

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolouration: s are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

Additional comments / Commentaires supplémentaires: **La pagination est comme suit: p. [2], [2645]-2648, 2647-3583, [i]-lxxxiv. Pages 3038 & 3259 comportent une numérotation fautive: p. 038 & 325. Pages 3223-3224 sont des photoreproductions.**

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x	12x	14x	16x	18x	20x	22x	24x	26x	28x	30x	32x
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									

COMPTE-RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION—CINQUIÈME PARLEMENT.

48-49 VICTORIA, 1885.

VOL. XX.

DU SEIZIÈME JOUR DE JUIN AU VINGTIÈME JOUR DE JUILLET 1885.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1885.

ERRATUM.

A la page 3224, à la 14^e ligne, commencement du discours de M. Girouard, au lieu de lire :

“ J’ai étudié la question pour préparer un plaidoyer pour le gouvernement,” lisez : “ J’ai étudié la question, *non* pour préparer un plaidoyer pour défendre le gouvernement.”

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION, CINQUIÈME PARLEMENT.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 16 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRES.

DÉPÔTS DANS LES CAISSES D'ÉPARGNE DES BUREAUX DE POSTE.

M. TROW (pour M. CHARLTON) : Quel était le total des dépôts payables à demande, dans les caisses d'épargnes du gouvernement, du Canada, le 30 avril 1885; et quel était le montant des dépôts payables après avis, à la même date ?

M. CARLING : La somme due aux déposants, payable à demande le 30 avril, était de \$14,536,747; aucune partie de la somme due aux déposants n'est payable avant cette date.

VOIES ET MOYENS—TROUBLES DU NORD-OUEST.

M. BOWELL : Je propose que le rapport du comité des voies et moyens (15 juin) rapportant une résolution qui accorde à Sa Majesté une somme de \$1,700,000 pour faire face à certaines dépenses nécessitées par les troubles dans le Nord-Ouest, soit lu une deuxième fois et adopté en concours.

M. BLAKE : Le ministre de la milice a promis de donner de nouveaux renseignements.

M. BOWELL : Je ne me rappelle pas de cela. J'ai compris que l'honorable ministre avait répondu qu'il n'avait aucun autre renseignement que ceux qu'il avait déjà donnés, mais qu'il avait reçu une quantité considérable de reçus et de factures pour argent dépensé dans le Nord-Ouest, et que ces papiers étaient à être examinés par le département.

M. BLAKE : Il a dit qu'il espérait pouvoir donner des renseignements à la Chambre avant peu, et il ajouta que ce serait à une phase subséquente du bill.

M. BOWELL : Si l'honorable député veut laisser adopter la motion, afin que je puisse présenter un bill et faire un pas de plus, je me renseignerai auprès du ministre de la milice.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le ministre de la milice n'est pas bien aujourd'hui. Il est retenu chez lui.

La résolution est lue une deuxième fois et est adoptée en concours.

M. BOWELL : Je présente un bill (n° 149) accordant à Sa Majesté \$1,700,000 pour faire face à certaines dépenses encourues maintenant dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le bill est lu la première fois.

LE TRAITÉ DE WASHINGTON.

M. MITCHELL : Avec le consentement de la Chambre, je désire attirer l'attention du premier ministre sur un sujet dont il est question dans un journal très digne de foi, qui s'appelle la *Gazette* de Montréal, un journal qui se distingue par de grandes qualités littéraires et une grande véracité. Dans une correspondance à ce journal il est parlé de cette question, qui intéresse au plus haut point la population des provinces maritimes. La lettre dit qu'une correspondance a été échangée entre le cabinet d'Ottawa et le gouvernement de Washington, et qu'on en était arrivé à une entente de nature à faciliter le règlement final de la question.

Cette lettre dit en substance qu'un arrangement a été conclu entre les deux cabinets, qu'on ne fera rien pour empêcher les pêcheurs américains de venir sur nos pêcheries d'ici à ce que le Congrès se réunisse en décembre prochain, dans l'espérance que d'ici là, on aura réussi à régler la question, non seulement pour un an ou dix ans, mais pour toujours.

Voilà une question très importante, une question qui excite beaucoup d'intérêt dans les provinces maritimes, et

une question dont j'en suis sûr, le gouvernement s'occupe beaucoup; et comme l'article du traité de Washington concernant les pêcheries doit expirer dans une couple de semaines, je désirerais savoir ce qu'il y a de vrai dans cet écrit.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis content que l'honorable député ait fait cette interpellation. Je crois que l'honorable député de Digby (M. Vail) a fait une question semblable il y a quelque temps, et je lui ai répondu que le gouvernement s'occupait de la question, et que tous les papiers seraient soumis à la Chambre avant la fin de la session. En ce moment, le gouverneur général s'occupe d'obtenir du bureau des affaires coloniales, à Londres, la permission de produire devant la Chambre certains papiers concernant cette question, et je n'ai pas de doute que ce consentement sera accordé de suite, à moins que le changement de cabinet survenu dernièrement en Angleterre ne cause quelque retard. J'espère que non, cependant, et nous soumettrons des documents très importants à la Chambre, si nous en obtenons la permission.

M. MITCHELL: L'honorable ministre est-il libre de dire si le fond de l'article est exact, s'il est probable qu'on prendra des arrangements pour que nos pêcheries restent ouvertes aux Américains pendant la présente saison?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne puis dire que cela est exact, mais je ne crois pas devoir être plus explicite. Cependant il n'est pas vrai qu'il y a une entente par laquelle nos pêcheries seront ouvertes aux Américains; mais on verra les documents. Je dois dire cependant que la tendance générale de cet écrit est de nature à donner de fortes espérances que des négociations auront lieu non seulement à propos des pêcheries, mais à propos de la réciprocité en général.

M. MACKENZIE: L'honorable ministre devrait dire de suite si cette déclaration dans un organe ministériel est vraie ou fausse.

Sir JOHN A. MACDONALD: D'abord, le gouvernement n'a pas d'organe.

M. MITCHELL: Excepté le *Herald*.

Sir JOHN A. MACDONALD: Deuxièmement, je n'ai pas lu l'article; troisièmement, je ne crois pas que le gouvernement puisse être forcé à faire des déclarations prématurées s'il les juge inopportunes; et dans le moment il ne peut pas faire une déclaration complète, ou assez complète, pour satisfaire la Chambre.

M. MACKENZIE: Il est certain qu'un ministre a fait des confidences au rédacteur du journal.

M. MITCHELL

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; ce n'est pas le cas. S'il y a eu des confidences de faites, elles viennent de Terre-neuve, qui est aussi intéressé dans l'affaire. Je n'ai aucun doute sur la manière dont cette déclaration a été faite. Sir Ambrose Shea, qui n'est pas membre du gouvernement de Terre-neuve, et n'occupe aucune position officielle sous ce gouvernement, est allé à Washington dernièrement au nom de la Chambre de Commerce de Saint-Jean, à propos d'une question de douane, et il eut quelques entrevues avec le gouvernement américain, ainsi qu'avec l'ambassadeur anglais, et je suppose que ce récit incomplet a été fait avec les renseignements ainsi recueillis à Washington.

M. VAIL: Il est inutile de rappeler au premier ministre que c'est une question très importante. Comme nous approchons du premier de juillet, je suis certain qu'il comprend la nécessité d'agir promptement pour arriver à une solution aussi vite que possible en juillet. Quels que soient les arrangements, je suppose que si nos pêcheries sont ouvertes aux Américains, nos pêcheurs pourront expédier leur poisson aux Etats-Unis sans payer de droit.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai déjà dit que nous n'attendions que la permission pour soumettre à la Chambre les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement impérial et le gouvernement des Etats-Unis.

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. POPE: Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer les résolutions concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mon honorable et distingué prédécesseur (sir Charles Tupper) avait l'habitude de traiter toute la question, donnant, aussi minutieusement que possible, tout les détails, tout les incidents qui s'étaient produits, ainsi que les perspectives d'avenir du chemin.

Je ne suivrai pas cet exemple en traitant un sujet qui a déjà été si bien traité. Je ne discuterai pas non plus les transactions antérieures qui ont été expliquées à maintes reprises dans cette Chambre, mais je me propose d'expliquer ce qui a eu lieu depuis le prêt de l'an dernier, et peut-être que sur certains points il me faudra revenir sur les années précédentes.

Je dirai d'abord, qu'après le prêt de l'an dernier la compagnie a poussé les travaux avec une grande vigueur et une grande énergie, et l'ardeur que nous lui avons vu déployer dans les années précédentes ne s'est pas ralentie d'un iota. Je ne crois pas que nous aurions pu trouver dans le pays d'autres hommes pour entreprendre ces travaux et les mener à bonne fin comme ceux-ci l'ont fait.

B

Ainsi, je dirai en commençant qu'ils ont droit à toute la considération de cette Chambre et du pays, et que nous pouvons être fiers d'avoir trouvé des Canadiens en état d'entreprendre ces travaux et les terminer ainsi presque entièrement. Lorsque j'ai voyagé à travers ce pays l'automne dernier, j'ai vu que le chemin était d'une qualité beaucoup meilleure que celle qui était exigée par le contrat, et qu'ils ont dû dépenser des sommes considérables au delà de ce qu'ils étaient tenus par le contrat.

J'ai constaté qu'ils avaient construit le chemin non-seulement à travers la prairie, mais aussi à travers cette mer de montagnes qui conduit à la Colombie-Britannique, pour me servir de l'expression de mon honorable ami de la gauche. Lorsque vous arrivez aux Montagnes-Rocheuses vous restez étonnés de voir que si peu d'hommes aient pu accomplir ce travail, car là 100, ou 1,000 ou 5,000 hommes n'y paraissent pas.

J'ai compris alors, et je ressens aujourd'hui que nous devons beaucoup à ceux qui ont fait ces travaux et qui ont fait beaucoup plus que ne l'exigeait leur contrat. C'est pour cela que je viens aujourd'hui proposer l'adoption des résolutions qui sont devant la Chambre; c'est parce qu'ils ont dépensé des sommes considérables au delà de ce que requerrait le contrat, que je suis obligé de demander à la Chambre d'adopter ces résolutions, et j'espère que je m'adresse à une Chambre bien disposée, une Chambre qui apprécie le travail énorme accompli par ces hommes, un travail qui n'aurait pas pu être fait s'ils s'en étaient tenus à la lettre du contrat.

Ils ne demandent pas une seule piastre pour terminer leur contrat. Nous croyons tous, ils croient eux-mêmes, et l'ingénieur en chef affirme que l'argent affecté au parachèvement des travaux est amplement suffisant; mais il a été jugé nécessaire de faire beaucoup plus que cela afin que l'ouvrage fût plus profitable au pays, conformément à ses derniers développements, et par conséquent, ils ont vu qu'en terminant l'ouvrage en se bornant à la lettre du contrat, ils ne pourraient pas faire ce qui devra être fait dans quelques années, afin de pouvoir lutter contre les autres voies transcontinentales sans de nouvelles dépenses.

Ils se sont ainsi trouvés entraînés dans de grandes dépenses, et ils ont dû déboursier des sommes qui n'avaient pas été prévues par l'emprunt de l'an dernier. Je crois que cette décision était sage. Je crois que je m'adresse à une Chambre qui comprend l'importance qu'il y avait de construire le chemin convenablement de suite, plutôt que d'avoir à le refaire une seconde fois. La seule chose que la compagnie demande à cette Chambre sous forme d'argent c'est un emprunt temporaire de \$5,000,000, avec d'amples garanties de paiement, et la permission d'annuler \$35,000,000 d'actions et d'émettre des bons pour payer l'emprunt et terminer le chemin. C'est là la substance et le fond des résolutions. Il n'y a pas un sou à donner pour terminer le contrat; la compagnie n'en demande pas. L'arrangement, s'il a lieu, ne sera pas fait seulement dans l'intérêt de la compagnie, mais aussi dans l'intérêt du pays; cet arrangement

aura pour effet de nous donner un chemin supérieur sous tous les rapports à celui qu'exigeait le contrat, un chemin aussi bon qu'aucune autre voie transcontinentale, et un chemin qui pourra lutter avec n'importe quel chemin de fer entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique.

La compagnie désire reprendre possession de sa propriété afin de pouvoir s'en servir pour équiper et terminer le chemin. Et afin de le mettre dans une position de premier ordre, la compagnie propose aussi de payer la dette qu'elle a contractée envers le gouvernement; elle offre d'annuler \$35,000,000 d'actions non vendues et d'émettre à la place un montant égal de bons portant première hypothèque, dont \$20,000,000 seront détenus par le gouvernement comme garantie, et lorsqu'ils seront vendus, leur produit servira à rembourser l'emprunt de l'an dernier. Les autres \$15,000,000 de bons, ou le produit de ces bons lorsqu'ils seront vendus, seront déposés comme garantie pour le paiement d'un emprunt de \$5,000,000 destiné à payer leur dette flottante, lequel emprunt est remboursable en juillet 1886, et la balance servira à équiper et à terminer le chemin comme un chemin de première classe, beaucoup supérieur à celui que nous garantit le contrat, et comme garantie nous prenons les 21,000,000 d'acres de terre en entier.

J'espère que personne ne dira que nos garanties ne sont pas amplement suffisantes. Les honorables députés de la gauche peuvent dire, et diront probablement que nous abandonnons les garanties que nous avions avant, mais les \$20,000,000 de bons portant première hypothèque sur ce chemin doivent valoir autant que la garantie que nous avions avant. Les 35,000,000 d'actions que le gouvernement avait entre les mains, comme sir Charles Tupper l'a expliqué l'an dernier, ne devaient qu'être vendues pour la construction du chemin ou pour rembourser le prêt du gouvernement.

Aujourd'hui la compagnie applique cette somme exactement comme le disait sir Charles Tupper l'an dernier, à terminer le chemin et à rembourser le prêt du gouvernement; il n'y a pas à nier cela. Sir Charles Tupper a dit clairement et tout le monde a compris qu'on ne pourrait pas faire usage de cet argent sans le consentement du gouvernement; et si on en faisait un usage quelconque, ce devait être ou pour terminer le chemin ou pour rembourser le prêt. Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, on propose d'en faire ces deux usages. Les premiers \$20,000,000 sont destinés à payer le prêt de l'an dernier. Personne ne peut prétendre que ces bons portant première hypothèque sur le chemin, pour \$35,000,000 seulement, ne sont pas une bonne et suffisante garantie. La raison pour laquelle la compagnie s'est adressée au gouvernement cette année et aussi l'an dernier, c'est parce que ses garanties que tout le monde dans le pays croyait disponibles et pouvoir être employées au parachèvement du chemin, se sont trouvées n'être pas disponibles; elles ne pouvaient pas être mises sur le marché; les temps avaient été contre elles, et elles sont encore dans la même position aujourd'hui.

Je crois cependant qu'avant longtemps ces valeurs deviendront meilleures sur le marché, et je n'ai pas le moindre doute que la compagnie pourra se servir du produit de ces bons pour rembourser les \$20,000,000. Je ne doute pas

non plus que la compagnie pourra disposer des \$15,000,000 de bons qui restent, pour nous rembourser le prêt temporaire qui deviendra échu en juillet 1886, et aussi pour construire le chemin comme je le disais tout à l'heure, et le mettre en état de faire concurrence aux autres chemins.

L'an dernier, M. l'Orateur, j'ai voyagé sur cette ligne aussi loin qu'elle était construite, et je l'ai trouvée supérieure à tout ce que j'avais encore vu dans les prairies, et souvent beaucoup supérieure. Il est impossible qu'elle soit obstruée par la neige. Les couées sont larges et les pontes partent d'une distance de 100 à 200 pieds de la voie, ce qui a entraîné des dépenses considérables. Le surplus des dépenses provient de cela et d'autres causes.

La compagnie a construit des ponts en fer sur la Saskatchewan et la rivière à l'Arc, et toutes ces choses qui ne sont pas dans le contrat ont coûté beaucoup d'argent. De plus, mon honorable et distingué prédécesseur a expliqué l'an dernier, que différents contrats avaient été passés par le gouvernement, un au nord du lac Supérieur et un autre à Port-Moody. Dans cette circonstance il donna des explications à la Chambre; il dit qu'il y avait certaines sommes qui devaient être payées par la suite sur ces contrats, et qu'il y avait certaines sommes déjà payées—j'ai oublié le chiffre exact qu'il a donné comme ayant été payé au nord du lac Supérieur, mais il fallait une somme considérable pour terminer les travaux.

Je suis heureux d'annoncer à la Chambre que cet ouvrage est terminé, à l'exception d'une valeur d'environ \$60,000. Il reste encore un peu de remblai à faire, mais ce travail est évalué à \$60,000. Après cela, M. l'Orateur, lorsqu'il parla de la section de 213 milles de Port-Moody, si je me rappelle bien, il expliqua qu'on avait fait pour \$7,000,000 d'ouvrage et que les travaux étaient évalués à \$9,000,000. Ce travail a aussi progressé d'une manière satisfaisante, et il sera certainement terminé dans les délais fixés au contrat, qui est au commencement de juillet, le premier, je crois. Mais il reste encore à faire des travaux évalués à \$350,000—je n'ai pas le chiffre exact—pour terminer toute la ligne qui, nous l'espérons, sera terminée vers le premier juillet, époque où elle sera livrée au gouvernement. Ce n'est pas tout. Il y a le revers de la médaille que je vais vous faire voir, parce que je crois que sur une question comme celle-ci, amis et adversaires s'attendent à un exposé clair et franc auquel ils puissent se fier, et ils veulent connaître le bon et le mauvais côté.

C'est la position dans laquelle je me trouve à propos de la section entre Port-Arthur et Winnipeg. L'estimation de ces travaux était de \$28,000,000, et je vois qu'ils vont coûter environ \$29,500,000, un excédant de \$1,500,000 sur l'évaluation.

Voici comment on explique la chose; sur les parties qui ont été construites d'abord par mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie) alors qu'il était premier ministre, des trains avaient circulé et des wagons avaient transporté des matériaux pour les travaux donnés à l'entreprise, sans se servir des hommes proposés aux sections—je suppose que mes honorables amis connaissent mieux le temps que moi—mais je crois que le chemin a été en opération pendant six ou dix ans à partir de sa construction. Rien n'avait été fait pour le tenir en état de réparation, à part ce qu'il plaisait à ces hommes de faire eux-mêmes; conséquemment, non seulement le lit du chemin était dans un état délabré, mais une grande quantité des rails étaient endommagés et pliés, et les traverses étaient généralement pourries, car quiconque connaît quelque chose au sujet des chemins de fer, sait qu'une traverse ne dure que six ou huit ans, et toutes ces traverses sans exception ont dû être enlevées, et je crois que la dernière a été enlevée cette année. Les structures en bois et les travaux sur chevalets de cette section étaient à peu près dans les mêmes proportions que sur les autres sections, et à peu près de même nature.

M. POPE

M. MACKENZIE: Non.

M. POPE: L'honorable monsieur ne devrait pas se risquer sans examiner les chiffres. Je lui assure que je les ai examinés, et ces structures en bois sont à peu près dans la même proportion que sur les autres parties de même nature du chemin.

M. MACKENZIE: Non.

M. POPE: Je dis que toutes ces structures ont été renouvelées ou doivent l'être cette année; car tout le monde sait très bien que le bois ne dure pas très longtemps. La plus grande partie de ce bois était de l'épinette blanche, et les traverses ne pouvaient pas durer plus de six ou huit ans—six ans constituent à peu près la durée d'une traverse d'épinette blanche, et huit ans, peut-être, celle de la traverse de pruche ou d'épinette rouge; le cèdre durerait plus longtemps. Mais celles-ci étaient en grande partie d'épinette blanche, comme l'honorable monsieur le sait, et la même chose exactement a eu lieu. Maintenant, dans le calcul de \$28,000,000 on n'a pas tenu compte des travaux de réparation des rails à faire, du remplacement de ces traverses, et de ceux qu'il fallait exécuter pour mettre ce chemin dans l'état où il doit être. Non seulement les traverses et les rails étaient usés, mais le lit du chemin même était très délabré; comme l'honorable monsieur le sait, il faut qu'un chemin, même de première qualité, se délabre quand il n'y a personne pour le réparer. Tout le matériel, tous les rails et tous les matériaux qui ont été employés sur ce chemin au delà de cet endroit, n'ont été l'objet de la surveillance de personne. Je crois qu'on a dû faire quelque chose comme \$300,000 d'ouvrage sur cette partie du chemin, et au même coût que les travaux exécutés ailleurs et ayant le même caractère. Puis il y a eu une autre chose dont il a fallu tenir compte dans cette estimation. Nous pensions avoir offert un prix raisonnable à Manning, McDonald et Cie, mais lorsque l'affaire a été soumise à l'arbitrage, les arbitres ont adjugé une somme de \$100,000; on peut voir alors quel trou a été pratiqué dans le million et demi de l'excédant sur l'estimation. En tenant compte de tout, je ne suis pas prêt à blâmer aucun ingénieur, si pour de lourds travaux qui représentent des millions et des millions de dollars, il y avait un million en plus ou en moins dans les estimations.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si dans ce qu'il vient de dire il parlait du chemin de fer au nord du lac Supérieur, ou s'il ne s'agissait pas du chemin qui couvre une distance de 400 milles entre Port-Arthur et Winnipeg.

M. POPE: Je parlais du chemin entre Port-Arthur et Winnipeg. L'an dernier, lorsque mon prédécesseur a exposé ses calculs à la Chambre, il a dit—je pourrais me tromper de quelques milles—qu'il restait environ encore 800 milles de chemin à construire. Il a expliqué que c'était là les plus forts travaux sur toute la ligne; que cela comprenait les lourds travaux au nord du lac Supérieur—et je suis heureux que l'honorable monsieur m'ait repris il y a un instant—et les très difficiles ouvrages à travers les montagnes Rocheuses. J'ai dit que cette distance était d'environ 800 milles. Je veux parler en ce moment des parties de ce chemin auxquelles cet emprunt sera affecté et qui couvrent une distance de 800 milles. La partie du chemin qui va de Sudbury à Népigon est de 487 milles; du sommet des montagnes Rocheuses à Savona's-Ferry il y a 295 milles, formant un ensemble de 782 milles. La ligne est complétée de façon à permettre la circulation de trains réguliers sur un parcours de 568 milles. La somme dépensée sur cette distance est de \$19,483,369. La valeur des travaux à y être exécutés est de \$918,000. Les travaux exécutés sur cette partie du chemin étaient de \$3,000,000; ce qui porte à \$23,401,000 le coût de ces œuvres.

M. CASEY: Où est-ce que cela se trouve?

B

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai déjà dit que nous n'attendions que la permission pour soumettre à la Chambre les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement impérial et le gouvernement des États-Unis.

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. POPE : Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer les résolutions concernant le chemin de fer canadien du Pacifique. Mon honorable et distingué prédécesseur (sir Charles Tupper) avait l'habitude de traiter toute la question, donnant, aussi minutieusement que possible, tout les détails, tout les incidents qui s'étaient produits, ainsi que les perspectives d'avenir du chemin.

Je ne suivrai pas cet exemple en traitant un sujet qui a déjà été si bien traité. Je ne discuterai pas non plus les transactions antérieures qui ont été expliquées à maintes reprises dans cette Chambre, mais je me propose d'expliquer ce qui a eu lieu depuis le prêt de l'an dernier, et peut-être que sur certains points il me faudra revenir sur les années précédentes.

Je dirai d'abord, qu'après le prêt de l'an dernier la compagnie a poussé les travaux avec une grande vigueur et une grande énergie, et l'ardeur que nous lui avons vu déployer dans les années précédentes ne s'est pas ralentie d'un iota. Je ne crois pas que nous aurions pu trouver dans le pays d'autres hommes pour entreprendre ces travaux et les mener à bonne fin comme ceux-ci l'ont fait.

Ainsi, je dirai en commençant qu'ils ont droit à toute la considération de cette Chambre et du pays, et que nous pouvons être fiers d'avoir trouvé des Canadiens en état d'entreprendre ces travaux et les terminer ainsi presque entièrement. Lorsque j'ai voyagé à travers ce pays l'automne dernier, j'ai vu que le chemin était d'une qualité beaucoup meilleure que celle qui était exigée par le contrat, et qu'ils ont dû dépenser des sommes considérables au delà de ce qu'ils étaient tenus par le contrat.

J'ai constaté qu'ils avaient construit le chemin non seulement à travers la prairie, mais aussi à travers cette mer de montagnes qui conduit à la Colombie-Britannique, pour me servir de l'expression de mon honorable ami de la gauche. Lorsque vous arrivez aux Montagnes-Rocheuses vous restez étonnés de voir que si peu d'hommes aient pu accomplir ce travail, car là 100, ou 1,000 ou 5,000 hommes n'y paraissent pas.

J'ai compris alors, et je ressens aujourd'hui que nous devons beaucoup à ceux qui ont fait ces travaux et qui ont fait beaucoup plus que ne l'exigeait leur contrat. C'est pour cela que je viens aujourd'hui proposer l'adoption des résolutions qui sont devant la Chambre; c'est parce qu'ils ont dépensé des sommes considérables au delà de ce que requerrait le contrat, que je suis obligé de demander à la Chambre d'adopter ces résolutions, et j'espère que je m'adresse à une Chambre bien disposée, une Chambre qui apprécie le travail énorme accompli par ces hommes, un travail qui n'aurait pas pu être fait s'ils s'en étaient tenus à la lettre du contrat.

Ils ne demandent pas une seule piastre pour terminer leur contrat. Nous croyons tous, ils croient eux-mêmes, et l'ingénieur en chef affirme que l'argent affecté au parachèvement des travaux est amplement suffisant; mais il a été jugé nécessaire de faire beaucoup plus que cela afin que l'ouvrage fût plus profitable au pays, conformément à ses derniers développements, et par conséquent, ils ont vu qu'en terminant l'ouvrage en se bornant à la lettre du contrat, ils ne pourraient pas faire ce qui devra être fait dans quelques années, afin de pouvoir lutter contre les autres voies transcontinentales sans de nouvelles dépenses.

Ils se sont ainsi trouvés entraînés dans de grandes dépenses, et ils ont dû déboursier des sommes qui n'avaient pas été prévues par l'emprunt de l'an dernier. Je crois que

cette décision était sage. Je crois que je m'adresse à une Chambre qui comprend l'importance qu'il y avait de construire le chemin convenablement de suite, plutôt que d'avoir à le refaire une seconde fois. La seule chose que la compagnie demande à cette Chambre sous forme d'argent c'est un emprunt temporaire de \$5,000,000, avec d'amples garanties de paiement, et la permission d'annuler \$35,000,000 d'actions et d'émettre des bons pour payer l'emprunt et terminer le chemin. C'est là la substance et le fond des résolutions. Il n'y a pas un sou à donner pour terminer le contrat; la compagnie n'en demande pas. L'arrangement, s'il a lieu, ne sera pas fait seulement dans l'intérêt de la compagnie, mais aussi dans l'intérêt du pays; cet arrangement aura pour effet de nous donner un chemin supérieur sous tous les rapports à celui qu'exigeait le contrat, un chemin aussi bon qu'aucune autre voie transcontinentale, et un chemin qui pourra lutter avec n'importe quel chemin de fer entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique.

La compagnie désire reprendre possession de sa propriété afin de pouvoir s'en servir pour équiper et terminer le chemin. Et afin de le mettre dans une position de premier ordre, la compagnie propose aussi de payer la dette qu'elle a contractée envers le gouvernement; elle offre d'annuler \$35,000,000 d'actions non vendues et d'émettre à la place un montant égal de bons portant première hypothèque, dont \$20,000,000 seront détenus par le gouvernement comme garantie, et lorsqu'ils seront vendus, leur produit servira à rembourser l'emprunt de l'an dernier. Les autres \$15,000,000 de bons, ou le produit de ces bons lorsqu'ils seront vendus, seront déposés comme garantie pour le paiement d'un emprunt de \$5,000,000 destiné à payer leur dette flottante, lequel emprunt est remboursable en juillet 1886, et la balance servira à équiper et à terminer le chemin comme un chemin de première classe, beaucoup supérieur à celui que nous garanti le contrat, et comme garantie nous prenons les 21,000,000 d'acres de terre en entier.

J'espère que personne ne dira que nos garanties ne sont pas amplement suffisantes. Les honorables députés de la gauche peuvent dire, et diront probablement que nous abandonnons les garanties que nous avions avant, mais les \$20,000,000 de bons portant première hypothèque sur ce chemin doivent valoir autant que la garantie que nous avions avant. Les 35,000,000 d'actions que le gouvernement avait entre les mains, comme sir Charles Tupper l'a expliqué l'an dernier, ne devaient qu'être vendues pour la construction du chemin ou pour rembourser le prêt du gouvernement.

Aujourd'hui la compagnie applique cette somme exactement comme le disait sir Charles Tupper l'an dernier, à terminer le chemin et à rembourser le prêt du gouvernement; il n'y a pas à nier cela. Sir Charles Tupper a dit clairement et tout le monde a compris qu'on ne pourrait pas faire usage de cet argent sans le consentement du gouvernement; et si on en faisait un usage quelconque, ce devait être ou pour terminer le chemin ou pour rembourser le prêt. Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, on propose d'en faire ces deux usages. Les premiers \$20,000,000 sont destinés à payer le prêt de l'an dernier. Personne ne peut prétendre que ces bons portant première hypothèque sur le chemin, pour \$35,000,000 seulement, ne sont pas une bonne et suffisante garantie. La raison pour laquelle la compagnie s'est adressée au gouvernement cette année et aussi l'an dernier, c'est parce que ses garanties que tout le monde dans le pays croyait disponibles et pouvoir être employées au parachèvement du chemin, se sont trouvées n'être pas disponibles; elles ne pouvaient pas être mises sur le marché; les temps avaient été contre elles, et elles sont encore dans la même position aujourd'hui.

Je crois cependant qu'avant longtemps ces valeurs deviendront meilleures sur le marché, et je n'ai pas le moindre doute que la compagnie pourra se servir du produit de ces bons pour rembourser les \$20,000,000. Je ne doute pas non plus que la compagnie pourra disposer des \$15,000,000

de bons qui restent, pour nous rembourser le prêt temporaire qui deviendra échu en juillet 1886, et aussi pour construire le chemin comme je le disais tout à l'heure, et le mettre en état de faire concurrence aux autres chemins.

L'an dernier, M. l'Orateur, j'ai voyagé sur cette ligne aussi loin qu'elle était construite, et je l'ai trouvée supérieure à tout ce que j'avais encore vu dans les prairies, et souvent beaucoup supérieure. Il est impossible qu'elle soit obstruée par la neige. Les coulées sont larges et les pentes partent d'une distance de 100 à 200 pieds de la voie, ce qui a entraîné des dépenses considérables. Le surplus des dépenses provient de cela et d'autres causes.

La compagnie a construit des ponts en fer sur la Saskatchewan et la rivière à l'Arc, et toutes ces choses qui ne sont pas dans le contrat ont coûté beaucoup d'argent. De plus, mon honorable et distingué prédécesseur a expliqué l'an dernier, que différents contrats avaient été passés par le gouvernement, un au nord du lac Supérieur et un autre à Port-Moody. Dans cette circonstance il donna des explications à la Chambre; il dit qu'il y avait certaines sommes qui devaient être payées par la suite sur ces contrats, et qu'il y avait certaines sommes déjà payées—j'ai oublié le chiffre exact qu'il a donné comme ayant été payé au nord du lac Supérieur, mais il fallait une somme considérable pour terminer les travaux.

Je suis heureux d'annoncer à la Chambre que cet ouvrage est terminé, à l'exception d'une valeur d'environ \$60,000. Il reste encore un peu de remblai à faire, mais ce travail est évalué à \$60,000. Après cela, M. l'Orateur, lorsqu'il parla de la section de 213 milles de Port-Moody, si je me rappelle bien, il expliqua qu'on avait fait pour \$7,000,000 d'ouvrage et que les travaux étaient évalués à \$9,000,000. Ce travail a aussi progressé d'une manière satisfaisante, et il sera certainement terminé dans les délais fixés au contrat, qui est au commencement de juillet, le premier, je crois. Mais il reste encore à faire des travaux évalués à \$350,000—je n'ai pas le chiffre exact—pour terminer toute la ligne qui, nous l'espérons, sera terminée vers le premier juillet, époque où elle sera livrée au gouvernement. Ce n'est pas tout. Il y a le revers de la médaille que je vais vous faire voir, parce que je crois que sur une question comme celle-ci, amis et adversaires s'attendent à un exposé clair et franc auquel ils puissent se fier, et ils veulent connaître le bon et le mauvais côté.

C'est la position dans laquelle je me trouve à propos de la section entre Port-Arthur et Winnipeg. L'estimation de ces travaux était de \$28,000,000, et je vois qu'ils vont coûter environ \$29,500,000, un excédant de \$1,500,000 sur l'évaluation.

Voici comment on explique la chose; sur les parties qui ont été construites d'abord par mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie) alors qu'il était premier ministre, des trains avaient circulé et des wagons avaient transporté des matériaux pour les travaux donnés à l'entreprise, sans se servir des hommes préposés aux sections—je suppose que mes honorables amis connaissent mieux le temps que moi—mais je crois que le chemin a été en opération pendant six ou dix ans à partir de sa construction. Rien n'avait été fait pour le tenir en état de réparation, à part ce qu'il plaisait à ces hommes de faire eux-mêmes; conséquemment, non seulement le lit du chemin était dans un état délabré, mais une grande quantité des rails étaient endommagés et pliés, et les traverses étaient généralement pourries, car quiconque connaît quelque chose au sujet des chemins de fer, sait qu'une traverse ne dure que six ou huit ans, et toutes ces traverses sans exception ont dû être enlevées, et je crois que la dernière a été enlevée cette année. Les structures en bois et les travaux sur chevaux de cette section étaient à peu près dans les mêmes proportions que sur les autres sections, et à peu près de même nature.

M. MACKENZIE: Non.

M. POPE

M. POPE: L'honorable monsieur ne devrait pas se risquer sans examiner les chiffres. Je lui assure que je les ai examinés, et ces structures en bois sont à peu près dans la même proportion que sur les autres parties de même nature du chemin.

M. MACKENZIE: Non.

M. POPE: Je dis que toutes ces structures ont été renouvelées ou doivent l'être cette année; car tout le monde sait très bien que le bois ne dure pas très longtemps. La plus grande partie de ce bois était de l'épinette blanche, et les traverses ne pouvaient pas durer plus de six ou huit ans—six ans constituent à peu près la durée d'une traverse d'épinette blanche, et huit ans, peut-être, celle de la traverse de pruche ou d'épinette rouge; le cèdre durerait plus longtemps. Mais celles-ci étaient en grande partie d'épinette blanche, comme l'honorable monsieur le sait, et la même chose exactement a eu lieu. Maintenant, dans le calcul de \$28,000,000 on n'a pas tenu compte des travaux de réparation des rails à faire, du remplacement de ces traverses, et de ceux qu'il fallait exécuter pour mettre ce chemin dans l'état où il doit être. Non seulement les traverses et les rails étaient usés, mais le lit du chemin même était très délabré; comme l'honorable monsieur le sait, il faut qu'un chemin, même de première qualité, se délabre quand il n'y a personne pour le réparer. Tout le matériel, tous les rails et tous les matériaux qui ont été employés sur ce chemin au delà de cet endroit, n'ont été l'objet de la surveillance de personne. Je crois qu'on a dû faire quelque chose comme \$300,000 d'ouvrage sur cette partie du chemin, et au même coût que les travaux exécutés ailleurs et ayant le même caractère. Puis il y a eu une autre chose dont il a fallu tenir compte dans cette estimation. Nous pensions avoir offert un prix raisonnable à Manning, McDonald et Cie, mais lorsque l'affaire a été soumise à l'arbitrage, les arbitres ont adjugé une somme de \$100,000; on peut voir alors quel trou a été pratiqué dans le million et demi de l'excédant sur l'estimation. En tenant compte de tout, je ne suis pas prêt à blâmer aucun ingénieur, si pour de lourds travaux qui représentent des millions et des millions de dollars, il y avait un million en plus ou en moins dans les estimations.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si dans ce qu'il vient de dire il parlait du chemin de fer au nord du lac Supérieur, ou s'il ne s'agissait pas du chemin qui couvre une distance de 400 milles entre Port-Arthur et Winnipeg.

M. POPE: Je parlais du chemin entre Port-Arthur et Winnipeg. L'an dernier, lorsque mon prédécesseur a exposé ses calculs à la Chambre, il a dit—je pourrais me tromper de quelque milles—qu'il restait environ encore 800 milles de chemin à construire. Il a expliqué que c'était là les plus forts travaux sur toute la ligne; que cela comprenait les lourds travaux au nord du lac Supérieur—et je suis heureux que l'honorable monsieur m'ait repris il y a un instant—et les très difficiles ouvrages à travers les montagnes Rocheuses. J'ai dit que cette distance était d'environ 800 milles. Je veux parler en ce moment des parties de ce chemin auxquelles cet emprunt sera affecté et qui couvrent une distance de 800 milles. La partie du chemin qui va de Sudbury à Népigon est de 487 milles; du sommet des montagnes Rocheuses à Savona's-Ferry il y a 293 milles, formant un ensemble de 783 milles. La ligne est complétée de façon à permettre la circulation de trains réguliers sur un parcours de 568 milles. La somme dépensée sur cette distance est de \$19,483,369. La valeur des travaux à y être exécutés est de \$918,000. Les travaux exécutés sur cette partie du chemin étaient de \$3,000,000; ce qui porte à \$23,401,000 le coût de ces œuvres.

M. CASEY: Où est-ce que cela se trouve?

M. POPE: Sur les 783 milles non terminés, une partie au nord du lac Supérieur et une partie à l'ouest des montagnes Rocheuses.

M. BLAKE: Partie des deux sections?

M. POPE: Oui. De ce qui reste encore à compléter de façon à permettre la circulation de trains réguliers il y a encore 214 milles; l'estimation en est portée à \$5,425,310. La valeur des travaux exécutés est de \$1,397,810, formant \$7,018,320 comme coût des travaux. Je dois dire qu'en ce moment il y a environ 150 milles de pentes, environ 200 milles sur lesquels poser la voie, et ces travaux sont compris dans la somme mentionnée. Ces 368 milles ont coûté \$23,410,469, soit \$41,199.77 par mille.

M. BLAKE: Êtes-vous à parler du chemin terminé?

M. POPE: Oui, des 568 milles; les travaux sur 214 milles sont estimés à \$7,018,320, soit \$32,795.88 par mille. Le matériel de roulement jugé suffisant pour la ligne-mère est estimé à \$286,000, faisant \$30,705,789, moins 10 pour 100, qui sont retenus sur tous les travaux, \$3,070,378, ou \$27,635,211. Sur les 568 milles pour compléter le chemin tel que mentionné, il y a une partie très difficile au nord du lac Supérieur, et des travaux très difficiles depuis la passe du Cheval-qui-Rue jusqu'à six milles du sommet de la chaîne des Selkirks. Ceci complète ce que j'ai à dire de cette partie du chemin. Je crois que cela fait voir de quelle façon il a été disposé de l'emprunt de l'an dernier.

Si je me souviens bien, mon honorable prédécesseur a expliqué à la Chambre que d'autres compagnies et d'autres personnes s'étaient montrées très hostiles aux chemins, et les difficultés du chemin de fer du Pacifique canadien sont dues à ce qu'ont fait ces compagnies et ces personnes. Je ne suis pas prêt à blâmer les autres compagnies pour leur conduite en cette affaire. Je crois que tout chemin, qu'il se trouve en dehors du Canada, est justifiable de faire tout ce qu'il pourra pour se protéger. Je comprends bien que lorsqu'il voit le trafic lui échapper, ou lorsqu'il se voit enlever un trafic qu'il aurait autrement, il soit disposé à faire tout en son pouvoir pour faire des embarras à une entreprise qui va probablement lui faire une concurrence sérieuse. Je ne suis pas enclin à quereller ces gens pour en agir ainsi. Cependant, j'entretenais l'espérance que nos propres chemins et nos propres concitoyens se seraient plus fortement montrés favorables à cette grande entreprise nationale; cette grande entreprise qui est destinée à devenir une partie si essentielle du Canada, que le crédit et tous les intérêts du Canada se trouvent affectés par l'arrêt ou l'avancement des travaux. J'avais droit de compter, et je compte que la population de ce pays et la presse vont suivre une autre ligne de conduite que celle qui a été adoptée, bien que nous ayons tous été mis au défi de produire un seul article ou un seul raisonnement fait par les membres de la gauche ou leurs organes de la presse dans lequel le chemin a été attaqué. On nous a défiés, mais la preuve que cela a été fait est évidente pour tout le monde. Je pourrais citer les *Débats* des années dernières; je pourrais citer les discours prononcés dans la Chambre par ces honorables messieurs, et je pourrais citer leurs journaux qui disent que quiconque dépasse la Mâchoire-d'Orignal rencontre un pays impropre à la cultivation, et qui ne saurait produire assez pour payer l'huile dont on a besoin pour les roues des voitures circulant sur le chemin de fer.

Pensez-vous que les habitants de ce pays et des autres ne connaissent pas ces faits? Se peut-il que de pareils rapports soient parvenus aux gens intéressés dans ce pays—inutile de mentionner des particuliers—mais peut-on supposer que lorsqu'on faisait le jeu des ennemis du chemin qu'il y a de l'autre côté de la frontière et qui faisaient tout leur possible contre l'entreprise, que cela n'aurait pas d'effet? Je ne les blâme pas, mais je blâme les habitants de ce pays-ci, qui auraient dû avoir à cœur les intérêts du pays. Tout ce qu'ils disaient, tout ce qu'ils pouvaient faire aurait dû être

en faveur de la construction de ce grand chemin de fer transcontinental du Canada. S'il y avait quelque raison pour d'autres, il n'y en avait pas pour justifier cette conduite de nos propres compatriotes. Avant de m'occuper de la dette flottante de la compagnie, je dois dire que je trouve qu'il est de la plus haute importance que la compagnie puisse se rendre le plus tôt possible au port de mer d'été à Québec. Elle comprend l'importance de faire la chose avec toute la célérité que comporte la prudence; elle espère pouvoir le faire avant peu, et je suis heureux de la voir nourrir cet espoir. Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'elle ne doit pas prendre les moyens d'obtenir le trafic de la Nouvelle-Angleterre. Je suis sûr que tous les membres de cette Chambre savent qu'il faut qu'elle ait le trafic des ports de la Nouvelle-Angleterre; mais de quelque part que vient son trafic, faisons tout en notre pouvoir dans l'intérêt de nos propres ports. Pour ma part je serai heureux de donner tous les encouragements que je pourrai dans ce sens. J'espère que l'on fera tout ce que l'on pourra pour avoir un chemin qui aille à l'est jusqu'à Louisbourg, ce qui donnera la voie la plus courte d'entier parcours jusqu'à Liverpool. Je regrette que les circonstances aient été telles qu'on n'ait rien fait pour cette partie du pays. J'espère qu'il ne s'écoulera pas longtemps avant que les gens du Cap-Breton aient l'avantage de communications par chemin de fer, car c'est une partie du pays qui n'a jamais eu l'avantage d'avoir pour la valeur de \$1 en fait de chemin de fer, pendant que le reste du pays en a eu beaucoup. J'espère qu'il ne s'écoulera pas longtemps avant que nous puissions aider à ces gens d'atteindre le port le plus près de la Grande-Bretagne, Louisbourg.

M. BLAKE: Ne pourriez-vous pas mettre plus d'appât à cet hameçon?

M. POPE: L'honorable monsieur peut fort bien rire et se moquer, mais il sait que lorsque je parle, je parle avec sincérité; il sait que je ne mets jamais d'appât sur mon hameçon.

M. BLAKE: C'est ce que je dis.

M. POPE: Je veux dire à la Chambre que si nous proposons de faire ces changements mentionnés dans les résolutions, c'est que nous pensons avoir toutes les garanties. Nous croyons que les amendes que ces gens auraient à payer sont si fortes—si monstrueuses, comme disait l'honorable monsieur au sujet du bill de suffrage—qu'ils ne se soustrairaient jamais à ces obligations. Je sais que ce n'est pas probable, et je ne crois pas que ce soit possible, que des gens placés dans la position de ceux-ci, avec un chemin dans la position de celui-ci—je dis que je ne crois pas qu'il leur soit possible de faiblir à leurs obligations. Je pense que les honorables messieurs seront d'accord avec moi lorsqu'ils se rappelleront qu'ils risqueraient de perdre tout le chemin, toutes les terres et tout l'argent qu'ils ont mis dans la construction de ce chemin. S'il y a quelqu'un pour croire que des gens de leur expérience, de leur énergie et de leur esprit d'entreprise pourraient faire une pareille chose, tout ce que je puis dire, c'est que cela dépasse ma compréhension. Les honorables messieurs savent qu'en octobre 1883, le gouvernement s'est vu chargé de payer en fidéicommis des dividendes de 3 pour 100 pendant dix ans sur \$65,000,000 d'actions de la compagnie, et la compagnie a déposé entre les mains du gouvernement ce qu'il fallait en argent et en garanties pour cela. En décembre 1883, la compagnie étant devenue embarrassée dans ses finances, s'est adressée au gouvernement pour obtenir de l'aide sous forme d'un emprunt de \$30,000,000. C'est l'emprunt dont nous nous sommes occupés aujourd'hui et que j'ai essayé d'expliquer à la Chambre. On a demandé à la compagnie d'expliquer de quelle façon les sommes déjà reçues du gouvernement avaient été employées. Elle a répondu en soumettant l'état suivant des recettes et des dépenses:

Etat des dépenses et des recettes jusqu'au 31 décembre 1883.

Premièrement—Sur la ligne-mère—	
Construction de la ligne comprenant 112 milles terminés.....	\$23,078,929
Equipement de la ligne-mère, comprenant \$495,567.88 pour les steamers.....	8,638,307
Dépense sur une partie de la ligne reçue du gouvernement.....	353,606
Matériaux sur différents points de ligne-mère.....	4,025,604
De Callauder à Port-Moody	\$36,096,446
Prolongement jusqu'à Montréal et à Brockville.....	\$3,203,051
Propriétés foncières pour stations terminales, ateliers, etc.	390,790
	<u>3,593,841</u>
De Montréal à Savona et Brockville.	\$39,690,287
Secondement—Embranchements—	
Total des dépenses sur les embranchements..	3,827,093
Troisièmement—Accès au bord de la mer—	
Dépensé à même les fonds de la compagnie pour raccordements, etc—	
Avances pour avoir accès au bord de la mer..	3,965,889
Quatrièmement—Intérêt sur le stock, etc.—	
Intérêt sur le capital-actions.....	\$1,128,000
Intérêt sur les obligations et les frais pour concessions de terres.	372,880
Déposé d'avance pour les dividendes.....	8,710,240
	<u>11,211,120</u>
Total	<u>\$58,695,389</u>

Recettes.

Montant reçu comptant et provenant des subventions en terres, du stock, de la vente des emplacements de villes et du revenu réel—	
Subvention au comptant.....	\$12,289,212
Obligations de concessions de terres.....	9,029,013
De la vente des emplacements de villes.....	477,775
	<u>21,795,999</u>
Revenu réel.....	891,875
Recettes réelles—	
Du stock.....	25,356,828
Avance sur \$10,000,000 de stock..	4,950,000
	<u>30,306,828</u>
	<u>\$52,994,702</u>
Balance.....	<u>\$5,700,687</u>

La compagnie a offert de donner comme garantie du remboursement de l'emprunt proposé (avec intérêt à 5 pour 100 par année, payable semi-annuellement) le 1er mai 1891 :—Premièrement, la ligne-mère entre Montréal et Port-Moody, avec tous les embranchements, donnant un ensemble de 3,327 milles; deuxièmement, le matériel de roulement, les machines, les outils, etc; troisièmement, les trois beaux steamers en fer de la compagnie; quatrièmement, les terres non vendues, se montant à 21,246,000 acres. La question du prêt a été soumise au parlement dans la session 1884, alors que sir Charles Tupper, en exposant la chose à la Chambre, expliqua que si la compagnie faillissait à remplir les conditions auxquelles on propose de faire le prêt, le gouvernement prendrait possession de 21,246,600 acres de terres, de 3,327 milles de chemin de fer, de trois steamers en fer, et pour les sommes suivantes, savoir :—

3,753,400 acres de terres (vendues), mettons la valeur à.....	\$ 7,506,800
Avance sur les rails.....	339,235
Subvention payée au comptant.....	12,289,212
Prêt de.....	22,550,000
Prêt pour garantie de dividende sur le stock proposé.....	7,380,912
Hypothèque sur les chemins de fer Canada-Central et Q. M. O. et O.....	5,333,333
Obligations des concessions de terres vendues sans ventes de terres pour les réclamer.....	1,123,500
Coût estimé des travaux du gouvernement..	28,000,000
Balance de la subvention au comptant.....	12,710,788
Total.....	<u>\$97,183,780</u>

M. POPE

Ou si on fixe la valeur des terres à \$2 l'acre—ce qui donnerait un ensemble de \$42,493,200—le coût de 3,327 milles de chemin de fer, équipés, et trois steamers, serait de \$54,690,380. Le 5 mars 1884, 47 Vic., chap. 1, le parlement a accordé le prêt, pour être appliqué comme suit :—

A payer la dette flottante jusqu'au 31 déc. 1883.....	\$ 7,500,000
Pour compléter le contrat.....	15,000,000
Pour compléter la garantie de 3 pour 100 sur le stock	7,380,912
Total	<u>\$29,880,912</u>

On a continué à pousser vigoureusement les travaux, et le parachèvement arrive rapidement; il ne restait, le 30 avril 1885, que 150 milles de terrassement, 206 milles de voie à poser, et 640 milles des urface à faire. Jusqu'à date (30 avril 1885) les sommes suivantes ont été payées à la compagnie :—

Subvention sous l'opération de l'acte de 1881.....	\$12,289,212
Subvention sous l'opération de l'acte de 1884.	9,125,205
Total de la subvention payée.....	<u>\$21,415,417</u>
Prêt d'après l'acte de 1884.....	20,307,600
Total	<u>\$41,723,017</u>

Laissant pour compléter les travaux mentionnés au contrat une somme disponible pour le compte de la subvention, de \$	3,584,583
A compte du prêt.....	2,192,400
Total disponible pour compléter les travaux mentionnés au contrat	5,776,983
Disponible pour payer les dividendes sur le stock	7,390,912
	<u>\$13,167,895</u>

L'ingénieur en chef est fortement d'opinion que la balance ci-dessus mentionnée de \$5,776,983 suffit amplement à compléter les travaux du contrat, et il croit que le contrat sera exécuté vers l'été de 1886. La compagnie a soumis un état des dépenses jusqu'au 31 décembre 1884, semblable comme forme à son état du 31 décembre 1883. Et afin qu'on comprenne bien tout d'abord la position, j'ai mis les deux états en regard l'un de l'autre :—

ÉTAT DES DÉPENSES DE LA COMPAGNIE.

	Jusqu'au 31 décembre 1883.	Jusqu'au 31 décembre 1884.	Durant l'année 1884.
	\$	\$	\$
Sur la ligne-mère et les embranchements	30,499,863	52,596,842	22,095,979
Equipement de la ligne-mère.	8,638,307	9,168,755	530,448
Amélioration sur les lignes du gouvernement	353,606	1,241,780	888,174
Matériaux disponibles.....	4,025,604	3,687,729	337,875
Dépensé à même les fonds de la compagnie pour raccordements, etc.....	3,966,889	5,857,223	1,890,334
	<u>47,484,269</u>	<u>72,552,329</u>	<u>25,068,060</u>
Intérêt payé sur le capital-actions.	2,128,000	5,378,600	3,250,600
Somme actuellement en mains du gouvernement pour payer le prêt sans d'intérêt.....	8,710,240	14,288,288	5,578,048
Intérêt sur les obligations de concessions de terres et les dépenses.	372,880	582,734	209,854
	<u>58,695,389</u>	<u>92,801,351</u>	<u>34,105,962</u>
Moins la dette flottante de 1883..	7,500,000	.....	.....
Plus do .....	.....	.....	7,500,000
	<u>51,195,389</u>	<u>92,801,351</u>	<u>41,605,962</u>
Reçu comptant et des subventions en terres du gouvernement et prêts du gouvernement.....	21,318,214	55,532,651	34,214,437
	<u>29,877,175</u>	<u>37,268,700</u>	<u>7,391,525</u>
Moins ce qui a été reçu comme dotations, recettes réelles, emplacements de villes, etc., déduction faite du paiement de l'intérêt, du change, etc., non compris dans l'état ci-dessus.....	.....	.....	496,083
			<u>6,895,462</u>

Pour rendre la chose aussi claire que possible et pour donner—si possible—satisfaction aux membres de la Chambre et au peuple, nous avons jugé à propos d'envoyer un comptable à Montréal pour examiner les livres de la compagnie et donner les chiffres conformément à cet examen. Je vais citer ces chiffres :—

ÉTAT préparé par M. Miall des dépenses du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à date faisant voir la dette flottante contractée en 1884.

	DÉTAILS.	TOTAL.
A l'ouest de Callander, en y comprenant les embranchements.....	Construction..... \$48,382,084 Améliorations..... 1,241,780 Matériel..... 3,687,729	\$53,311,593
A l'est de Callander.....	Sur la ligne-mère..... 4,213,758	4,213,758
Équipement.....	do do..... 9,168,756	9,168,756
Intérêt, etc.....	Sur les affaires financières en rapport avec la construction de la ligne-mère, du matériel, etc..... 1,389,474	1,389,474
		\$68,083,580
Reçu du gouvernement.....	Subvention..... \$20,240,317 Prêt..... 18,626,600 Recettes provenant des terres..... 8,702,086	47,569,003
Dépensé sur la ligne-mère à même les ressources de la compagnie.....		\$20,514,577
Dépensé à même les fonds de la compagnie pour les raccordements.....		5,857,224
Dividendes.....		5,378,000
Déposé entre les mains du gouvernement pour garantir les dividendes.....	\$ 8,710,240	
Moins les dividendes payés.....	1,802,863	
		6,907,377
Dépenses faites et obligations à même des ressources autres que celles du gouvernement.....		\$38,657,178
Comment employé :—		
Capital (provenant du stock).....	\$29,588,123	
Dotations.....	232,600	
Emplacements de villes.....	504,875	
Recettes.....	\$1,628,063	
Moins balance due.....	169,745	
	1,456,318	
Dette flottante.....	6,895,462	
		\$38,657,178

Il sera intéressant pour la Chambre de savoir de quoi se compose cette dette :—

ÉTAT faisant voir les services qui ont occasionné la dette flottante contractée par la compagnie en 1884, tel qu'il appert dans ses comptes, les livres, etc.

	DÉTAILS.	TOTAL.
Dépenses non couvertes par les crédits :—		
De Callander à Port-Arthur, construction.....	\$ 918,917 26	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry, construction.....	1,117,040 63	
Matériel roulant.....	71,737 77	
		\$2,107,695 66
De Port Arthur à Winnipeg, construction.....	758,769 67	
		\$2,866,465 33
Construction d'embranchements à l'ouest de Callander.....	\$ 705,772 28	
Améliorations sur l'embranchement de Pembina.....	130,435 80	
	\$ 836,208 08	
Moins boni pour embranchement du Sud-Ouest.....	200,000 00	
		636,208 08
Steamers du lac.....		145,118 24
Dépense à l'ouest de Callander.....		\$3,647,791 65
Montréal à Callander (ligne-mère).....	\$736,368 83	
Embranchement à l'est de Callander.....	72,276 26	
		808,645 09

Dépenses pour travaux de Montréal à Port-Moody.....		\$4,456,436 74
Administration des terres concédées....	\$109,437 59	
Dépenses du bureau de Londres, etc....	230,095 63	
Assurance contre le feu, 3 ans d'avance.	122,763 62	
	\$462,297 84	
Produit de la vente des terres.....	305,569 00	156,728 84
		\$4,613,165 58
Intérêt sur le change.....	443,761 19	
Intérêt sur les obligations de concessions de terres.....	100,416 95	
Dépôt sur fonds de garantie.....	147,136 87	
		691,315 01
Dépensé à même les fonds de la compagnie pour les raccordements, etc...		1,890,334 00
		\$7,194,815 49
Moins recettes de la vente des emplacements de villes, les dotations municipales, et les recettes réelles.....		299,353 00
		\$6,895,462 49

Au cas où la compagnie viendrait à faillir à l'obligation de remplir ces conditions, dans quelle position se trouverait le gouvernement du pays ? Voici la position. Le gouvernement se trouverait en possession de ce qui suit : Terres, 21,246,600 acres ; chemin de fer et embranchements, 3,327 milles ; steamers en acier, 3. Cela va nous coûter :

3,753,400 acres de terres (vendues), disons à \$2.....		\$ 7,506,800
Subvention comptant, payée..	\$21,415,417	
do non reçue.....	3,584,583	
		25,000,000
Prêt 1883-84, payé.....	\$20,307,600	
do non reçu.....	2,192,400	
		22,500,000
Prêt proposé 1884-85.....		5,000,000
Hypothèque sur les chemins de fer Canada-Central et Q.M.O. et O.....		5,333,333
Garantie de dividende sur le stock proposé.		7,380,912
Obligations des concessions de terres, vendues sans vente de terres pour les racheter.....		1,123,500
Coût estimé des travaux du gouvernement.		29,500,000
		\$103,344,546

En fixant la valeur des terres à \$2.00 l'acre, la position serait la suivante :—

21,246,600 acres à \$2.00 l'acre.....	\$42,193,200
Laissant le coût de 3,327 milles de chemin de fer à \$18,327 par mille.....	\$61,151,345

M. BLAKE : Écoutez, écoutez.

M. POPE : Je suis heureux d'entendre l'honorable monsieur m'applaudir. Je savais que je lui montrerais un état qui le satisfèrait, et je suis content de voir qu'il le reconnaît. Voici l'état de la somme de la subvention au comptant et du prêt, faisant voir le montant de chaque gagné et payé à la compagnie jusqu'au 30 avril 1885 :—

Subvention comptant.....	\$25,000,000
Prêt pour payer la dette flottante.....	7,500,000
do do compléter le contrat.....	15,000,000
do do garantie du 3 pour 100.....	7,980,912
	\$51,880,912
Jusqu'au 30 avril 1885, les sommes suivantes ont été dues et payées à la compagnie :	
Subvention au comptant.....	\$21,415,417
Prêt pour payer la dette flottante.....	7,500,000
Prêt pour compléter le contrat.	12,807,600
do do payer le dividende..	
	41,723,017
Balance disponible.....	\$13,157,895

Je crois que par ces chiffres, si je n'avais pas déjà convaincu l'honorable monsieur et si je ne l'avais pas entendu dire "écoutez, écoutez," pour reconnaître ce que j'ai dit, je serais encore sûr de l'avoir convaincu que c'est là un bon marché, un marché qu'il aimerait à faire, et que nous

devrions mettre l'épaule à la roue pour compléter le chemin. Je ne doute aucunement qu'au fond du cœur il croit que chaque dollar de ce prêt a été dépensé à propos, qu'une grande quantité d'ouvrage a été exécutée, et qu'on y a dépensé beaucoup plus d'argent qu'il croyait qu'il en serait dépensé dans les dix années à venir. Je pense bien que cela fait plaisir à l'honorable monsieur, comme cela est démontré par le fait qu'il a dit, "écoutez, écoutez," lorsque j'ai expliqué cette question aussi franchement que je l'ai fait. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je suis sûr de vous avoir fatigués avec toutes ces explications, mais je désire appeler pendant quelque temps l'attention de la Chambre sur une comparaison entre le chemin de fer du Pacifique canadien et les autres chemins de fer transcontinentaux de l'Amérique. Si on prend la quantité de milles du chemin de fer du Pacifique canadien, du *Northern Pacific*, de l'*Union Pacific* et du *Southern Pacific*, et si on prend ensuite les dépenses, je crois que nous aurons lieu de nous féliciter de ce que coûte notre voie.

	Pacifique canadien.	Northern Pacific.	Union Pacific.	Southern Pacific.
Quantité de milles—				
Ligne-mère.....	2,895	1,889	1,922	2,115
Embranchements.....	432	578	1,128	1,936
Total.....	3,327	2,467	3,050	4,051
Capital-actions.....	\$65,000,000	\$109,749,464	\$120,144,000	\$152,459,700
Dettes fondées.....	\$35,000,000	\$50,122,200	\$213,394,564	\$85,617,200
Subvention du gouver- nement, au comp- tant.....	\$25,000,000	.....	\$61,395,192	.....
Acres de terres concé- dés.....	25,000,000	43,756,800	33,401,600	56,862,384
Recettes brutes.....	\$5,750,521	\$12,955,971	\$45,746,963	\$15,375,117
Recettes réelles.....	1,191,891	4,994,870	18,742,151	7,739,499
Frais d'exploitation...	4,558,630	7,961,101	27,004,812	7,635,618
Maximum des rampes par mille.....	116	128	116	128
Minimum des courbes.	10°	12°	11°	14°

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais je pense que les chiffres que j'ai donnés ici, la comparaison que j'ai faite entre les dépenses de ce chemin et celles des autres chemins doit donner beaucoup de satisfaction à la Chambre. Dans la plupart des cas, le coût par mille du chemin de fer du Pacifique canadien n'est pas plus de la moitié aussi considérable que le coût des autres chemins de fer du Pacifique. Je suis obligé de dire que je suis certain qu'il n'y en a pas de meilleur que le chemin de fer du Pacifique canadien. Bien qu'il ait été construit avec une grande rapidité, et que mon honorable ami pense qu'il a été construit un peu trop rapidement, je dis qu'il n'a coûté qu'un peu plus de la moitié de ce qu'ont coûté les autres chemins, et dans quelques cas il a coûté moins de la moitié. Vu ces faits, je suis sûr que les honorables messieurs de la gauche ne se plaindront pas; je suis sûr qu'ils ont de grandes raisons de se féliciter de ce que ce chemin a été construit en quatre ans, de l'Atlantique au Pacifique, ou qu'il sera construit dans quatre ans et demi environ. Bien que nous ayons donné à la compagnie jusqu'à 1891 pour construire le chemin, elle a raccourci le délai de cinq ou six ans, et au printemps de l'année prochaine, nous serons en état de voyager de l'Atlantique au Pacifique sur notre propre ligne, et nos immigrants pourront se rendre des ports de mer du Canada au Nord-Ouest ou à la Colombie-Britannique sans être circonvenus par les agents d'immigration américains. Dans tout ce que j'ai eu à faire au sujet de l'immigration, je n'ai jamais eu tant de difficulté que cette année à faire passer nos immigrants par les Etats-Unis, ou même à les faire rendre au Manitoba, ayant à passer par le territoire des Etats-Unis. Même pour ceux qui ont pris un billet de passage d'Allemagne au Manitoba, nous avons eu les plus grandes difficultés à les soustraire aux agents américains. Et quel est le procédé de ces agents?

M. POPE

Deux d'entre eux entrent dans un wagon et commencent à se parler. L'un d'eux dit: "J'ai été au Manitoba dernièrement; il y a beaucoup de troubles dans ce pays-là; il y a une guerre de sauvages, et les gelées, ainsi que les inondations, ont été si considérables que je n'ai pu y rester et j'en suis parti."

Voilà le genre de conversation qui se fait. Il y a fort peu de temps, environ 50 familles ont quitté la Roumanie pour se rendre au Manitoba; et que m'est-il arrivé à propos de ces gens? J'ai découvert que ces requins de terre des Etats-Unis se sont rendus au milieu d'eux et en ont engagé plus de la moitié à s'en aller aux Etats-Unis, et j'ai appris avec peine que quelques-uns de nos compatriotes mêmes, quelques sociétés allemandes ont aidé à ces agents américains qui entraînaient ces immigrants. Un homme d'une grande habileté, connu du monde entier, le docteur Meyer, ou un de ses associés, ont pris des arrangements pour faire venir 200 familles suisses, dont 30 sont parties pour le Canada il y a quelque temps. Mais nous ne les avons pas reçues; elles ne se sont pas rendues au Manitoba, et j'ai pris la résolution de savoir quelle était la raison de cela. J'ai mis quelqu'un à l'œuvre, car je portais un grand intérêt à ce qu'allaient faire cet homme et son associé dans le Nord-Ouest. Je considérais que cette petite bande d'immigrants suisses constituerait le noyau d'une immigration considérable de Suisses et d'Allemands pour plus tard. J'ai envoyé un homme à New-York, et il a découvert qu'on les avait dirigés sur le Kentucky. Jamais plus que l'année dernière je n'ai rencontré, dans le cours de mon existence, autant d'opposition à notre immigration de la part des sociétés de chemins de fer, des sociétés terriennes et autres. Elles n'ont pas oublié nos difficultés sauvages, et elles ont pris soin de répandre le fait au loin et d'apprendre au monde que nous avions une guerre sauvage, et je crois que les compatriotes de l'honorable monsieur dans le Manitoba insistent très fortement auprès de ceux qui atteignent le Manitoba pour qu'ils ne se rendent pas plus loin à l'ouest. Mais je prétends que lorsque nous aurons complété ce chemin, lorsque le printemps prochain ou peut-être cet automne, nous serons en état d'amener des immigrants de Liverpool au Manitoba pour \$25, nous pourrions les faire passer par notre pays et les empêcher ainsi de tomber entre les mains des agents américains. Mais il est difficile de faire venir des immigrants allemands par Liverpool. En Allemagne la loi ne permet pas d'envoyer des agents d'immigration parmi la population; il faut employer des agents munis de certificats, qui sont autorisés à agir non comme agents d'immigration mais comme représentants de steamers. Tous les steamers qui partent de l'Allemagne pour aller en Amérique se rendent à New-York, et la conséquence est que les agents des navires en Allemagne font tous leurs efforts pour diriger l'immigration sur New-York. Dans tous les cas j'ai trouvé qu'ils avaient sur nous un grand avantage par suite de notre guerre du Nord-Ouest. Ils parlent des désastres causés par les inondations, et il n'y a pas de doute que la plupart de ceux qui sont venus par New-York en destination du Manitoba n'y sont pas parvenus. On pourrait mettre fin à cet état de choses à la fin de cette année-ci, pour l'immigration anglaise, écossaise et irlandaise, et pour une bonne partie de l'immigration belge—nous devons en excepter les Allemands—dont une forte proportion vient *via* Liverpool. A moins de nous entendre avec quelques unes des grandes compagnies de navigation à vapeur qui ont de grandes agences et pour confier le transport de l'immigration d'Allemagne, je crois que nous ne pourrions jamais avoir cette immigration dans la proportion que nous désirons. Mais nous aurons l'immigration qui vient du vieux monde, si nous pouvons envoyer nos immigrants au Nord-Ouest.

C'est à nous d'envisager avec espoir et confiance l'avenir du pays, en nous rappelant que nous ne légiférons pas seulement pour aujourd'hui. C'est à ceux d'entre nous qui ont des enfants dans la patrie à travailler en vue de l'avenir du

pays, de faire voir que nous sommes assez hommes pour ouvrir et occuper cette vaste région et de voir à ce que nous tirions le meilleur parti possible de l'héritage que nous avons reçu, de façon à ce que nous puissions le transmettre en entier à nos enfants, pour que nous établissions dans ce pays une population saine, une population anglaise prospère, vivant à l'ombre du drapeau britannique sous lequel ils sont nés, dans les anciennes provinces et dans les vieux pays. Nous n'avons rien à craindre pour l'avenir du pays. Dans quelques années nous n'aurons pas besoin d'y envoyer de volontaires si nous savons développer ses grandes ressources naturelles. Je suis sûr que chacun sera fier de ce qui a été fait en vue de son développement; que chacun de ceux qui ont voté en faveur du chemin de fer du Pacifique canadien, pour l'appuyer l'année d'après, et chacun de ceux qui appuient la proposition actuellement soumise, aura la satisfaction de savoir que ses enfants et les enfants de ses enfants diront: Ceux là étaient des hommes de leur temps.

M. CHAPLEAU: M. le Président, je prie les honorables membres de la Chambre, de vouloir m'accorder leur indulgence au cours des observations que j'ai à présenter sur la grande question qui fait l'objet de ces résolutions. Mes remarques embrasseront un vaste champ et seront en quelque sorte une revue de tous les débats qui ont eu lieu depuis le commencement de cette colossale entreprise. Je devrai revenir fréquemment aux discussions qui ont eu lieu précédemment, et pour cette raison ainsi que pour d'autres motifs, je ferai appel à l'indulgence de la Chambre et je prierai les honorables messieurs de me permettre de faire usage, plus qu'il n'est d'habitude de le faire, plus même que le règlement et les coutumes de la Chambre ne le tolèrent, des notes qu'il m'a fallu prendre pour pouvoir arriver à traiter comme il le mérite le vaste sujet qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre.

A quelques milles de Montréal, dans le comté représenté par mon honorable ami le député de Jacques-Cartier, se trouvent une paroisse et une petite ville qui portent un nom allégorique. C'était un prophète que ce brave Cavalier de La Salle qui laissait Montréal, en 1679, pour se rendre en Chine, et qui baptisait du nom de Lachine le point d'où il s'élançait dans ses courses aventureuses, après avoir remonté les flots bouillonnants des rapides qui portent ce nom. Il s'écoula deux siècles avant que le rêve de de La Salle se réalisât, mais il s'est réalisé; et le sifflet strident de la locomotive a réveillé les déserts silencieux des montagnes Rocheuses, auxquelles était arrivé en 1732, après mille périls, un autre Canadien, appartenant à la grande famille qui a fondé la paroisse natale de mon ami, le député de Richelieu, l'aventureux Gaultier de Varennes, explorant ce mystérieux continent par ordre du gouverneur de la Nouvelle-France, le marquis de Beauharnois, dont le nom a été donné à l'un des plus beaux comtés du Bas-Canada. Heureuse et singulière coïncidence que celle-là! Trois noms canadiens, qui ont survécu pendant deux longs siècles, sont intimement liés à la grande idée que la route la plus directe, la plus courte et la plus facile entre l'Europe et l'Asie devait se trouver sur le territoire canadien. Ceci me rappelle une phrase de lord Carnarvon, dont le sens prophétique doit avoir frappé ceux qui l'ont lue dans le temps. S'adressant à la Société Royale de Géographie, à Londres, en 1859, lord Carnarvon disait:

On peut raisonnablement s'attendre à l'ouverture d'une ligne régulière de communications qui, ayant son point de départ à la Nouvelle-Écosse et sur les côtes du Nouveau-Brunswick, passera à travers le Canada, et touchant aux établissements de la Rivière Rouge, se dirigera à travers les prairies vers le défilé du Vermillon, pour se terminer aux régions aurifères de la Colombie-Anglaise, et créera de nouveaux centres de civilisation et contribuera à raffermir nos intérêts et nos sentiments nationaux.

Avant lord Carnarvon, un homme éminent, le major Robert Smith, en 1849, si je ne me trompe, faisait en termes brillants, le tableau des destinées de la nation anglaise. La citation est tirée d'une publication dédiée à Haliburton, mais

adressée en réalité au duc de Wellington, au sujet des communications des colonies par voies ferrées:

Sa Grâce s'est-elle jamais figuré les essais d'êtres humains s'élançant d'Halifax, du Nouveau-Brunswick, de Québec, Montréal, Bytown, Kingston, Toronto, Hamilton, et les établissements de la Rivière-Rouge, traversant les montagnes Rocheuses de l'Orégon avec les produits de l'occident pour les échanger contre les richesses de l'orient. Sa Grâce s'est-elle jamais représenté l'océan Pacifique sillonné en tous sens par les navires de toute description, à voiles et à vapeur, de nos magnifiques colonies de la Nouvelle-Zélande, de la Terre de Van Diemen, de la Nouvelle-Galles du Sud, de la Nouvelle-Hollande, de Bornéo, de la côte occidentale de la Chine, des Iles Sandwich, et de mille autres localités portant tous dans leurs flancs les riches produits de l'orient, et les débarquant au seuil de l'occident pour être transportés et distribués dans toute l'étendue de nos provinces de l'Amérique du Nord ou délivrés en trente jours dans les ports de la Grande-Bretagne? Sa Grâce a-t-elle réfléchi que l'Angleterre doit au génie inventif de ses enfants, les fondations de sa grandeur commerciale? Nous ne nous arrêtons pas à affirmer qu'elle ne conservera la prééminence dont elle est fière qu'à la condition de se tenir de vingt ans en avant de toutes les autres nations dans la pratique des arts mécaniques? * * * Sa Grâce enfin a-t-elle jamais songé à l'existence future d'un grand chemin de fer national, reliant l'Atlantique au Pacifique? Si Sa Grâce ne l'a pas fait encore, qu'elle le fasse à présent. Que le peuple de la Grande-Bretagne, que les ministres des colonies le fassent aussi! Aucun pays ne peut sans trouble jouir des avantages dont l'Angleterre est favorisée. Elle ne peut non plus les conserver sans de grands efforts. Ses richesses accumulées ne peuvent rester inactives, elles ne sauraient le faire. Mais l'entreprise projetée possède un titre plus propre encore à attirer notre attention. C'est l'important anneau destiné à compléter la chaîne puissante qui doit resserrer toute la race anglaise. Que nos rois de chemins de fer et d'usines, que nos princes du commerce, que nos propriétaires millionnaires, que les esprits actifs et entreprenants de notre époque, que nos grands réformateurs et nos hommes d'État modernes, dont un grand nombre prêchent par tout le pays que l'économie seule peut sauver l'État, que tous daignent condescendre pour quelques moments seulement, à l'étude de l'entreprise projetée.

Nous pouvons aujourd'hui, de cette enceinte, nous adresser à l'Angleterre, et lui dire: Ce que l'on vous demandait alors à vous la métropole, pour maintenir votre prééminence et pour unir par un lien puissant vos immenses colonies, nous l'avons fait nous-mêmes et nous l'avons fait seuls. Nous l'avons fait par le secours de nos hommes d'État, et par l'entremise des princes de la finance du Canada. Ils ont, il est vrai, obtenu un peu de cette immense richesse accumulée par votre admirable génie, mais nous avons garanti ces avances mêmes d'une manière inattaquable.

En traitant la question du Pacifique canadien, on doit se rappeler que c'était en fait de chemin de fer, et comme entreprise unique, le plus grand projet qu'eût encore enfanté le monde. Il peut exister des réseaux de voies ferrées plus considérables, tel que le chemin de fer de la Pennsylvanie, composé de plusieurs lignes, résultant d'entreprises isolées, et plus tard réunies; et il n'est pas impossible que quelques gouvernements européens aient pu, avec le temps, ajouter un plus grand nombre de milles au réseau de chemins de fer qui recouvrent leur territoire. La France, par exemple, a déboursé jusqu'à présent au delà de \$300,000,000 pour 9,000 milles de voies ferrées; l'Autriche a garanti \$250,000,000 sur 3,694 milles; mais en aucun pays du monde on n'a encore entrepris, d'un seul coup, la construction de 3,000 milles de chemins de fer, dont cinq ou six cents milles, ayant à traverser une région montagneuse, présentent des difficultés presque insurmontables. Cette vaste conception, qui relève notre position, au milieu des nations du monde, qui nous rend les égaux de nos fiers et puissants voisins, ne devrait pas être rapetissée ni dénigrée par ceux qui sont le plus intéressés à sa réussite, par les citoyens de notre Canada. Malheureusement, l'esprit de parti est tel chez nos adversaires, la convoitise du pouvoir est telle que le désir de nuire l'emporte sur le patriotisme, la haine sur l'intelligence, et qu'en certaines questions, on en est venu à ce point que l'on regrette que les désastres que l'on avait prévus ne soient pas arrivés. Le Pacifique canadien est né de deux grandes idées: 1° Le besoin de réunir en un seul empire les colonies anglaises de l'Amérique du Nord comme une barrière à opposer au pouvoir envahissant de la république voisine. 2° L'importance clairement comprise de donner, aux millions d'immigrants qui vont venir, accès aux

vastes territoires inexplorés, et d'ouvrir à l'Europe commerciale comme à l'Amérique elle-même la route la plus courte, la plus prompte et la meilleure pour atteindre les sources inépuisables des richesses de l'Asie.

Je n'insisterai pas sur la sagesse de la politique qui a acquis à la Confédération, l'immense et fertile Nord-Ouest, et ce merveilleux pays de la Colombie, parce que personne aujourd'hui ne la met en doute. Mais il est résulté, de ce développement de forces, des obligations sacrées auxquelles nous ne devrions jamais avoir paru vouloir nous soustraire. La page de nos livres officiels qui témoigne de notre tentative d'échapper aux engagements pris, sera toujours une page sombre, et quand l'histoire parlera, le fait le plus saillant de l'époque de notre vie nationale, sera peut-être l'événement qui nous a préservés de cette flétrissure et de ce malheur, je veux dire le retour du parti conservateur à la direction des affaires. Je sais que pour pallier leur impuissance, nos adversaires ont cherché à persifler l'administration qui avait promis la construction du Pacifique canadien en dix ans. Mille et mille fois dans cette enceinte, dans leurs journaux, sur les *hustings*, ils ont déclaré cet engagement absurde, ridicule et impossible, et des hommes pour qui je ne puis manquer, pourtant, d'avoir la plus grande déférence, ou égard à leur caractère et à leur haute intelligence, se sont laissés entraîner par ces errements de leur parti à faire les déclarations les plus solennelles et les prophéties les plus sombres, prophéties que les événements ont toutefois complètement démenties.

Il y avait déjà cinq années que nous nous étions engagés envers la Colombie à construire le Pacifique en dix ans, quand l'honorable député de York-Est, alors premier ministre, disait dans cette Chambre :

«Laissez moi vous dire, quant à l'entreprise elle-même, que j'ai toujours été en faveur de la construction d'un chemin de fer à travers le continent mais je n'ai jamais cru qu'il nous était possible d'exécuter cette entreprise dans la période de temps à laquelle l'honorable monsieur avait lié le parlement et le pays. Je crois que cet engagement était un acte de folie, de profonde insaïté politique, qui n'a pas, que je sache, de parallèle dans ce pays ou tout autre. Comme je l'ai fait observer, il nous a fallu, dans ces circonstances, lutter contre les difficultés que nous avait léguées l'administration précédente. J'ai constaté après un sérieux examen qu'il serait comparativement facile de connaître la nature probable du sol de la prairie qui s'étend du lac des Bois à l'est jusqu'aux montagnes Rocheuses, mais que ce serait un travail herculéen de se rendre compte exactement de la nature de la région de la Colombie-Britannique et de celle qui s'étend depuis le lac des Bois à l'est, jusqu'au Nipissingue.»

Travail herculéen ! je signale le mot et l'accepte pour décrire d'un seul trait l'immense succès qui a couronné la politique du chef du parti conservateur, et la confiance intelligente de ceux qui l'ont appuyé. Oui, en 1871, le projet de construire le Pacifique était de l'audace sublime. Il révélait le coup-d'œil sûr de l'homme ou des hommes qui l'avaient conçu. Mais en 1876, il ne devait plus y avoir de doute, quand le premier ministre avait déjà à sa disposition des informations précises. Des relevés d'explorations détaillés avaient été faits si nous pouvons en juger par l'état suivant de leur coût qui se trouve dans les livres bleus :

Section à l'est des Montagnes Rocheuses:—		
Explorations au 30 juin 1872.....		\$194,125 40
do do 1873.....		345,967 52
do do 1874.....		199,156 29
do do 1875.....		290,873 82
do 30 déc. 1875.....		246,769 13
Total.....		\$1,276,892 16

Section des Montagnes Rocheuses:—		
Explorations au 30 juin 1872.....		\$295,302 —
do do 1873.....		215,850 —
do do 1874.....		111,068 —
do do 1875.....		183,656 —
do 30 déc. 1875.....		204,137 —
Total.....		\$1,010,015 38
Grand total.....		\$2,286,907.54.

Est-il besoin que je mette en regard les théories, la confession d'incapacité du parti libéral en 1876; et l'action du parti conservateur et ses résultats en 1885 ou neuf ans après ?

M. CHAPLEAU

En 1876, le chef du gouvernement annonçait à la Chambre que les travaux sur la ligne principale du Pacifique étaient rendus au point suivant :—À l'est de Fort William, 22 milles de terrassement; vers le lac Shenandowan, 13 milles de terrassement; à l'est de la rivière Rouge, 25 milles de terrassement, en tout 60 milles. Remarquez bien : pas une lisse posée, pas un morceau de fer; seulement le terrassement. Trois ans plus tard, c'est-à-dire en décembre 1878, voici quel était l'état des travaux sur la ligne principale du Pacifique :

De Fort-William à la Rivière-des-Anglais, 50 milles avec rails et 53 milles de terrassement; de Lacrosse à Selkirk, 75 milles avec rails; de Keewatin à Lacrosse, 36 milles de terrassement à demi complété. C'est-à-dire qu'en cinq ans le gouvernement Mackenzie avait réussi à terminer 135 milles de chemin de fer, et à en terrasser en partie 89 milles. Mais le pays avait déjà déboursé l'énorme somme de \$10,203,000 pour ces fins. M. le président, je n'aurais qu'à ajouter, par procédé de comparaison, qu'en six ans, le gouvernement actuel a construit et terminé 3,121 milles de la ligne principale et des embranchements du Pacifique. Et pour arriver à ce résultat, il n'a pas même utilisé les explorations coûteuses du gouvernement précédent, dont les tracés ont été mis de côté depuis Callander jusqu'à Port Moody. Bien plus, la compagnie du Pacifique a été obligée de déplacer près de Winnipeg cent milles des cent cinquante bûches en cinq ans à si grands frais par le gouvernement précédent. Ce projet de construire le Pacifique en dix ans que l'on appelait de la folie et de la démeance outrée, inventé par l'incapacité; ce projet qui paraissait irréalisable et qui semblait exiger un travail d'Hercule seulement pour la localisation, ce projet, dis-je, s'est tout simplement accompli en six ans sans efforts, sans secousses, sans péril, sans fardeau pour le peuple.

Le dernier gouvernement en construisant le Pacifique, à raison de 150 milles en cinq ans, n'aurait pas pris moins de cent ans pour traverser les montagnes Rocheuses et se rendre à l'océan Pacifique. Et l'on se demande ce que serait devenu l'allégeance de cette belle province de la Colombie à laquelle le gouvernement anglais lui-même n'a pu s'empêcher de donner raison en 1875? Stimulés par le développement merveilleux du pays voisin, la Californie, les citoyens de la Colombie qui savent leur pays aussi bien situé, mieux favorisé, sous certains rapports, appelé à d'aussi grandes destinées que la Californie, n'auraient pas consenti à dormir dans l'attente d'un chemin toujours promis et jamais donné. Ils ont la noble ambition du travail, l'école du progrès est à portée de la main, de l'autre côté du détroit de Fuca, le droit était de leur côté, et ils n'auraient pas manqué de nous faire payer lourdement cette infraction à la foi des traités. Grâce à l'intervention de lord Carnarvon, heureusement, les délais furent étendus jusqu'en 1890. Mais ce n'est pas le gouvernement d'alors qui a sauvé l'honneur du Canada, puisqu'à plusieurs reprises le chef du cabinet tout en acceptant l'obligation de terminer dans les quinze années fixées, la route entre Port-Arthur et l'océan Pacifique, s'est déclaré incapable de terminer la section du lac Supérieur, et je ne sais pas, si le chef actuel de l'opposition n'était pas encore plus énergique dans ses prédictions décourageantes. Pour lui, l'entreprise paraissait tellement gigantesque, tellement fantastique qu'il allait jusqu'à demander le démembrement de la Confédération. Il prononçait le 15 avril 1880, les graves et sinistres paroles qui suivent :

«En 1874, j'avais saisi l'occasion de déclarer mon opinion personnelle relativement au chemin de fer du Pacifique. J'ai dit alors que je croyais impossible l'accomplissement de la convention faite avec la Colombie-britannique; qu'à moins que cette province ne voulût être raisonnable et qu'elle ne consentît à mitiger les conditions, je ne voyais aucun espoir de les remplir, et que, si elle insistait à se séparer par suite du défaut d'accomplissement des conditions de l'acte d'union, je serais un des premiers à dire : Qu'elle s'en aille plutôt que de ruiner le pays en tentant d'accomplir une impossibilité. Je n'ai jamais changé d'opinion sur ce point, et chaque année qui s'est écoulée depuis, n'a fait que me montrer davantage la sagesse et la vérité de cette manière de voir.»

Jamais paroles plus hardies peut-être n'ont été prononcées dans cette enceinte. Il n'y a que la haute position de celui qui les proférait qui ait pu les sauver d'une condamnation, et si un simple député s'en était rendu coupable, il aurait certainement été dénoncé. C'était en 1880 que mon honorable ami le député de Durham exprimait ces idées, quand il avait consenti à faire partie d'un cabinet qui avait accepté toutes les conditions Carnarvon, quand il avait fait partie d'un cabinet dont le chef avait dit, le 31 mars 1876 :

"Nous sentimes tout d'abord que s'il était impossible de remplir à la lettre les engagements pris par nos prédécesseurs, l'honneur du pays exigeait que l'administration fit tout ce qui lui était raisonnablement possible pour mettre à exécution les engagements pris envers la Colombie Britannique, sinon tous, du moins ceux qui nous semblaient le plus en notre pouvoir de remplir et qui pouvaient être le plus avantageux pour toute la Confédération, tout en étant de nature à satisfaire tous les hommes raisonnables de la Colombie-Britannique; car cette province croyait avoir lieu de se plaindre du manque apparent de bonne foi avec lequel le pays remplissait ses obligations."

Et ce n'est pourtant pas tout; l'année suivante, l'opposition pour mieux établir les idées nouvelles prônées par son chef proposait, le 26 janvier 1881, l'amendement suivant qui fut appuyé par le chef et par tout le parti:

M. Burpee (Sunbury) propose comme amendement, secondé par M. Rogers, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants: "la construction actuelle du chemin de fer du Pacifique canadien dans la Colombie-Britannique est prématurée, qu'elle entraîne le pays à une dépense qui dépasse ses ressources ordinaires, et qu'elle aura pour résultat le maintien d'une taxation trop élevée, tandis que l'ajournement de cette partie de l'entreprise après l'achèvement de la section des prairies, permettrait de l'exécuter à bien moins de frais et dans un espace de temps raisonnable."

Et, cependant, ces accusations de folie, ces impossibilités cette rupture probable du lien fédéral ne reposaient ni sur une donnée, ni sur un chiffre, ni sur un raisonnement sérieux. On reconnaissait bien les engagements que la Confédération avait contractés; mais on se souciait si peu de l'honneur de notre pays, qu'on les mettait de côté pour un simple caprice. Eh bien, M. le président, après ces découragements et ces menaces, je puis me permettre aujourd'hui, de mon siège en Chambre, de vous répéter les célèbres paroles de Sir George Cambier: "En route pour l'Ouest, en route pour l'océan Pacifique!" Oui, en route pour les Montagnes Rocheuses, la Colombie anglaise, Yale, Port Moody, Coal Harbor et Victoria.

Par le contrat passé en 1881 avec le syndicat, le chemin était divisé en quatre sections, comme suit:

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (par la Cie.).....	657
De Port-Arthur à la Rivière Rouge (par le gouvernement.).....	428
De la Rivière Rouge à Savona's Ferry (par la Cie)	1,252
De Savona's Ferry à Port Moody (par le gouvernement.).....	213
Total	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina.....	65
	2,615

Le 1er mai, 1885, nous avons le résultat suivant:—

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (bâtie par la cie.)...	657
De Port-Arthur à la Rivière Rouge (bâtie par le gouvernement)	428
De la Rivière Rouge à Savona's Ferry (bâtie par la cie.).....	1,252
(Moins 150 mill's à niveler.)	
De Savona's Ferry à Port Moody.....	213
Total.....	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina	65
	2,615

En sorte que des 2,615 milles de voie ferrée qui devaient d'abord constituer le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,470 milles sont actuellement terminés, si nous y comprenons 56 milles vers Savona's Ferry, dont le terrassement est fait mais dont les lisses ne sont pas posées. Et voici la

somme que devra dépenser la compagnie pour compléter son chemin d'une extrémité à l'autre:—

De Callander à Port Arthur.....	\$ 773,279
De Port Arthur à la Rivière Rouge.....	60,000
De Winnipeg à Savona's Ferry.....	5,003,704
Total.....	\$5,836,983

Jusqu'au 30 avril, 1885, les sommes suivantes ont été versées à la compagnie:—

Subvention. Loi de 1881.....	\$12,289,212
" " " 1884	9,126,205
Prêt de 1884.....	20,307,600
Total.....	\$41,723,017

Ce qui laisse pour l'achèvement du chemin la balance suivante:—

Au compte des subventions.....	\$3,585,583
" " " Prêt.....	2,192,400
Total.....	\$5,776,983

C'est-à-dire \$60,000 seulement de moins qu'il faudra pour terminer le chemin; de sorte que nous pouvons dire que le chemin est terminé en tant que la compagnie possède les moyens de compléter sa construction.

Pour en revenir à l'opinion exprimée par le gouvernement précédent, et à sa répugnance à construire la section située au nord du lac Supérieur, j'avoue que je n'ai jamais pu comprendre sa persistance à s'y refuser, lorsqu'il se montrait disposé à dépenser \$20,000,000 entre le lac Supérieur et Winnipeg. Pendant au moins cinq mois de l'année, la section de Winnipeg aurait été nécessairement fermée, et si la navigation devenait, en été, notre seule ressource, nous n'en étions pas plus à mal à nous servir, en tous temps, de la route américaine à laquelle on nous condamnait, en passant par Pembina pour nous rendre à Duluth, à l'autre extrémité du lac Supérieur. L'intérêt de \$20,000,000 épargnés nous eût permis d'offrir bien des secours à la navigation projetée sur ce lac. Et puis, si l'on ne reliait pas Fort William au lac Nipissing, pour quoi cette persistance à hâter la construction de la ligne de la baie Georgienne et du Canada Central; pourquoi dépenser six ou sept millions pour arriver au lac Nipissing à un terminus qui, en réalité, ne pouvait servir sans être relié à Fort William? Était-ce pour recevoir le trafic que la navigation y apporterait? Mais alors, quelques milles de navigation au sud, dans la même baie Georgienne, amenait le commerce sur des voies déjà bâties et plus rapprochées du port océanique de Montréal; car, de la rivière des Français à Montréal, *via* Mattawa, il y a 424 milles, tandis que de Midland à Montréal, il n'y a guère que 400 milles. Le gouvernement libéral du temps avait assez bien quel devait être le coût de la section du lac Supérieur, car ses ingénieurs l'avaient fixé à \$20,000,000, calculs que l'expérience a depuis vérifiés. Cependant, il se refusait à la construction de cette section, en contradiction directe avec la décision de lord Carnarvon. Il en donne les raisons dans sa dépêche du 17 septembre 1874 :

La quatrième condition, dit la dépêche, nous engage encore d'une manière précise à terminer en 1890 toute la ligne de communication par voie ferrée. Les objections les plus puissantes s'opposent encore à la fixation d'un temps précis pour l'achèvement des lignes. La partie orientale de la ligne, excepté en ce qui concerne la lettre seule des conditions, n'affecte que les provinces situées à l'est du Manitoba, et le gouvernement n'est pas encore convaincu de la sagesse ou de la nécessité qu'il y aurait à construire immédiatement la partie du chemin de fer qui traverse le pays compris entre l'extrémité ouest du lac Supérieur et le terminus projeté dans l'est sur le lac Nipissing, près de la baie Georgienne, et l'on ne comprend pas non plus que la population de la Colombie-Britannique puisse, avec aucun semblant de raison, insister sur l'achèvement, dans un temps donné, de cette partie des travaux, parce que si ceux qui sont surtout, sinon entièrement, intéressés à cette partie de l'entreprise se déclarent satisfaits, il semblerait que les habitants de la Colombie-Britannique ne devraient pas, en pratique, avoir droit de protester en cette matière.

Le gouvernement se propose de faire preuve de la plus grande diligence possible pour donner promptement une ligne de communication par voie ferrée et par eau vers l'ouest à partir du lac Supérieur, complé-

tant les différents tronçons de chemins de fer aussitôt que possible, et que peut-être la conduite prudente que doit adopter un pays comparativement pauvre et peu peuplé.

Il n'y a aucun doute que ce serait une tâche extrêmement difficile que d'obtenir du parlement la sanction d'aucun arrangement quant à un temps limité, vu les conséquences qui ont déjà résulté de l'adoption inconsidérée d'une période limitée, dans les conditions de l'Union, pour l'achèvement d'une aussi vaste entreprise, dont l'étendue ne peut nécessairement qu'être imparfaitement comprise par des gens étrangers au pays. Le comité est d'avis que lord Carnarvon soit informé que le gouvernement, ne peut en aucun cas entreprendre l'achèvement de la ligne complète dans le temps fixé, et qu'il existe une extrême répugnance contre une nouvelle limitation de temps; mais s'il devient absolument nécessaire d'assurer le règlement immédiat de la dispute par de nouvelles concessions, on pourrait s'engager à compléter la partie située à l'ouest du lac Supérieur, de manière à procurer un raccordement de la voie ferrée avec les lignes actuelles de chemins de fer en passant par les Etats-Unis, et par nos eaux canadiennes pendant la saison de navigation, en l'année 1870, tel que demandé.

Et pendant que l'on prétextait l'excès de dépenses pour construire cette partie de la ligne principale, dont l'importance a été pleinement démontrée pendant la malheureuse rébellion du Nord-Ouest, l'on autorisait des frais, sinon entièrement inutiles, du moins nullement nécessaires à l'exécution de notre partie de l'arrangement Carnarvon. Je veux parler de la construction des 85 milles de l'embranchement Pembina à un coût de \$1,600,000. Le gouvernement signait encore le fameux contrat Foster pour l'embranchement de la Baie Georgienne aux conditions suivantes :

Argent.....	\$850,000
Garantie de 4 pour cent.....	609,000
Terres.....	3,400,000
Total	\$4,859,000

Il reconnaissait par là même l'obligation de dépenser \$1,500,000 pour les 30 milles restant à faire entre l'extrémité est de l'embranchement de la Baie Georgienne et le terminus au lac Nipissing. Il allongea délibérément de 30 ou 40 milles la route entre Winnipeg et le lac Supérieur au lieu de l'envoyer directement au lac Nipigon, augmentant nécessairement le coût du chemin de \$1,400,000. Il consentait à dépenser \$6,000,000 sur la route de Nanaïmo, dans l'île Vancouver, entreprise qui pouvait facilement se retarder, en sorte qu'au moment où il déclarait impossible la construction de la section au nord du lac Supérieur, le gouvernement de mon honorable ami de York-Est, violant un engagement sacré sous prétexte qu'il entraînait une dépense excessive, entreprenait pour \$16,959,000 de travaux dont le retardement ne troublait en rien nos arrangements.

Je n'entre pas ici dans le mérite ou l'utilité de ces travaux, ce n'est pas le temps de le faire; mais je constate qu'on osait bien risquer \$17,000,000 sur des travaux que nos obligations ne couvraient pas, pour mettre de côté ceux auxquels nous étions tenus, et auxquels l'arbitrage impérial venait de nous condamner. Je veux faire ressortir le contraste entre le gouvernement Mackenzie qui hésitait, refusait, plaidait, puis enfin consentait, à regret, à construire 1,900 milles de chemin de fer entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique en quinze années, et le gouvernement actuel terminant 2,400 milles de la ligne principale, et 701 milles d'embranchements, en six ans, sauvant ainsi l'honneur, et dégageant la parole du pays, et nous ouvrant cinq ans plutôt la porte aux grands succès commerciaux qui doivent nécessairement découler de l'achèvement de notre grand chemin de fer transcontinental. Je sais parfaitement quelle est la réponse que vont nous faire nos amis de l'opposition. Cette réponse est invariablement la même; et elle est facile à faire, car ils ne se piquent nullement d'être exacts; "Oh! vont-ils dire, vous, vous avez dépensé l'argent du peuple d'une manière extravagante; vous avez obtenu l'exécution rapide de ces immenses travaux aux dépens du trésor public." Rien de plus injuste, M. le président, rien de plus faux que l'assertion qu'on nous lance ainsi à la figure, en guise de réponse. Qui donc peut avoir oublié que le gouvernement Mackenzie a offert à toute compagnie consentant à construire et à de-

M. CHAPLEAU

venir seule propriétaire des 2,797 milles du Pacifique canadien, les conditions suivantes: Subvention en argent, \$10,000 par mille; garantie de 4 pour cent, pendant 25 ans, sur \$7,400 par mille; subvention en terres, 20,000 acres par mille. Je dis que la garantie de 4 pour cent était offerte sur \$7,400 par mille, bien que l'avis demandant des soumissions ne spécifiait pas cette somme, mais le gouvernement ne pouvait donner moins, puisqu'il avait lui-même accordé la même garantie dans le contrat de Foster. Cette offre représentait, en chiffres ronds :

Subvention en argent.....	\$27,970,000
Garantie de 4 par cent pendant 25 ans.....	20,976,500
55,240,000 acres de terres à \$2 l'acre.....	111,880,000

Total.....\$160,827,500

Cette aide accordée pour la construction du chemin, était un don pur et simple, et nous pouvons le comparer avec les items analogues de la subvention octroyée au Pacifique canadien par le gouvernement actuel, et que voici :—

Sections construites par le gouvernement et données à la compagnie.....	\$23,500,000
Subvention en argent.....	25,000,000
25,000,000 acres de terre, à \$2 par acre.....	50,000,000
	\$104,500,000
Surplus offert par le gouvernement précédent.....	56,327,500
	\$160,827,500

Inutile d'ajouter que le chemin que nous donnons aujourd'hui au pays n'est pas, je me sers d'une expression modeste, inférieur à celui que le dernier gouvernement s'attendait à avoir, dans les circonstances les plus favorables, aux conditions qu'il offrait, et bien supérieur à ce chemin sous le rapport de l'équipement, des facilités offertes aux stations terminales, de ses raccordements et de ses embranchements. Et il dépasse de beaucoup les espérances du peuple qui savait déjà que les évaluations, telle que préparées par M. Sandford Fleming en 1879, étaient des évaluations, pour un chemin que l'on voulait être peu dispendieux, et qu'elles n'alloient que \$1,300 par mille pour le matériel roulant, et pas au-delà de \$13,000 par mille pour la construction des sections traversant les prairies. La compagnie a déjà à l'heure qu'il est, un matériel roulant valant au-delà \$3,000 par mille, et si nous lui accordons le pouvoir de prélever les \$15,000,000 additionnels comme il est proposé par la mesure actuellement présentée, un autre million sera de suite ajouté à la valeur de l'équipement du chemin, en sorte qu'au lieu d'avoir un chemin dont l'équipement vaudrait \$5,100,000 pour 2,550 milles de ligne principale, si nous prenons les calculs de l'honorable député de Durham à \$2,000 par mille, nous aurons pour la même longueur un équipement valant \$9,000,000, sans y comprendre les embranchements. Sur ce seul item, nous avons un gain net de \$4,000,000 en faveur des facilités que la compagnie pourra mettre au service des voyageurs et du trafic.

M. BLAKE: Ecoutez, écoutez.

M. CHAPLEAU: Mon honorable ami veut faire de l'ironie, mais j'ai pris ses propres chiffres pour les évaluations que je soumetts à la Chambre. Je puis dire que les chiffres de l'honorable monsieur ont varié immensément depuis le moment où il a commencé à discuter cette question en Chambre. Si ses opinions politiques avaient subi les mêmes variations, on le verrait à présent siéger de ce côté de la Chambre, et peut-être serait-il le collègue de l'honorable premier ministre. Ses chiffres ont varié autant que ses demandes et ses appels au gouvernement pour une construction différente du chemin de fer, et c'est malgré les efforts de l'honorable monsieur que le chemin a été construit. Je pourrais aussi faire observer que la compagnie a largement dépassé le chiffre de 2,797 milles assignés comme limite aux entrepreneurs par la dernière administration pour la ligne mère et les embranchements. Elle a ajouté

712 milles à sa ligne principale de 2,550 milles et 65 milles d'embranchements, ce qui fait actuellement 3,327 milles outre les 600 milles de voies qu'elle a affermées. Le terminus a été prolongé jusqu'à Montréal par suite de l'acquisition de 345 milles de voie au taux de \$4,213,753. Une autre somme de \$1,000,000 a été dépensée pour avoir accès au littoral de l'Atlantique. Le réseau des chemins de fer contrôlés actuellement par la compagnie dans Ontario a coûté plus de \$5,000,000. Il ne reste comparativement que peu de choses à faire pour atteindre le Sault Sainte-Marie et l'ouest américain, la ligne d'Algoma ayant coûté déjà \$2,000,000. En un mot, la compagnie a dépensé, et sagement dépensé plus de \$15,000,000 de ses propres ressources pour augmenter les moyens d'action de sa ligne principale et pour compléter son immense voie de transport transcontinental.

Mes honorables ami de l'autre côté de la Chambre devraient être les derniers à blâmer ces changements et ces améliorations. L'accusation la plus grave portée par ces honorables messieurs contre le gouvernement, en 1880, était que nous ne construisions pas un chemin assez substantiel et assez complet. Le chef actuel de l'opposition disait, en date du 15 avril 1880 :

« Et encore, si on ne veut pas déprécier sérieusement la valeur du chemin, en réduisant la qualité de l'ouvrage, en faisant d'une voie ferrée de premier ordre un simple chemin de colonisation, il faudra si l'évaluation de mon honorable ami de Lambton est exacte, dépenser pour arriver au résultat désiré une somme d'argent bien plus considérable que ne le dit l'honorable ministre. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que le chemin devra être converti, un jour ou l'autre, en un chemin de premier ordre, en un chemin de transport peu coûteux, pour le Nord-Ouest, sans quoi il serait inutile à cette grande région qui s'étend jusqu'à Battleford et par delà; car il faudra que le grain fasse un trajet considérable sur le chemin du Pacifique avant d'arriver à Selkirk ou à la rivière Rouge. La Chambre doit en outre se rappeler que, d'après la théorie en vertu de laquelle l'honorable ministre veut faire compléter le chemin, il est obligé de donner des courbes et des rampes raisonnables à la partie qui traverse les prairies de l'Ouest. Ce qu'il faut, c'est un fret peu élevé sur tout le parcours. En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de premier ordre, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation. »

Il est vrai que mon honorable ami a changé du tout au tout sur ce point. Après ce qu'il a dit au commencement de cette session, on serait porté à croire qu'il fait maintenant un crime à la compagnie d'avoir doté le pays d'un chemin de premier ordre.

Il semble craindre que la voie soit trop bien construite pour permettre le transport du fret à bon marché. Il est scandalisé d'apprendre qu'une ligne de premier ordre a coûté au moins \$16,000 ou \$17,000 le mille, pour la section des prairies, et il insinue charitablement que la malhonneteté ou l'incapacité ont dû présider à l'exécution de ces travaux. En 1880, sir Charles Tupper donna ordre à l'ingénieur en chef de construire une route peu coûteuse. Nous trouvons le passage suivant dans sa lettre du 15 avril, 1880 :

Quant au tracé et au caractère de la voie ferrée, je sais que vous avez toujours été en faveur d'une ligne à pentes aisées et douces. Le gouvernement reconnaît les avantages de ce système dans la région sise entre le lac Supérieur et le Manitoba, mais à l'ouest de la rivière Rouge, nous y attachons une importance moindre qu'à la colonisation rapide de la contrée et aux facilités immédiates à donner aux colons. La politique du gouvernement est de construire un chemin à bon marché, suivant pas à pas ou plutôt devançant les établissements, avec des pentes aussi avantageuses que possible, sans faire de dépenses autres que ce qui sera strictement nécessaire pour effectuer la colonisation rapide de cette région.

Et pour faire mieux ressortir ce qui me reste à démontrer, je citerai un extrait du rapport de M. Fleming en réponse à cette note :

OTTAWA, 15 avril 1880.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation suivante des dépenses nécessaires pour mettre le chemin de fer du Pacifique canadien en état d'exploitation depuis le lac Supérieur jusqu'à Port-Moody. A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été donnés à l'entreprise, et des soumissions ont été reçues pour une seconde section de 100 milles. Ces deux sections sont destinées à être construites et équipées de la manière la plus économique en évitant toute dépense autre que celle qui est absolument nécessaire pour mettre le chemin en état de rendre im-

médiatement des services pour les fins de la colonisation de cette région. L'on suggère que la voie ne soit qu'incomplètement ballastée afin de la faire servir aux fins de la colonisation et que le ballastage définitif ne soit complété que lorsque le trafic demandera une plus grande vitesse. L'on se propose d'avoir un matériel roulant suffisant pour suppléer aux besoins immédiats, et de n'équiper parfaitement le chemin que lorsque le pays sera plus peuplé et que le chiffre des affaires requerra cette augmentation.

Dans ces conditions, et grâce aux autres données fournies, le chemin de fer peut être ouvert depuis le lac Supérieur jusqu'à la côte du Pacifique en se basant sur les chiffres suivants :

De Fort William à Selkirk (406 milles) avec rampes faibles, y compris un montant raisonnable pour matériel roulant et la direction des travaux.....		\$17,000,000
De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec équipement peu considérable, etc.....		13,000,000
De Jasper Valley à Port Moody (550 milles) avec équipement peu considérable, etc. —		
De Jasper au lac Kamloops, 335 à \$43,660...	\$15,500,000	
De lac Kamloops à Yale, 125 à 80,000.....	10,000,000	
De Yale à Port Moody, 90 à 38,888.....	3,500,000	
	\$29,000,000	
A ajouter.....	1,000,000	30,000,000
Total pour 1,956 milles,		\$60,000,000

Le relevé ci-dessus ne comprend ni les frais d'exploration et d'étude préliminaires dans toutes les parties de la région au nord du lac Nipissingue jusqu'à la Baie de James, à l'est, et depuis Esquimalt jusqu'à Port Simpson, à l'ouest, entre les latitudes 49 et 56, qui ne sont pas imputables à la construction, \$3,119,618, ni le coût de l'embranchement sur Pembina, \$1,750,000, ni d'autres montants qui sont portés au compte du chemin de fer du Pacifique.

Un autre rapport adressé au ministre des chemins de fer par l'ingénieur en chef, en date du 16 avril, 1880, s'exprime comme suit :

Conformément à vos instructions, je suis à étudier le coût de la section Est du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, jusqu'au terminus est, au lac Nipissingue.

Il est impossible de dire ce que coûteront le travail et les matériaux dans quelques années, alors qu'arrivera le temps de s'engager dans la construction de la section Est. En prenant pour base les prix et les contrats actuels, et en s'en tenant aux principes économiques de construction mentionnés dans les lettres d'hier, je puis dire sans hésitation que l'on peut considérer la somme de \$20,000,000 comme étant une évaluation raisonnable de ce que coûtera l'établissement de la ligne depuis Fort William jusqu'au terminus est.

Afin que l'évaluation du coût de la ligne depuis Fort William jusqu'au Pacifique et depuis Fort William jusqu'au terminus est, près du lac Nipissingue, soit bien clairement comprise, je crois qu'il n'est pas inutile de soumettre les explications suivantes.

Dans les rapports antérieurs soumis au parlement, j'ai recommandé un tracé présentant en général des rampes légères et autres conditions favorables. La politique du gouvernement, telle qu'expliquée dans votre lettre, et la modification apportée au tracé par l'abandon de l'ancienne ligne à l'ouest de la rivière Rouge, me forcent à changer les vues que j'avais eues jusqu'à présent.

J'ai, de même, évalué le montant de matériel roulant qui sera strictement nécessaire pour les fins de la construction, et je n'ai pas perdu de vue le fait que le transport des rails et des autres matériaux, après l'achèvement de notre propre ligne depuis le lac Supérieur jusqu'au Manitoba, sera réduit à un prix nominal couvrant les dépenses réelles, et que nous n'avons pas les tarifs le plus élevés que nous avons été obligés de payer en nous servant des lignes américaines.

Il faut se rappeler que si la ligne de conduite qui est actuellement tracée au sujet de l'exécution graduelle des travaux est modifiée, si l'étendue des travaux dépasse nos prévisions, si leur caractère général est changé, tout cela peut avoir effet sur le coût des travaux, on doit prévoir le même résultat si l'on a à payer un prix plus élevé pour les matériaux ou pour la main-d'œuvre, ou si, par suite de ces causes ou pour d'autres motifs, les entrepreneurs ne peuvent remplir leurs engagements et nous mettent dans l'obligation de donner de nouveaux contrats à un prix plus élevé. Dans ces conditions, le coût de la totalité de la ligne pourrait être sérieusement augmenté.

L'évaluation que j'ai faite est basée sur les données que j'ai énumérées, et, d'après ces données, la totalité de la ligne principale, depuis Port Moody, sur la côte du Pacifique, jusqu'au terminus est, dans le voisinage du lac Nipissingue, peut-être construite de la manière et dans les conditions précitées, pour la somme de \$80,000,000 environ. Mais pour parer à toutes les éventualités dont j'ai fait mention. Je me permettrai de recommander qu'un tant pour cent raisonnable soit ajouté à ce montant, lorsque l'on prendra en considération la question du capital nécessaire à l'exécution de l'entreprise.

Mon honorable ami, le député de Durham, fut grandement scandalisé lorsqu'il prit connaissance des documents que je viens de citer, et il saisit la première occasion qui se présenta de faire la leçon au gouvernement à ce sujet. Il appuya d'une manière toute spéciale sur le fait que la section

des prairies ne pourrait être construit à raison de \$13,000 par mille. Toute cette partie de son discours pendant la session 1880 mérite d'être citée; je me contenterai d'ajouter ce qui suit à ma citation précédente :

“L'honorable monsieur pourrait facilement nous informer, s'il le jugeait à propos, de la somme à laquelle il estime le matériel d'exploitation. Ce matériel est compris, par exemple, dans l'estimation de \$13,000 par mille pour le chemin dans la prairie. Mais l'honorable ministre ne veut pas nous déclarer quelle somme il peut déduire de ces \$13,000 par mille pour le matériel, et je n'en suis pas surpris, car je crois qu'il lui faudrait pour cela recourir aux décimales. Si nous tenons compte du fait qu'un matériel du même genre, suivant la première estimation, coûte \$2,000 du mille, que les rails d'acier, les éclisses et les attaches coûtent plusieurs milliers de piastres de plus par mille, nous verrons qu'il reste bien peu des \$13,000 par mille pour la construction même du chemin. Soixante et dix milles à l'ouest de la longitude d'Edmonton, on trouve les confins de la prairie. Je prends donc la longitude d'Edmonton qui forme aussi le point de divergence, dans le cas où, par la suite, on adopterait un tracé plus au nord; je prends Edmonton, pour le présent, comme le point qui doit séparer la section de la prairie de celle de la Colombie Anglaise. Or, mon honorable ami de Lambton, se fondant sur tous les renseignements contenus dans les rapports officiels des ingénieurs et sur ses propres connaissances dans cette matière, estime que les 256 milles entre Edmonton et le sommet des Montagnes Rocheuses coûteraient \$9,400,000; et cela, en supposant que l'on prendrait le même degré de pentes et de courbes et que le chemin serait construit et pourvu de matériel suivant le mode que l'honorable monsieur avait toujours eu l'intention d'adopter avant de donner sa démission. Cette somme, jointe aux \$36,500,000 et plus, que devait coûter le chemin à partir du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique, suivant l'estimation de M. Fleming et Smith, donneraient un coût total de plus de \$45,000,000 pour la partie que l'on peut appeler la section Ouest du chemin, et encore, d'après les anciennes évaluations et l'ancien mode de construction.”

“De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à \$17,650,000. Je ne crois pas que nous puissions décider que \$13,000,000 suffiront pour les ouvrages d'après les plans actuels de construction.”

Ainsi donc, M. le président, nous nous trouvons en face d'un fait des plus extraordinaires. D'un côté M. Fleming dit dans son rapport : “De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec l'équipement \$13,000,000,” de l'autre le chef de l'opposition, fort de l'appui de l'honorable député de York-Est, nous donne le résultat suivant de ses calculs : “De Jasper Valley à Edmonton (256 milles), \$9,000,000; de Edmonton à Selkirk (744 milles), \$17,000,000—\$26,000,000.” Juste le double de l'évaluation de l'ingénieur en chef. L'honorable monsieur n'a pas craint d'engager sa réputation et de déclarer de son siège—place qui oblige celui qui l'occupe à ne dire que ce qu'il croit être la stricte vérité—que cette section coûterait \$26,000 par mille. Et si nous prenons son évaluation pour la partie seule qui se trouve entre Selkirk et Edmonton, c'est-à-dire 744 milles à \$17,000,000, cela donne \$22,850 par mille. Et puis que voyons-nous aujourd'hui? L'honorable monsieur disant à la Chambre : “Mes calculs de 1880 étaient faux; ce sont ceux du ministre que j'attaquais alors qui étaient exacts, et je déclare qu'il a fallu être malhonnête ou incompetent pour dépenser \$16,000 par mille sur cette section des prairies que je déclarais, il y a cinq ans, devoir coûter \$22,000 par mille.”

Le pays doit se féliciter vivement du grand résultat que nous avons à lui montrer aujourd'hui; car si l'opposition a eu quelque crédit dans l'opinion publique, elle a dû créer bien des malaises et causer bien des épouvantes. Tout le monde se rappelle les chiffres fabuleux auxquels on portait le coût du chemin, et le chef de l'opposition n'était pas le plus rassurant dans ses calculs. C'est lui qui nous apprit un jour que le Pacifique coûterait à la Confédération la jolie somme de \$144,500,000 en argent. Je n'exagère pas, M. le président; je cite le discours prononcé par l'honorable monsieur à la séance du 15 avril 1880 :—

“Il y a 550 milles très difficiles à construire entre Jasper House et Port Moody. Pour une partie seulement de ce chemin, les 493 milles qui se trouvent entre la ligne de partage et Port Moody, l'estimation de M. Fleming a été d'environ \$38,000,000; celle de M. Smith, de \$36,500,000, et celle de M. Cambie, de \$31,000,000, je crois. Cependant, on peut dire que l'estimation moyenne de l'ingénieur en chef et de son adjoint, dépasse \$36,000,000, ce qui s'élèverait à \$40,000,000 le coût des 550 milles. La subvention du chemin de fer du Canada Central s'élève à \$1,440,000; les études y compris celles de localisation qui après tout, sont payées par le peuple, qu'on les appelle études préliminaires ou de

M. CHAPLEAU

tracé, s'élèvent à \$4,000,000. Le coût du chemin, de Fort William à Selkirk, a été estimé à \$18,000,000. L'embranchement de Pembina coûte \$1,500,000, et en ajoutant \$100,000 pour le pont de la rivière Rouge, on arrive à un chiffre d'un peu plus de \$25,000,000. De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à \$17,650,000, ce qui, ajouté à \$25,000,000 forme un total de plus de \$42,500,000, y compris les explorations; et c'est la somme qu'il en coûtera au pays, à part les intérêts pendant la construction pour atteindre le point que j'ai signalé comme terminus convenable du chemin dans la prairie. Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de \$42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et la passe Burrard, comme je l'ai dit, coûterait \$45,000,000; et celui de l'est, entre le Fort William et Nipissing, d'une longueur de 650 milles, reviendrait, suivant l'estimation du député de Lambton à \$32,500,000. Ainsi les deux parties extrêmes estimées à \$77,000,000, et la partie centrale, à \$42,500,000, formeraient un total de \$120,000,000, et cela, sans compter les frais légitimes et nécessaires qui doivent s'ajouter, dans tous les cas, aux intérêts durant la construction.”

Et même pendant la session dernière, l'honorable député n'a-t-il pas dit :—

“Il est très vrai que j'ai indiqué alors à la Chambre le chiffre de \$120,000,000, comme prix probable de la construction d'un chemin de fer de première classe, de Callander à Port Moody. Cette estimation était le résultat des calculs de mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie), calculs basés sur les évaluations mêmes des ingénieurs jusqu'à cette date. Cela est parfaitement vrai, et je ne comprends pas que l'honorable monsieur trouve à redire maintenant à ce calcul. Il a trouvé à y redire cependant.”

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

M. BLAKE : Oui, il a dit aujourd'hui qu'il ne pouvait combattre mon argument au sujet du chiffre trop bas de son estimation, vu que ma propre situation était juste. Je dirai même que j'ai entendu formuler beaucoup de plaintes à propos de cet argument, lorsque je l'ai employé; on m'a représenté que le calcul était exagéré et l'honorable monsieur fut d'avis que c'était trop, beaucoup trop. Pourtant, si mon honorable ami, le député de York, ni moi n'étions responsables d'autre chose que de nous être basés scrupuleusement sur les évaluations faites par les ingénieurs, déposées sur le bureau de la Chambre, et publiées avec les autres documents sessionnels. Je les croyais correctes, et c'est tout ce que nous avons dit. Je dis maintenant que les estimations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, l'année dernière, atteignent exactement ce chiffre. La compagnie devait dépenser \$91,000,000 sur la ligne de Callander à Port Moody, et les sections du gouvernement devaient coûter \$28,000,000; or si vous ajoutez \$28,000,000 à \$91,000,000 vous avez environ \$120,000,000, ou il ne s'en manque guère—si vous allouez quelque chose—si l'honorable monsieur était assez conciliant ce soir pour allouer quelque chose pour les \$5,000,000 de frais d'explorations vous trouverez que l'estimation faite l'année dernière par la compagnie s'accorde réellement avec les estimations faites par les ingénieurs il y a déjà si longtemps.”

Ce chemin qui devait nous coûter \$120,000,000, sans les intérêts, nous l'avons aujourd'hui pour \$53,000,000 d'argent déboursé, avec 721 milles d'embranchements et 600 milles de lignes affermées de plus que ce que calculait alors le chef de l'opposition, et au lieu d'emprunter de l'argent à 5 pour 100, nous l'avons à 3½.

M. TROW : Je soulève une question d'ordre. J'ai lu quelques extraits et j'ai été rappelé à l'ordre par l'honorable monsieur; et l'honorable monsieur lit actuellement son discours.

M. CHAPLEAU : Voyons maintenant comment le gouvernement du jour va livrer au pays et complètement achever, à l'automne de la présente année, c'est-à-dire après six années de pouvoir, cette entreprise si gigantesque dont les honorables représentants de Durham et de York-Est déclaraient l'exécution non seulement impossible, mais absurde, et la simple conception un acte de démence. Nous avons devant nous deux évaluations pour ces travaux; l'évaluation de M. Fleming, \$80,000,000, et l'évaluation de M. Blake, \$120,000,000, soit, une moyenne de \$100,000,000; et ce calcul est basé sur le ligne principale seulement, sans tenir compte des embranchements. L'évaluation de M. Fleming n'alloue que \$1,300 par mille pour matériel roulant; je trouve cette proportion répétée dans l'évaluation de M. Schreiber publiée en 1884, à la page 212 du 9ème volume des documents sessionnels. Les \$80,000,000, coût estimatif de la construction du chemin, sont ainsi diminués de \$3,387,800, ce qui laisse une balance

de \$76,612,200. Comparons cette somme avec le coût actuel de la construction du chemin, tel qu'il est aujourd'hui :

Subsides en argent	\$25,000,000
Construit par le gouvernement.....	29,846,148
Prêt de l'an dernier.....	29,880,912
Nouvelles obligations de cette année	15,000,000
Obligations foncières.....	8,702,086
Emplacements de ville.....	504,675
Stock payé	29,568,123
Boni.....	232,600
Recettes.....	1,456,318
Arpentages	3,263,482

\$143,254,344

A déduire :—

1. Balance déposée pour dividendes.....	\$ 14,288,287
2. Dividendes payés.....	5,378,000
3. Intérêts payés par la compagnie.....	1,389,474
4. Equipement.....	7,359,930
5. Steamers.....	697,369
6. Avances au chemin de fer Sud-Kat	1,595,280
7. " " " St. Laurent et Ottawa.....	227,155
8. " " " Atlantique et Nord-Onest.....	202,837
9. " à la compagnie de Colonisation du Sud-Ouest de Manitoba.....	1,254,678
10. " au chemin de fer Ontario et Québec et du Credit Valley	1,265,450
11. Lignes achetées.....	8,981,955
12. Embranchements	4,605,172
13. Déplacer 100 milles près de Winnipeg.....	400,000
14. Renouveler les matériaux de construction inférieurs.....	255,000
15. Indemnité à Manning, Macdonald & Cie.....	395,000
16. Ateliers et machines près Montréal	903,165
17. Outillage, équipements et outils	208,291
18. Immeubles à ou près Montréal.....	408,207
19. Terrains et édifices, Winnipeg	1,040,701

A prendre sur les \$15,000,000.

20. Wagons et matériel	1,000,000
21. Élévateurs, facilités terminales	1,500,000
22. Ateliers à neuf différents endroits.....	600,000
23. Terminus à Coal Harbor.....	760,000
24. Paraneiges dans les montagnes	450,000
25. Section du lac Supérieur.....	160,000
26. Facilités terminales à Québec.....	200,000
27. Explorations	3,263,482

Total..... \$ 59,079,433

Total dépensé..... \$143,254,344
Moins montant étranger à la ligne principale..... 59,079,433

Pour construction de la ligne principale..... \$84,174,911

L'honorable député de Durham a évalué le matériel roulant à \$2,000 par mille dans son calcul de \$120,000,000, réduisant ainsi le coût de la construction à \$114,788,000. Nous avons vu que l'évaluation Fleming était de \$76,612,200, et nous constatons que le montant réel dépensé pour la construction est de \$84,174,911 soit \$9,000,000 seulement de plus que le *quasi* chemin de colonisation pour lequel on avait demandé une estimation à M. Fleming, et de \$28,000,000, ou plus exactement, de \$25,000,000 de moins que le chiffre donné par l'honorable chef de l'opposition, si l'on en déduit le montant affecté aux embranchements. Les spécifications de M. Fleming pour un chemin avec peu de ballastage, des courbes de petit rayon et des rampes raides, ont été mises de côté, et les vœux de l'honorable député de Durham pour un chemin de premier ordre ont été exaucés. Si nous n'avions à ce sujet, les témoignages des hommes les plus compétents, qui ont visité le chemin, je n'aurais qu'à citer l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef du gouvernement dans son rapport en date du 22 septembre, 1883 :

C'est un plaisir pour moi de dire que la Cie du chemin de fer du Pacifique exécute ses travaux d'une manière qui ne laisse rien à désirer. Le chemin est en voie d'être construit très solidement. Les grands cours d'eau seront traversés par des ponts très forts en fer reposant sur des culées et piles de maçonnerie massive, et les petits sur la section de l'Ouest par des pontceaux en pierre solide. Sur la section centrale, les cours d'eau sont pour la plupart traversés par des ponts de pilotis solidement construits.

Jusqu'ici les travaux ont été exécutés d'une manière strictement conforme aux conditions du contrat. Je puis le dire en toute connaissance de cause, car j'ai dans le cours des deux derniers mois inspecté toute la

ligne à partir d'un point à l'est de Port Arthur (ci-devant Arthur Landing) jusqu'à Port Moody.

Par le relevé que je viens de donner, on constate que la compagnie a actuellement dépensé pour les embranchements et l'extension de la ligne principale les sommes suivantes :

De Montréal à Callander.....	\$4,213,758
Pour prolongement jusqu'au littoral de l'Atlantique.....	5,857,223
Pour embranchements.....	5,259,842
	<hr/>
	\$15,330,823

Son matériel est déjà de..... \$9,168,755
Et sera augmenté de..... 1,000,000

\$10,168,755

Facilités de terminus, élévateurs, ateli-
ers, etc..... \$4,786,704

Au lieu de blâmer la compagnie d'avoir fait cette dépense et de crier à l'extravagance, nous devrions la louer, car rien n'est plus de nature à inspirer la confiance dans l'avenir de l'entreprise que l'énergie déployée par la compagnie en complétant son réseau ferré en vue de la concurrence future. Il est constaté aujourd'hui que les embranchements sont les éléments de succès les plus sûrs pour un chemin de fer. Je lissais ces jours-ci, dans un rapport officiel du gouvernement de Washington 1884, à la page 37 du chapitre relatif au commerce intérieur des États-Unis, les remarques suivantes :

Le fait de construire des voies ferrées transcontinentales et leurs embranchements, de les équiper, d'organiser des agences et de trouver les moyens de prendre une part active dans les opérations commerciales du monde constitue une victoire sans parallèle dans l'histoire des entreprises humaines. Peu après l'achèvement des lignes principales de l'*Union Pacific* et du *Central Pacific*, ces lignes commencent à s'assurer un trafic local très considérable et rémunérateur dû au développement des ressources du pays sillonné par ces chemins. On ne s'attendait pas aussi vite à un semblable résultat. La croissance du commerce local suggéra immédiatement l'idée de construire des embranchements, et cette règle de conduite a été adoptée par toutes les compagnies possédant ou exploitant des lignes ou parties de lignes dans l'intention de faire prospérer par ce moyen les intérêts financiers des lignes-mères. La construction de ces lignes auxiliaires a aussi été un facteur important dans le développement des ressources du vaste territoire situé entre la côte du Pacifique et les rivières Mississippi et Missouri, région qui n'est habitée que depuis peu d'années par des races civilisées. L'État du Colorado, avec ses vastes ressources, doit en majeure partie sa situation de prospérité à ce système. La Californie, l'Oregon, le Nebraska, le Kansas, le territoire de Washington et ceux de l'Utah, du Montana, et de l'Idaho doivent aussi en grande partie leur présente richesse et leur état prospère aux contributions qui leur ont été apportées par les diverses voies transcontinentales et leurs embranchements.

Il y a aujourd'hui sept chemins de fer différents qui font le service entre le Pacifique et l'Atlantique. Tous ont une forte proportion d'embranchements. En ce qui regarde le *Union Pacific*, les embranchements comptent un plus grand nombre de milles en opération que la ligne principale. Tout le monde, du reste, pourra en juger par le tableau suivant :

	Ligne principale.	Embran-chements.	Total.
Oregon Railway and Transportation Company.....	518	139	657
Northern Pacific.....	2,054	495	2,549
Union Pacific.....	1,695	2,815	4,510
Central and Southern.....	1,964	1,047	3,011
Denver and Rio Grande.....	897	420	1,317
Atcheson, Topeka and Santa Fe.....	1,692	1,064	2,756
Burlington and Missouri River	682	795	1,477
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	9,502	6,775	16,277

Toutes ces lignes donnent un fort rendement, et toutes le donnent par le trafic local. Sur un total de 1,442,800 tonnes de fret, le Northern n'a eu que 67,276 de trafic d'entier parcours, et 1,375,525 tonnes de trafic local. Le *Union* a eu pour \$2,512,207 de trafic d'entier parcours, et \$10,421,540 de trafic local. Le *Central* a transporté, 3,888,308,510 livres de fret local et 844,793,100 seulement de trafic d'entier parcours. L'*Atcheson* et *Topeka* n'a que 6 pour 100 de trafic

d'entier parcours, le Missouri Pacific, seulement 3 pour 100, et le Denver et Rio Grande montre pour \$500,000 ce trafic d'entier parcours sur un total de \$7,361,545. La compagnie du Pacifique canadien n'a pas méconnu cette vérité économique et elle s'est montrée digne de la confiance que le pays a reposée en elle, en se préparant avec intelligence à la grande bataille qu'elle doit livrer pour avoir sa part du trafic américain contre d'aussi puissants rivaux. Un homme de grande expérience dans les chemins de fer, ayant des intérêts très considérables dans le Northern Pacific, a été obligé de reconnaître que l'organisation générale de la compagnie canadienne était admirable quant aux mesures qu'elle avait prises pour protéger la grande route commerciale qu'elle représente dans l'Amérique du Nord. Un autre faisait remarquer que dans la lutte pour le trafic interocéanique, la victoire serait à la compagnie qui n'aurait pas à partager avec des rivaux la part la plus rémunérative de son trafic, le trafic d'entier parcours jusqu'à l'océan Atlantique.

L'an dernier l'honorable chef de l'opposition discutait les évaluations de la compagnie relativement à la réduction dans le coût de la construction, et il prétendit que la compagnie donnait ainsi la preuve que chaque chelin nécessaire pour construire la ligne-mère était puisé par elle dans la caisse de l'Etat. Je présume que mes honorables amis se serviront des mêmes arguments cette année, mais sans plus de succès, je l'espère, à cause de l'injustice de leur argumentation. Si les messieurs de la gauche se déclarent satisfaits d'un chemin du Pacifique allant tout simplement de Callander à Port Moody, vraiment les soucis de notre avenir commercial ne troublent guère leur sommeil ; et je comprends qu'ils aient essayé tour à tour de faire supprimer la section du lac Supérieur, puis celle de la Colombie pour doter le pays tout simplement d'un chemin régional destiné à développer les ressources locales du Nord-Ouest. Je comprends qu'on ait pu dire à la Colombie : " Qu'elle s'en aille ! " Je comprends qu'on ait trouvé ridicules les efforts de la province de Québec pour obtenir le terminus du Pacifique mais les hommes d'Etat, les hommes d'affaires, les esprits clairvoyants, ou si vous le préférez, les enthousiastes qui ont foi dans leur pays et qui croient que le Pacifique est une grande œuvre nationale, attachent autant d'importance aux tributaires du chemin qu'au chemin lui-même. Sans embranchements, sans un matériel surabondant, sans installations dans les centres, sans élévateurs, sans terrains considérables aux points d'arrivée ou de départ, sans crédit suffisant pour créer des affaires et du trafic, le tronc principal du Pacifique serait comme un corps impotent privé de ses membres. Ce n'est pas par caprice ou par esprit de légèreté que la compagnie du Pacifique a placé à côté du Pacifique proprement dit la valeur d'un second chemin dans des entreprises latérales ou supplémentaires. Elle s'est rappelée le mot d'Archimède : " Donnez-moi un point d'appui et je soulèverai le monde. " Elle avait en main le levier, un immense levier, allant de Callander à Port Moody ; il lui fallait en même temps des points d'appui. Chaque point d'appui multiplie la force ; chaque dollar dépensé pour ajouter aux facilités de service d'un chemin peut donner un bénéfice de cent dollars. Une simple voiture qui a coûté \$300 peut procurer au chemin un trafic additionnel de \$1,500 par année. Une installation qui, sur un point donné, peut avoir coûté un million de capital, peut valoir des millions de bénéfices par année en diminuant les frais de manutention et en permettant au chemin d'obtenir l'avantage sur les routes rivales. Chaque embranchement est un artère qui apporte au corps la vie et la circulation ; car tout ce qu'il déverse sur la voie principale est surcroît et profit.

Au lieu de rapetisser les efforts de la compagnie, nous devrions la remercier de ses vues larges et profondes. Si ses directeurs eussent été de simples spéculateurs, ils eussent pu traiter leur œuvre comme une simple entreprise, tâcher d'empêcher de ces millions le plus que les circonstances

M. CHAPLEAU

leur auraient permis, faire semblant de terminer le chemin, s'approprier nos subsides et nos prêts, puis se retirer de l'entreprise. Je suis heureux de pouvoir déclarer à la gloire de M. Geo. Stephens et de ses associés, que jamais le soupçon d'une telle tentative n'a terni leur réputation. M. Stephens a été, pendant la construction de ce chemin, plus qu'un homme d'affaires, plus qu'un homme intègre, plus qu'un homme habile, il a été un apôtre du progrès du pays. Il a fait du Pacifique une œuvre d'amour, et avec une force et une éloquence que j'admire, il a su communiquer ses convictions et son enthousiasme au pays tout entier. Nous l'avons vu à l'œuvre, lui, bien des fois millionnaires, lui, assez riche pour se dispenser de travailler ou d'augmenter ses revenus, nous l'avons vu, dis-je, s'astreindre à un travail incessant, et confier presque toute sa fortune au sort incertain de cette gigantesque entreprise. Je ne parle pas ainsi pour flatter un homme que je ne connais que par les relations officielles que j'ai eues avec lui ; mais je pense qu'il est de mon devoir de payer ce tribut à un homme qui, non seulement a entrepris ces travaux, mais qui a fait preuve d'un enthousiasme pour son œuvre, et qui a eu une foi dans l'avenir et la richesse du pays que j'aurais désiré voir partager par nos amis de l'autre côté de la Chambre.

J'aurais désiré voir nos honorables amis de la gauche, qui admirent et citent si fréquemment les grands succès de l'énergie américaine, partager un peu cet enthousiasme dont a fait preuve le président de la compagnie. J'aurais désiré que l'honorable député que l'on a appelé ici, par erreur, je l'espère, parce que dans son cœur il n'est pas ainsi le champion de la suprématie américaine sur ce continent, j'aurais désiré que lui et d'autres parmi les messieurs de la gauche, eussent cette grande qualité des citoyens américains de ne jamais décrier leur pays, et qu'ils n'eussent jamais dit que cette entreprise, toute coûteuse qu'elle soit, n'est pas digne du génie de la nation et qu'elle ne sera jamais aidée par eux.

Mais, M. le président, ce n'est pas tout ce que les directeurs de la compagnie ont fourni pour cette entreprise. J'estime leur travail, leur expérience à un taux bien plus élevé que leurs souscriptions. Si le pays a fait la grosse part en argent, la compagnie a fait la grosse part en travail. Des hommes de la plus haute capacité ont présidé à l'exécution des travaux, et je ne fais pas ce que nous devons le plus admirer dans le résultat que nous avons sous les yeux : ou de l'étonnante rapidité avec laquelle ils ont accompli des travaux que les chefs de l'opposition avaient déclaré impossibles, ou de l'extrême économie avec laquelle ils ont pu déployer tant de diligence. Je ne crains pas de le proclamer : la compagnie a fait bien plus que le gouvernement dans la construction du Pacifique, et elle doit en avoir le bénéfice. Notre mérite à nous, en face du pays, sera d'avoir bien su choisir les hommes auxquels nous avons confié l'exécution de cette gigantesque entreprise. M. le président, cette admirable voie ferrée doit porter ses fruits. D'un Océan à l'autre, c'est la ligne la plus courte, la plus solidement construite et la mieux équipée de tout le continent ; elle n'a pas de rivale à craindre pour le présent et, pendant quelques années encore, elle n'en a pas à redouter pour au moins les deux tiers de son parcours ; sa dette fondée est de beaucoup inférieure à celle d'autres compagnies qui font des affaires florissantes. Avec tous ces points en sa faveur, elle ne peut faire autrement que réussir.

Dans son discours du 15 avril 1880, l'honorable chef de l'opposition citait les chiffres donnés par mon honorable ami de York-Est comme évaluation de ce que coûterait le fonctionnement du Pacifique canadien. L'honorable monsieur les citait comme établissant la valeur approximative de ce coût. Et quels étaient-ils ? Le chiffre des recettes du chemin était fixée à \$6,750,000 par année, pour couvrir simplement les frais d'exploitation de la route. Je suis prêt à accepter ces chiffres, M. le président et je dis que le plus sceptique parmi les messieurs de la gauche sera convaincu que l'avenir ne tient en réserve

aucune désillusion pour ceux qui ont vraiment foi dans le succès du chemin du Pacifique.

Lorsque la ligne et ses branches auxiliaires seront complétées, le Pacifique canadien aura un parcours de plus de 4,000 milles, dont une forte portion traverse les meilleures parties du vieux Canada, et se trouvera en possession des meilleurs arrangements pour ses termini océaniques. L'an dernier, avec un parcours de 3,000 milles, divisé en tronçons non reliés les uns aux autres, il a réalisé \$6,084,345 de recettes. Les premiers mois de l'année courante ont accusé une augmentation de \$782,741 sur la période correspondante de l'an dernier. C'est une preuve assez évidente de ce que la ligne pourra réaliser lorsqu'elle sera équipée, complètement installée et parachevée.

Qu'on ne dise pas que les dépenses que je viens d'énumérer ont été inutiles ou mal appliquées. Comme je viens de le faire remarquer, le contrat signé avec la compagnie du Pacifique ne couvre pas seulement la construction du chemin, il embrasse aussi l'exploitation; et, si la compagnie prend autant de précautions pour s'assurer une exploitation profitable, ce n'est pas au pays à s'en plaindre, nous devons, au contraire, l'en remercier; ces dépenses considérables que le contrat n'exigeait pas sont la meilleure garantie que la compagnie sera bien en état de faire valoir le chemin, et que si elle espère des profits de sa concession ce n'est pas sur la construction mais sur l'exploitation qu'elle entend les faire. Le plan de la compagnie est hardi, mais il n'en mérite que plus les louanges de tout le pays.

Sans tenir compte de la grande différence, en notre faveur, sous le chef de la subvention des terres, j'ai démontré que, bien que le contrat actuel implique un subside de \$4,000,000 plus élevé, il n'en assure pas moins au gouvernement, après déduction faite sur \$54,254,293 du montant des intérêts et des dividendes, une valeur de \$30,000,000 de plus que ce que le gouvernement Mackenzie avait espéré et exigé dans son projet de concession du chemin du Pacifique, et je suis en mesure de prouver que ce chiffre pourrait être doublé. Et sans exprimer, par des chiffres, la valeur réelle des terres, je puis ajouter qu'à tout événement, le pays reste avec 25,000,000 d'acres de terre de plus que si la politique du gouvernement précédent eût prévalu.

Je sais qu'à la fin de la présente session, nous aurons ajouté à ce montant de \$54,300,000 déjà donné à la compagnie en argent et en travaux, la somme de \$35,000,000. Mais il n'est pas un homme sérieux, ayant étudié avec soin toute la question, qui dise que ces \$35,000,000 doivent être considérés comme perdus. Je ne m'occupe pas de ces pseudo-prophètes qui prétendent que le gouvernement ne réclamera jamais le montant de sa créance. Nous savons combien peu de risques ils courent si leurs prédictions ne se réalisent pas. Personne n'a le droit de raisonner sur cette hypothèse, parce que personne ne sait quel sera le gouvernement de demain. Mais si le pays ne court jamais d'autre risque que celui de posséder pendant de longues années le gouvernement actuel, je puis affirmer de la manière la plus formelle que chaque sou de ces \$35,000,000 sera considéré comme un placement sûr et un dépôt sacré. Nous n'avons pas dépassé la mesure de la libéralité d'un gouvernement sage; nous avons su respecter la limite entre l'utile et l'excès. Aller plus loin aurait mérité au gouvernement la reproche d'extravagance; refuser cette aide aurait pu exposer le pays à un désastre. Et je suis prêt à déclarer que la plus forte garantie que les \$35,000,000 seront fidèlement administrés comme partie du patrimoine du peuple, c'est le sentiment de responsabilité qui pèse sur le gouvernement comme il pèsera sur tout gouvernement futur. Aujourd'hui il est un fait certain, c'est que la garantie de 3,327 milles de chemin et de 21,246,600 acres de terre pour la somme de \$35,000,000 est indiscutable et absolument sûre. Chacun sait que la compagnie a réalisé pendant les quatre dernières années, \$8,702,086 comme produit de la vente de ses terres, en dépit des difficultés qu'elle a rencontrées sur sa route. L'an

dernier, les recettes des tronçons du Pacifique en opération ont donné le résultat suivant :

	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Deficit.
Janvier.....	\$274,645	\$401,915	.....	\$127,270
Février.....	224,638	363,965	.....	139,326
Mars.....	279,575	359,275	.....	75,700
Avril.....	313,966	318,938	\$25,027	
Mai.....	424,556	349,739	74,816	
Juin.....	550,661	399,030	151,631	
Juillet.....	549,387	394,673	154,694	
Août.....	565,814	383,983	181,830	
Septembre.....	639,839	407,628	232,211	
Octobre.....	736,731	438,082	297,448	
Novembre.....	640,573	395,160	245,213	
Décembre.....	521,552	350,236	171,315	
	\$5,750,521	\$4,558,630		

ou un total de près de \$6,000,000 de recettes, donnant un revenu net de \$1,191,891: Nous pouvons aisément prévoir les résultats à venir, lorsque nous pensons qu'un tel succès a été obtenu quand il n'y avait encore que 2,000 milles de chemin en bon état d'exploitation, soit une proportion de \$3,000 par mille.

N'ayons-nous pas sous les yeux l'exemple du Northern Pacific, moins bien situé que la ligne canadienne puisqu'il n'a pas de débouché en propre à Minneapolis ou Duluth? Et cependant le trafic local seul a donné les résultats suivants pour les dix mois expirés le 30 mai 1885, à peine un an et demi après son achèvement :

Recettes brutes pour les 10 mois expirés le 30 mai 1885 (plus de \$5,000 par mille).....	\$10,218,941
Frais d'exploitation.....	5,518,235
Revenu net pour 10 mois.....	\$ 4,700,706
La longueur totale du Northern Pacific y compris les embranchements et les lignes affermées est de.....	2,546 milles.
Obligations foncières au 31 décembre (vente au-dessus du prix).....	\$69,536,221
Stock privilégié.....	39,255,565
Stock ordinaire.....	49,000,000
	\$157,791,786

Frais annuels.

Intérêts sur les obligations.....	\$4,050,648
Loyer des lignes affermées.....	776,000
Autres dépenses fixes.....	493,918
	5,320,566

Si la mesure actuelle est adoptée, voici quelles seront les obligations de tout le chemin de fer du Pacifique canadien :

Obligations, \$20,000,000 à 4 p. c.....	\$800,000
do 15,000,000 à 5 p. c.....	750,000
Intérêt sur prix d'achat du Q. M. O. & O.....	175,000
do do Canada Central.....	58,400
do do obligations foncières.....	180,000
Loyer des lignes affermées.....	778,000
Total.....	\$3,741,400

L'intérêt des autres \$10,000,000 n'est imputable que sur les terres vendues annuellement. La compagnie retirera l'an prochain le bénéfice des recettes de près de 4,000 milles de voie en exploitation d'un océan à l'autre, sans avoir à payer tribut à d'autres lignes, comme c'est le cas pour le Northern Pacific. En allouant seulement \$3,000 par mille, ce qui est \$2,000 de moins que pour le Northern Pacific, vous avez pour l'année, un total de \$12,000,000 de recettes brutes. Déduction faite de 70 p. c. pour frais d'exploitation (le Northern Pacific a réduit son tarif à près de 50 p. c.) il reste à titre de recettes nettes une somme de \$3,690,000. Je ne pense pas que l'on puisse discuter la garantie des terres pour nos \$10,000,000. Autrement, l'aide que nous avons prétendu donner n'aurait été qu'illusoire; et la tentative de déprécier la valeur des terres, serait l'argument le plus puissant pour démontrer la nécessité d'augmenter les paiements en argent, car le pays, par l'organe de ses représentants, a démontré assez de fois la nécessité d'une ligne trans-continentale.

Si nos terres valent quelque chose, elles doivent au moins valoir dans le moment, \$0.50 l'acre, et c'est à peine le montant de notre avance à la compagnie qui nous a donné ses terres comme garantie. Mais je suis certain de ne pas être contredit en affirmant que les terres valent aujourd'hui \$1 50 l'acre, et qu'elles augmentent en valeur dans la même proportion que le capital qu'elles représentent s'il était placé à 4 pour cent par année, par la raison du courant d'émigration, en le supposant même très modeste, qui se dirigera vers le Nord-Ouest pendant les 25 années à venir. Les résultats obtenus par d'autres compagnies de chemins de fer me donneraient toute raison de mentionner un chiffre plus élevé que celui que je viens de donner. Je ne crois pas que nous devions attendre un an pour le remboursement de l'emprunt temporaire de \$5,000,000 ; les \$8,000,000 d'obligations de la compagnie seront bientôt pris sur le marché lorsque les recettes du chemin auront démontré la sûreté du placement. Nous restons donc porteurs de \$20,000,000 d'obligations de la compagnie, garanties par une première hypothèque. La dette réelle totale est de \$35,000,000, de sorte que nous sommes détenteurs de \$20,000,000 au même titre que d'autres porteurs au chiffre de \$15,000,000, et comme premiers créanciers de la compagnie. La dette réelle totale de la compagnie constitue une première charge sur les lignes suivantes :—

	Milles.
Callander à Coal Harbor.....	2,565
Winnipeg à Stonewall.....	18½
do à Manitou.....	102½
do à St. Vincent.....	64½
do à West Selkirk.....	22
do à Colville Landing.....	2
do à West Lynn.....	15
do à Maryland.....	51
Rosenfeld à Greta.....	14
Total ...	2,854½

Ce qui constitue une charge fixe de près de \$1,237 par mille. Mais la dette est, en outre, garantie par les lignes de Callander à Ottawa, 225, et de Carleton-Place à Brockville, 46 milles; soit un total de 271 milles. Si l'on considère que le montant dû sur ces deux dernières lignes n'est que de \$1,600,000, ou \$5,900 par mille, la charge fixe sur la totalité du chemin n'exécède que légèrement \$11,000. Et si l'on ajoute à cela la valeur du matériel roulant de la compagnie qui ne sera pas moindre que \$11,000,000; si l'on tient compte de ses immenses propriétés à Montréal, Ottawa, Winnipeg, et sur tout le parcours de la ligne jusqu'à Coal Harbor, propriétés que le développement naturel du pays fait augmenter en valeur tous les jours; si l'on considère ses ateliers, aussi immenses qu'ils sont coûteux, et ses steamers, nous pouvons rire en toute sûreté de l'idée que nos garanties ne sont pas égales aux avances que nous avons faites.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, une fois terminé, sera sous le rapport des recettes, supérieur à toute route transcontinentale en Amérique, et l'égal au moins des meilleures lignes de l'Amérique du Nord. Quelques-unes pourront avoir un mouvement plus considérable et un plus fort volume d'affaires, mais aucune n'arrivera à une position meilleure, si l'on compare sa valeur actuelle avec ses obligations et l'avenir de son trafic. Notre chemin représentera les valeurs suivantes :—

Construit par le gouvernement.....	\$29,600,000
Subsides en argent.....	25,000,000
Prêt de l'an dernier.....	30,000,000
Montant prélevé par la présente mesure.....	15,000,000
Stock payé.....	29,568,123
Obligations foncières.....	8,702,086
Boni.....	236,600
Emplacements de villes et cités.....	594,675
Recettes.....	1,456,318
	<hr/>
	\$140,067,800
Moins déposé et payé pour dividendes et intérêts, disons.....	20,000,000
	<hr/>
Montant total dépensé sur la ligne.....	\$120,400,000

M. CHAPLEAU

En d'autres termes, notre marge de garantie est de 350 pour cent; et si nous voulons pousser jusqu'au ridicule dans nos suppositions de faillite, afin de nous assurer de la manière la plus minutieuse de la valeur de nos sécurités, si nous abordons l'hypothèse absurde de la suspension du chemin, par l'abandon des actionnaires intéressés dans l'entreprise, il nous resterait encore comme valeurs réalisables :

Matériel roulant.....	\$10,000,000
Rails, etc., etc.....	10,000,000
Ateliers.....	1,500,000
Steamers.....	500,000
Propriétés de villes.....	1,000,000
Stations nouvelles et facilités de termin, éleveurs et autres améliorations à compléter au moyen de la présente mesure....	2,900,000
Lignes télégraphiques.....	1,000,000
Montants payés sur les embranchements depuis Callander jusqu'à l'océan.....	15,000,000
21,000,000 d'acres de terres.....	21,000,000
Total.....	\$82,900,000

J'ai supposé cette éventualité impossible pour démontrer les prétentions absurdes de ceux qui disent que nous pourrions être exposés à perdre le capital du prêt, et pour faire voir en même temps jusqu'à quel point notre placement est sûr. J'avais donc toute raison de dire, M. le président, que le prêt de l'an dernier, et celui de cette année ne peuvent être classés parmi les subventions; que nous n'en perdrons pas un sou, et qu'ils ne nous obligeront pas à déboursier un sou d'intérêt. En revanche, nous aurons hâte de cinq années l'achèvement du Pacifique, et en agissant ainsi nous avons légrévé le chemin de plusieurs millions. Les dividendes sur le capital, pendant la construction, représentent un montant considérable. Comme il faut que l'argent des particuliers rapporte toujours son intérêt, et qu'un chemin en construction ne peut donner de recettes d'exploitation, il avait été convenu que la compagnie paierait un dividende de 5 pour 100, à même le capital, pendant la durée de la construction. Il a été mis de côté 3 pour 100 pour cette fin; mais la compagnie aurait eu à payer 2 pour 100 sur \$65,000,000 pendant cinq ans, soit \$6,500,000 dont nous épargnons la dépense; et il peut se faire que le chemin réussisse tellement bien qu'il puisse payer immédiatement des dividendes. Nous avons, d'une autre manière encore, protégé la compagnie contre des dépenses stériles. Elle n'avait que deux moyens d'obtenir de l'argent par elle-même: en vendant des actions ou en plaçant des obligations sur le marché. L'état du marché prouve que les actions n'auraient pu guère se placer au-dessus du taux de 50 pour 100; la compagnie n'aurait donc pu, de ce chef, réaliser \$17,500,000 qu'en en perdant autant, de sorte qu'on ne doit pas en tenir compte.

Quant à ses obligations, elle n'aurait pu les placer, l'an dernier, au milieu de l'incertitude résultant de l'inachèvement du chemin et de ce terrible "inconnu" qui gouverne toujours les hommes d'affaires, à un prix plus élevé que 80. Sur \$45,000,000, la compagnie aurait donc perdu \$9,000,000 d'un coup. Elle aurait eu à payer 5 pour 100 sur le tout, tandis qu'aujourd'hui, elle ne paiera que 4 pour 100 sur les \$30,000,000 de l'an dernier. Ce gain de \$300,000, pendant six ans, représente \$1,800,000. Voilà donc un gain net de \$17,300,000 que nous avons procuré à la compagnie, sans nous appauvrir d'un sou et, au lieu de passer dans le gousset des capitalistes européens, ces \$17,000,000 auront été dépensés à notre profit dans les nombreux embranchements et les améliorations que la compagnie s'est trouvée en état d'exécuter, grâce à cette sage politique.

Tout ce que nous épargnons au chemin du Pacifique est une épargne pour le pays. Les gouvernements n'existent pas pour spéculer; ils ne sont là que pour administrer les intérêts du peuple avec le plus de fruits possibles. Les chemins de fer deviennent de plus en plus des institutions nationales, ils remplacent les grandes routes, et même la navigation. Quoi qu'un chemin de fer appartienne nomina-

lément à des actionnaires, il n'en est pas moins la propriété d'un pays; il entre dans son meilleur actif, et plus un chemin de fer est riche et puissant, plus la fortune nationale s'en est accrue. Et si l'intervention du gouvernement a eu pour effet de laisser au-delà de \$17,000,000 dans la caisse du Pacifique, c'est le pays entier qui peut se glorifier de ce gain. Nous en retrouverons les effets partout: dans les améliorations de la voie, dans le confort aux voyageurs, dans l'expédition des marchandises, dans la multiplication des communications, dans l'abaissement des tarifs. Car enfin les opérations d'un chemin de fer suivent les obligations dont il est grevé. Il est difficile pour un chemin de fer écrasé par son passif de donner toute la mesure de son efficacité. C'est pourquoi je ne crains pas d'affirmer que le Pacifique canadien sera bientôt à la tête de toutes les lignes transcontinentales, parce que pas un sou des sommes dont il sera responsable n'aura été mal appliqué. Prenez la route la plus prospère de nos voisins, l'*Union and Central Pacific*. Ce chemin est aujourd'hui long de 3,050 milles, et il est grevé du passif suivant :

Obligations, lère hypothèque.....	\$138,131,332
do envers les Etats-Unis.....	78,263,232
Capital payé.....	120,144,000
Total.	\$333,538,564
Dette du chemin par mille.....	\$ 109,387
Dette par mille indépendamment des actions souscrites.....	70,000
Dette par mille, indépendamment des avances du gouvernement.....	42,000

En supposant la part afférant au gouvernement effacée, en mettant de côté les intérêts aux actionnaires, il reste encore une dette de \$40,000 par mille sur l'*Union and Central Pacific*, tandis que, dans les mêmes circonstances le Pacifique canadien n'est responsable que de \$13,000 par mille. Si nous passons au *Northern Pacific*, dont la longueur totale est de 2,549 milles, nous le trouvons grevé des montants suivants :

Obligations.....	\$ 50,122,200
Actions.....	109,749,464
Total.....	\$159,871,664
Soit par mille.....	62,800
Obligations, par mille.....	19,700

Le *Southern Pacific*, qui a 4,051 milles de long avec ses embranchements, a les charges suivantes :

Obligations.....	\$85,617,200
Actions.....	152,459,700
Total.....	\$238,076,900
Total, par mille.....	58,785
Obligations seulement par mille.....	21,140

En prenant le total des obligations du Pacifique canadien sur 3,327 milles, nous trouvons :

Obligations.....	\$35,000,000
Sur Q. M. O. et O. et Canada Central.....	5,500,000
Actions (moins \$15,000,000 déposés).....	50,000,000
Total.....	\$90,500,000
Total par mille.....	27,200
Total pour obligations.....	12,000

En sorte que nous avons le résultat suivant :

	Charges totales.	Obligations.
Pacifique canadien, par mille.....	\$ 27,200	12,000
Northern ".....	62,800	19,700
Union ".....	109,357	70,000
Southern ".....	58,785	21,140

Si les choses en restaient où elles sont, nous pourrions dire que le Pacifique canadien sera grevé d'une dette de \$12,000 seulement par mille, pour une route allant de l'Atlantique au Pacifique, tandis que les routes américaines s'arrêtent toutes à mi-chemin et dépendent pour leurs issues d'autres chemins de fer qui absorbent une partie de leurs profits. Mais il y a autre chose à prévoir en faveur du Pacifique canadien; c'est que si les 21,246,600 acres de

terres se placent, disons à \$1.50 l'acre, pour qu'on ne puisse discuter nos chiffres, la compagnie, déduction faite de 6,666,666 acres pour les \$10,000,000 revenant au gouvernement encaissera \$21,869,900 pour les 14,579,934 acres restant, ou plus de la moitié de ses obligations, ce qui réduirait la dette réelle du chemin à moins de \$6,000 par mille. Et pourquoi le Pacifique ne vendrait-il pas ses terres? Elles sont les mieux situées puisqu'elles sont le long de la voie ferrée. Elles sont d'une grande fertilité; elles souffrent moins du froid et de la neige que celles du Northern Pacific. Qu'on n'oublie pas qu'au pied des Montagnes Rocheuses, il ne tombe que six pouces de neige, par hiver, et qu'en général toutes la section des prairies ne reçoit que de 20 à 24 pouces de neige, quand il en tombe 50 pouces à Toronto et 74 à Montréal. Les cultivateurs et les éleveurs d'animaux ont à leur disposition ce que n'ont pas les Américains dans une aussi large mesure, le marché du Royaume-Uni; et la chose est tellement frappante que les habitants du Montana transportent leur blé sur le côté canadien pour en avoir un meilleur prix, tandis que les éleveurs américains ont déjà fait des démarches sérieuses pour faire passer leurs animaux par le Nord-Ouest. Comme la distance entre Coal Harbour et Montréal n'est que de 2,911 milles, tandis qu'entre Tacoma et New-York, il y a 3,457 milles, il est évident que quel que soit le point où se fixe un émigrant il sera, le long de la route canadienne toujours plus rapproché du littoral du Pacifique ou du littoral de l'Atlantique en proportion de ce gain de 546 milles dans la distance.

Prenez deux localités sur le même méridien, par exemple Swift Current sur le Pacifique canadien et Billings sur le Northern Pacific, vers le 109e degré. Eh bien! la distance de Billings à New-York est de 2,359 milles, tandis que celle de Swift Current à Montréal n'est que de 1,941 milles; différence de 418 milles en faveur du Pacifique canadien. La station du Northern qui correspond à Winnipeg est Moorhead. Moorhead est à 1,660 milles de New-York, tandis que Winnipeg n'est qu'à 1,430 milles de Montréal. Et pendant que le Northern ne peut desservir ses immigrants qu'en passant par les exigences de plusieurs autres compagnies entre Saint-Paul et New-York, ayant à choisir, pour la section de New-York à Chicago, entre le Pennsylvania, l'Erie, le New-York Central et le Baltimore et Ohio, entre le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, le Chicago et Northern et le Chicago, Rock Island et Pacific pour celle de Chicago à Saint-Paul, la ligne canadienne est seule à contrôler les tarifs et les facilités de transport et à profiter des recettes provenant du mouvement d'émigrants qu'elle aura stimulé. Ajoutons que la zone fertile est plus longue sur le parcours canadien que sur le parcours américain. Entre Winnipeg et Calgary, au pied des Montagnes Rocheuses, il y a 839 milles de chemin, tandis que sur le Northern, les Montagnes Rocheuses commencent à Livingstone, à 757 milles de Moorhead, et malgré cet excédant de terres fertiles, Calgary n'est qu'à 2,269 milles de Montréal, tandis que Livingstone est à 2,419 milles de New-York. De plus, Calgary n'est qu'à 644 milles de Coal Harbour, sur l'océan Pacifique, tandis que Livingstone se trouve distant de Seattle de 1,036.

Mais puisque nous en sommes à parler des terres, et que cette question est inséparable de l'idée financière qu'elle comporte, puisque nous les acceptons en garantie, je ferai remarquer en passant que l'opposition ne m'accuserait pas d'exagération si je fixais péremptoirement la valeur de ces terres à \$1.50 l'acre, car, à plusieurs reprises, elle a exprimé son opinion sur ce point, et elle a voulu forcer cette Chambre à déclarer que les terres du Pacifique valent plus que \$2 l'acre. L'honorable chef de l'opposition lui-même a pris beaucoup de soin à développer cette thèse que les terres devaient valoir au-delà de \$2 l'acre. Il disait le 15 décembre 1880:—

Mais quelle est la valeur de ces terres? Elles doivent se trouver dans un rayon de 24 milles de la ligne. Le gouvernement les a évaluées pendant les vacances qui ont précédé la dernière session; et il a basé sur

cette évaluation le prix qu'il a fixé pour la vente de ces terres. Il a confirmé son évaluation en demandant aux Chambres de la sanctionner, à la session suivante, et en la déclarant tout à fait modérée. Il s'y est encore tenu et l'a confirmée de nouveau, lorsqu'il a demandé à la Chambre de l'autoriser à continuer ses travaux d'après ces principes. Et lorsqu'il déclare que la vente de ces terres paraît devoir se faire dans de bien meilleures conditions aujourd'hui que l'an dernier, n'est-ce pas dire encore une fois qu'il ne les a pas évaluées trop cher? Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres dans le rayon de vingt-quatre milles le long du chemin de fer, nous pouvons fixer la valeur de ces terres, en moyenne, à \$4.04 l'acre.

Il ne sera peut-être pas inutile de prouver, par un document public, la valeur présumée de cette subvention. J'ai sous les yeux le prospectus de la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, qui place en ce moment-ci ses obligations sur le marché de Londres. Voici ce qu'on y peut lire :

« La longueur de ce chemin de fer est de 295 milles, dont la première section, 119 milles est donnée à l'entreprise, et 50 milles doivent être mis en exploitation au 1er septembre 1881. Le gouverneur général a approuvé un rapport du Conseil Privé du Canada recommandant qu'il soit accordé à la compagnie une subvention au taux nominal—remarque bien, au taux nominal—de \$1 l'acre, d'une étendue de terres égale à 840 acres par mille, à partir de la frontière sud-ouest de la province.

De sorte que, en réalité, ces terres sont situées en dehors de la province de Manitoba. La vente de ces terres réalisée avec prudence devrait suivant le prospectus, produire une somme de £2,000,000 sterling ou \$10,000,000, et la compagnie a déjà refusé des offres de \$5.00 l'acre pour des lots considérables. Cette ligne doit coûter £3,000 sterling ou \$15,000 par mille, et les heureux actionnaires (s'il y a parmi eux des membres du parlement, j'espère qu'ils partageront avec nous tous) ont devant eux la perspective d'avoir un chemin de fer admirablement adapté au commerce, construit sans bourse délier et de réaliser probablement un bénéfice de quatre à cinq millions sur le produit de la vente de leurs terres. »

Il y a donc M. le président, des terres d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba, qui ne sont pas situées dans le rayon des vingt-quatre milles du Pacifique canadien. On peut donc mettre ces terres à la portée de la colonisation au moyen de chemins de fer, et leur donner ainsi une valeur de \$4 ou plus l'acre, et ces chemins de fer seront en outre admirablement adaptés au commerce et leur exploitation donnera de bons profits.

L'opposition entière a accepté ces vœux et ces calculs, et elle s'en est prévalu pour déclarer exorbitantes les conditions du contrat de 1851 avec le syndicat du Pacifique. Et l'honorable député de Huron-Sud, en conséquence, proposa le 26 janvier 1881 :

Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien entraîne, pour le pays, en ce qui concerne cette entreprise, une dépense totale d'environ 60 millions de piastres, sans compter les intérêts et la cession de 25 millions d'acres de terres choisies valant, suivant l'estimation faite par le gouvernement, l'an dernier, au moins \$79,500,000, formant une somme totale d'à peu près \$140,000,000, tandis que le gouvernement n'évalue le coût du chemin de fer lui-même qu'à \$84,000,000 ; que la somme que l'on propose de donner est excessive, et que le contrat est au plus haut point inacceptable.

Inutile de dire que tous les honorables députés qui composent la loyale opposition de Sa Majesté votèrent pour cet amendement. On cherchera à dire aujourd'hui que dans le discours comme dans ce vote, l'opposition ne faisait que mettre en relief l'évaluation du gouvernement, sans se prononcer elle-même ; mais cette tentative serait puérile puisque l'opposition non-seulement la cite, mais encore l'adopte ; et l'honorable chef de l'opposition le déclare en disant : « Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres, nous pourrions fixer la valeur de ces terres en moyenne à \$4.04 l'acre ».....

« Il y a donc des terres d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba. » Et l'amendement lui-même implique l'assentiment de l'opposition à cette évaluation quand il dit « sans compter la cession de 25,000,000 d'acres de terres choisies valant au moins \$79,500,000. » Les mots ajoutés, suivant l'évaluation faite par le gouvernement ne sont là que comme argument, pour donner plus de force à l'affirmation que les terres valent beaucoup. Autrement pourquoi l'opposition aurait-elle déclaré cette somme excessive, si elle ne l'avait pas cru réelle ? Pourquoi l'honorable chef de l'opposition aurait-il déclaré qu'il prenait un minimum d'évaluation, s'il n'avait pas cru ce minimum bien fondé ?

On me dira que nous n'aurions que faire de ces 21,000,000 d'acres de terres s'ils nous revenaient, parce que nous possédons un territoire de 300,000 milles carrés, c'est-à-dire 200,000,000 d'acres. Mais quand nous en déduisons les lacs, les rivières et les marécages impraticables, il n'en reste déjà

M. CHAPLEAU

plus que 160,000,000, dont la moitié n'est propre qu'au pâturage et à l'élevage. Il n'y aura jamais sous culture que 80,000,000 d'acres de terre dignes d'être cultivées, et donnant un rendement profitable ; et ce chiffre cesso d'être une quantité fantastique ou embarrassante, car 13,500 émigrants par année, prenant chacun 320 acres épuiserait le tout en vingt années. Il y a 900 milles entre Winnipeg et le pied des Montagnes-Rocheuses. Ces 900 milles donnent par conséquent 45 sections de blocs de 20 milles carrés chaque côté du chemin ou 90 en tout. C'est-à-dire qu'il n'y a que 23,000,000 d'acres de terre, le long du chemin de fer dans la section des prairies, ce qui donne tout de suite un aspect bien différent à la question des terres qui prennent immédiatement une valeur bien supérieure à celles situées ailleurs. La compagnie du Pacifique ne peut elle-même en recevoir que 45 sections, quand elle a droit à 98 blocs de 256,000 acres. Elle aura donc à prendre 13,568,000 acres, soit en dehors de la prairie, soit dans une zone éloignée du chemin de fer ; et s'il lui plaît d'élever le prix de ses terres, le long de la ligne pour se défaire des moins avantageuses, elle peut aujourd'hui le faire. C'était bien, dans les temps un des inconvénients en prévision. Mais comme il s'agissait de prêter une aide non pas apparente, mais efficace à la compagnie qui construirait le chemin, il fallait ou donner les terres sans restriction ou leur substituer de l'argent. Imposer des obligations dans la disposition de ces terres, c'était en rendre le placement impossible, parce que le monde financier n'aurait pas voulu faire d'avance sur une propriété possédée conditionnellement. Il fallait tout ou rien. Je ne saurais mieux faire que de citer les résolutions 8 et 9 que le gouvernement fit adopter par cette Chambre, le 12 mai 1879, pour établir jusqu'à quel point il comprenait les inconvénients de ce système. Les voici :

8. Résolu, que le fait de retirer de la vente et de la colonisation les terres à 20 milles de chaque côté du tracé adopté du chemin de fer du Pacifique, a eu pour effet en partie, de diriger les colons au sud et à l'ouest du lac Manitoba.

9. Résolu, que dans l'état actuel des choses, il est désirable d'allier l'encouragement de la colonisation avec la construction du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de la Rivière-Rouge.

A six heures, M. le président lève la séance.

Séance du soir.

M. CHAPLEAU : Lorsque la Chambre a suspendu la séance, j'allais dire que si la nécessité força le gouvernement en 1881, de s'éloigner de cette ligne de conduite, c'est parce qu'il n'était pas prudent de nous engager plus avant dans les déboursés en argent, sans connaître exactement les ressources de la compagnie, la valeur et le bon esprit des hommes qui la conduiraient, et la possibilité de construire le chemin ; mais il ne perdit jamais de vue l'occasion de revenir à une politique plus favorable à la colonisation ; et c'est ce que nous avons fait cette année, en reprenant, pour ainsi dire, le contrôle de ces terres, et en en forçant la vente dans certaines conditions. L'opposition devra être unanime à approuver ce plan qu'elle fut unanime à proclamer le 27 janvier 1881, quand M. Rinfret proposa :

Que le contrat concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien contient une clause à l'effet de céder à la compagnie 25 millions d'acres de terres choisies dans le Nord-Ouest, mais qu'il ne contient pas, comme il le devrait, de clause à l'effet de forcer la vente de ces terres aux colons à un certain prix fixé comme prix maximum ; que l'absence d'une telle clause permettra à la compagnie d'empêcher à son gré la vente des terres pour longtemps, et pourra ainsi entraver le progrès du pays et augmenter les misères et difficultés des premiers colons ; et que pour ces raisons, le contrat est inacceptable.

La résolution était alors bien inopportune ; car, comme je l'ai dit, accepter dans le temps cet amendement de l'opposition, c'eût été rendre l'octroi des terres illusoire, parce que nous aurions mis la compagnie dans l'impossibilité de négocier une seule obligation garantie par ces terres. Mais aujourd'hui que la condition de la compagnie est tout à fait changée, et que l'expérience a convaincu les hommes

d'affaires que le secours financier provenant de ces terres ne saurait être immédiat, nous avons appliqué le principe émis par les conservateurs en 1879, et réaffirmé par les libéraux en 1881, savoir qu'il est possible et nécessaire de concilier l'encouragement du Pacifique avec le développement de la colonisation. Nous ne tenons pas à ce que la compagnie fasse une fortune avec ces terres en les mettant de côté pour les vendre dans dix ans, vingt ans ; nous voulons qu'elles aident immédiatement à la construction du chemin. Il n'est pas en notre pouvoir de forcer les capitalistes anglais à avancer des fonds sur cette garantie ; et dès lors nous n'avons d'autre alternative que de nous mettre à leur place, nous qui connaissons la valeur des propriétés offertes. En le faisant nous ne nous appauvrissons pas d'un sou, nous ne risquons rien, et nous contrôlons le développement du Nord-Ouest. Il peut se faire que mon attente ne soit pas partagée par plusieurs membres de cette Chambre, et entre autres par l'honorable chef de l'opposition, qui a déjà consigné, dans *Les Débats*, plusieurs manières de voir sur le développement du Nord-Ouest ; et comme ces manières de voir ne sont pas uniformes, il choisira celle qui lui convient le mieux pour combattre mes idées. J'irai au-devant de ses désirs, en les rappelant à cette Chambre. En ouvrant *Les Débats* à la page 1055 de l'année 1880, j'y trouve, le 5 avril, le dialogue suivant :

Sir JOHN A. MACDONALD : On croit, d'après les meilleures informations que nous pouvons nous procurer, que 20,000 personnes sont allées au Nord-Ouest l'an dernier.

M. BLAKE : Il n'en est pas allé plus du dixième de ce nombre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si nous pouvons en juger par les rapports que 50,000 iront cette année, mais mettons ce nombre à 25,000 (cette année). Je demanderai à l'honorable député de Lambton s'il ne croit pas que ce nom —

M. MACKENZIE : Je ne le crois pas. Je ne crois pas non plus que 20,000 émigrants y soient allés l'an dernier. Je crois que beaucoup iront, mais pas en aussi grand nombre qu'on vient de le dire.

Sir JOHN A. MACDONALD : Alors l'honorable monsieur est la première personne que j'aie encore entendue dire que 25,000 n'était pas une évaluation trop faible. Ce nombre, bien entendu, comprend les enfants aussi bien que les adultes. D'ordinaire, les familles se composent, en moyenne, de cinq membres. Si vous prenez quatre comme base d'estimation, sur 25,000 ou 24,000 personnes qui s'y rendent, vous aurez 5,000 chefs de familles occupant des lots comme homesteads ou par préemption.

L'expérience a prouvé que le chef du gouvernement avait raison, et comme j'ai déjà démontré sur un autre point que les prophéties de l'opposition n'ont pas eu de chance sur le compte du Pacifique, je me demande parfois quel est le moment où le parti libéral est sincère dans son action : Est-ce quand il combat, non pas le gouvernement, mais la politique même du Pacifique ? Ou bien quand il prétend défendre le principe de la construction même du Pacifique ? Car dans la même session de 1880, mais un mois plus tard, quand le gouvernement proposa de mettre 1,000,000 d'acres de terre de côté pour construire le Pacifique avec le produit des ventes, voici la motion que nous trouvons dans les journaux de la Chambre, séance du 5 mai :

L'honorable M. Blake propose que les terres du chemin de fer ne soient vendues qu'à la condition qu'elles soient établies de fait.

D'après l'arrangement accepté par le gouvernement Mackenzie, dont faisait partie l'honorable chef actuel de l'opposition, le Canada s'était engagé à construire le Pacifique, du moins de Port-Arthur à Port-Moody pour 1890. En l'année 1880, il restait donc dix ans pour terminer ces travaux ; et au moment que la Chambre décidait de ne compléter les travaux qu'avec le produit des terres, dont le prix était fixé à \$1 l'acre, l'honorable député de Durham voulait faire stipuler que la vente de ces terres ne s'effectuerait qu'en faveur de ceux des colons qui iraient s'y établir immédiatement, comme il aurait fallu vendre à peu près 80,000,000 d'acres de terre à \$1.00, pour réaliser le montant voulu, c'était ni plus ni moins que 50,000 familles par année que le Nord-Ouest devait recevoir, à raison de 160 acres par chef de famille. Je ne ferai pas à l'honorable chef de l'opposition l'injure de croire qu'il désirait se soustraire aux

obligations solennelles contractées par le Canada, et à l'injonction formelle de nos statuts qui ordonnaient de pousser les travaux aussi vigoureusement que possible pour prouver notre bonne foi envers la Colombie. Il était donc à sa manière favorable à la construction du Pacifique, et s'il voulait mettre la condition de l'établissement de fait à la seule source de revenus que le pays aurait dorénavant à sa disposition pour l'accomplissement de cette entreprise, c'est qu'il était convaincu que son plan était réalisable, et que le Nord-Ouest recevrait 50,000 familles par année payant argent comptant leurs lots de préemption. Je suppose qu'il avait adopté pour cette circonstance particulière l'opinion qu'il avait émise le 5 mars 1875, différant complètement de celle que j'ai mentionnée il y a un instant. En 1875, j'aurais été de son avis quand il disait :

« Vous ne pouvez espérer attirer l'émigration dans un pays au-delà d'une certaine moyenne. Vous devez consulter l'expérience des États de l'Ouest. A une date récente où les chemins de fer se développaient le plus rapidement dans les États les plus rapprochés de nos territoires du Nord-Ouest, vous observerez que même leur progrès étonnant n'a été aucunement aussi extraordinaire que celui que l'honorable député de Northernberland nous dépeint comme devant se réaliser dans le Nord-Ouest. J'espère que nous verrons cette région progresser plus fortement que les États de l'Ouest dans ces dernières années. Je vise à surpasser la rapidité avec laquelle se sont peuplés leurs territoires.

M. le président, je n'irai pas si loin que l'honorable député quand il adoptait une manière de voir qui aurait exigé 50,000 familles par année. Je me contenterai d'une assez faible portion de ses espérances. Si l'on trouvait que pour disposer de 21,000,000 d'acres de terres en dix années, il ne faut que 13,000 familles, personne ne pourrait s'inscrire contre nos calculs. Si la moitié des familles prenait deux lots, il suffirait de 8,625 familles par année, disons à peu près 35,000 âmes, pour épuiser la vente de ces terres, chose qu'il est certainement permis d'espérer avec les chiffres que je viens de donner pour les années dernières. J'ai mentionné il y a un instant la vente de ces terres à \$1 l'acre ; mon opinion personnelle serait sans hésitation en faveur d'une vente régulière à \$1.50 l'acre. Il est naturel que ces terres soient plus recherchées que les autres, parce qu'elles sont situées pour la plus grande partie le long du chemin de fer. Si le Pacifique était dans la nécessité de vendre ses terres à un prix élevé pour combler un déficit considérable, comme les lignes américaines sont obligés de le faire, il nous faudrait bien subir cet état de choses, mais la colonisation en éprouverait des retards. Aujourd'hui cet espèce de monopole n'est pas à craindre ; le gouvernement reprend le contrôle dont il s'était départi. Si nous pouvons vendre ces terres \$1.50 l'acre, sans commettre d'injustices envers le Pacifique, faisons-le. Ce qu'il nous faut, c'est de la population. Le jour où il y aura deux cents mille blancs de plus dans le Nord-Ouest, nous n'aurons pas besoin de dépenser de millions pour nous protéger contre les sauvages. L'émigration sera la sauvegarde du territoire. Quand on a entrepris la construction du « Northern Pacific », les ingénieurs étaient accompagnés de régiments de l'armée des États-Unis. Du 20 juillet au 22 novembre en 1872, l'ingénieur Hayden, par exemple, a dû être protégé par 400 soldats qui ont eu constamment à se battre contre les sauvages, dans la vallée de la Yellowstone. En 1873, il fallut porter cette force à 1,700 hommes. C'est en 1876, qu'eut lieu le massacre de Custer, sous le méridien de Battleford, entre les rivières Rosebud et Bighorn, sur le « Northern Pacific. » Cette guerre s'est continuée en 1877, et je pourrais dire jusqu'au moment où le chemin de fer y a fait pénétrer le mouvement et la vie.

Qui s'occupe aujourd'hui des sauvages dans le Montana ? Une autre raison me fait vivement souhaiter de voir le Nord-Ouest se remplir rapidement, c'est qu'il pourra offrir un marché de consommateurs à nos manufacturiers. En face de ce qui se passe chez nos voisins, nous avons le droit de compter sur le prompt développement du Nord-Ouest, et sur la vente de nos terres. Dans le cours de l'an dernier l'« Union

Pacific" seul a placé 4,342,200 acres au prix de \$6,000,000. Il a été vendu, l'an dernier, dans le territoire des Etats-Unis, un total de 18,300,000 d'acres de terres. Nous en avons autant qu'eux, plus qu'eux; elles sont plus fertiles, plus rapprochées de la mer et moins dispendieuses. Le prix moyen des terres américaines est de \$3.40 l'acre. Les compagnies de chemins de fer sont tellement obérées qu'elles ne peuvent s'en départir à moins de \$3. L'extrême limite de notre ambition est de vendre les nôtres \$2; et s'il vaut mieux les vendre à \$1.50, ce n'est pas le Pacifique canadien qui sera dans notre chemin. Le Pacifique a cet avantage, cet immense avantage, c'est qu'ayant peu d'intérêts à payer la vente de chaque acre de terre sera pour lui un bénéfice. Aux Etats-Unis bien des compagnies ont succombé parce que les intérêts ont mangé le capital, et que la vente de leurs terres ne pouvait suffire au service des coupons. Nous aurions pu diminuer notre libéralité, et peut-être faire surgir tout de même un commencement de voie ferrée de l'Atlantique au Pacifique; mais je me demande si nous n'aurions pas précisément pris le moyen de perdre le bénéfice de notre subvention en forçant la compagnie à dépenser, en intérêts, l'argent que nous lui donnions pour faire le chemin. En accumulant ces chiffres j'ai en vue autre chose qu'une simple énumération. Il y a toute une situation économique à faire ressortir de cet état de choses; et si je n'ai pas la prétention de la résoudre, j'aurai du moins soumis aux esprits sérieux de ce pays et de la Grande-Bretagne le théorème qui s'imposera bientôt à l'économie générale des nations modernes: le bon marché et la célérité dans le transport. On a l'habitude de dire que les chemins de fer coûtent plus cher que la navigation; c'est vrai.

La main du Créateur nous a préparé gratuitement la grande route liquide, la main des hommes n'a pu créer la voie ferrée qu'à prix d'argent. Si, indépendamment du prix du chemin, vous mettez en regard le prix de revient d'une locomotive et des vingt cinq voitures qui composent un train, et le prix coûtant d'un bateau à vapeur, l'avantage sera en faveur du chemin de fer. Un bateau à vapeur de première classe, d'une capacité payante de 3,000 tonnes et représentant comme force motrice, neuf convois de trente wagons chargés de onze tonnes chacune, coûtera de \$300,000 à \$500,000, mais plus probablement ce dernier chiffre. Neuf locomotives coûteront \$72,000 et 270 wagons de fret environ \$125, mettons une somme de \$200,000 pour le tout. Jusqu'ici le chemin de fer a l'avantage, car chaque tonne de marchandise employée, dans ce cas, un capital de \$166 $\frac{2}{3}$ par eau et de \$66 $\frac{2}{3}$ seulement par terre. Mais un steamer ne coûte en frais d'exploitation que \$700 par jour de 300 milles, tandis que chaque convoi coûte en moyenne \$300 par 300 milles, ou de \$2,700 pour neuf convois; en d'autres termes chaque mille de transport par chemin de fer coûte autant que trois milles de transport par eau. On comprend avec quelle parcimonie il faut calculer les frais d'un chemin de fer, et qu'il est de la plus haute importance de réduire autant que possible la première charge dont il est grevé, les obligations privilégiées émises par le chemin pour sa construction et son équipement. Moins un chemin de fer est grevé, plus il est en état de lutter contre ses rivaux. Supposez, par exemple, une quantité uniforme de trafic sur les différents chemins transcontinentaux suivants; ce fret devra payer, abstraction faite des frais d'exploitation, l'intérêt suivant sur le prix de revient de ces chemins:—

Sur l'Union Pacific	\$5,467 par mille.
" le Northern Pacific	3,200 "
" le Southern Pacific	2,939 "
" le Pacifique canadien	1,400 "

C'est-à-dire que chaque chemin de fer devra exiger, par mille, ce qui suit, pour ce service, disons sur un parcours de 1,000 milles:—

L'Union Pacific	\$5.47 par tonne.
Le Northern Pacific	3.24 "
Le Southern Pacific	2.94 "
Le Pacifique canadien	1.40 "

M. CHAPLEAU

Quand l'Union Pacific aura imposé un tarif de \$5.47 par tonne, il se trouvera exactement dans la même condition que le Pacifique canadien qui aura exigé seulement \$1.40. En d'autres termes, telle sera pour toutes fins pratiques la proportion de chaque ligne en prenant \$0.01 comme base:

	Par tonne.
L'Union Pacific.....	\$1.00
Le Northern Pacific.....	0.57 $\frac{2}{3}$
Le Southern Pacific.....	0.53 $\frac{2}{3}$
Le Pacifique canadien.....	0.26 $\frac{2}{3}$

Si ce n'est pas par un caprice que nous avons bâti le Pacifique canadien, si c'est dans l'intention de développer les grandes ressources du pays, et de créer de nouvelles industries et un beau trafic continental, nous savons ce qui nous reste à faire. Je ne puis le proclamer trop haut, ni le répéter trop souvent: abaissons le coût de construction du chemin de fer le plus possible, n'écrasons pas dès l'abord la compagnie par le souci d'une position financière difficile et de besoins pressants. Je suis persuadé que c'est le seul moyen d'obtenir la pleine mesure de la capacité productive du chemin, le seul moyen qui puisse laisser la compagnie libre d'employer son énergie et son activité à s'ouvrir de nouveaux champs d'exploitation.

Je sais que, jusqu'à présent, aucun des Pacifiques américains n'ont pu contrôler une tonne du commerce de transit entre l'Europe et l'Asie, sauf le cas d'une commande exceptionnelle d'œufs de vers à soie pour la France, et d'un très petit lot de fourrures pour l'Angleterre. Je sais que le blé même de la Californie n'est pas exporté en Europe par une route transcontinentale, et qu'il fait un voyage de 16,000 milles, de San-Francisco à Liverpool, par le cap Horn, plutôt que de passer par New-York. J'ai lu les humbles aveux du fier Yankee confessant son inhabileté à résoudre ce problème, en présence des fiascos qui ont suivi ses efforts dans ce but. J'ai sous la main la déclaration de M. Whittley, agent de fret du Pacifique Central, persifflant l'honorable premier ministre pour ses tentatives d'attirer le commerce anglo-asiatique vers l'Europe par le territoire canadien, et qualifiant ses prévisions de stupides, avec d'autant plus d'autorité que le gouvernement accepte ses vues dans ses rapports officiels. Eh bien, M. le président, malgré ce qui est arrivé, malgré les assertions des hommes qui font autorité, dans la grande république, on fait de questions de chemins de fer, malgré l'admiration que j'éprouve pour la haute habileté qu'ont montrée nos voisins pour assurer le succès de leurs entreprises commerciales, rien n'a pu encore ébranler ma foi dans les conditions futures du commerce asiatique pour notre pays et notre grande route transcontinentale. Pour le commerce c'est surtout une question de coût, et il n'est pas facile de voir comment les chemins de fer américains pourraient songer à créer un trafic de ce genre, quand on met les distances en comparaison:

Par le Canal de Suez:—	Milles.
De Yokohama à Liverpool.....	11,275
Par New-York:—	
De Yokohama à San Francisco	4,650
De San Francisco à New-York.....	3,320
De New-York à Liverpool.....	3,040
Total.....	11,010

Ce qui donne en faveur de New-York, sur la route de Suez, une différence de 265 milles seulement, ou un peu plus de 2 pour 100 de la distance entière. La distance de 4,650 milles est la moyenne entre 4,800 milles et 4,500 milles pour l'aller et le retour de San-Francisco, les deux trajets exigeant une route nécessairement différente.

Il en est bien autrement pour le Canada:

	Milles.
Par le canal de Suez :—	
De Yokohama à Liverpool.....	11,275
Par Montréal :—	
De Yokohama à Coal-Harbor.....	4,180
De Coal-Harbor à Montréal.....	2,911
De Montréal à Liverpool.....	2,799
Total.....	9,881
Différence en faveur de Montréal ...	1,394
(ou plus de 12 pour 100 de la distance entière.)	

Mettons une moyenne uniforme de 240 milles par jour, dix nœuds à l'heure, pour un steamer faisant ce voyage. Je sais que les grands steamers vont beaucoup plus vite que cela ; que la moyenne pour les lignes Allan et Dominion est de 12 nœuds, de même que celle des grands "lévriers des mers" est de 15 et 13 nœuds. Mais le trafic de l'Orient se fait par des bâtiments de moindre valeur. Le fait seul que le canal de Suez n'offre pas de sécurité à un steamer tirant plus de 20 pieds, ou dépassant une longueur de 350 pieds empêche la construction de grands navires. Un steamer prend 45 jours de Marseille à Yokohama ; c'est la compagnie même qui le déclare dans ses annonces. C'est à peu près 9 nœuds à l'heure, en allouant 3 jours pour le passage du canal. Le voyage complet de Yokohama à Liverpool prend 50 jours, à 10 milles à l'heure environ. En prenant des steamers semblables à ceux qui voyagent par la route de Suez, nous trouvons qu'il faut de Yokohama à Liverpool via le Pacifique canadien :—

De Yokohama à Coal-Harbor, 4,180 milles, à 10 nœuds à l'heure.....	17½ jours.
De Coal-Harbor à Montréal, 2,911 milles, à 30 milles à l'heure.....	4 "
De Montréal à Liverpool.....	11½ "
	33 "
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel.....	2 "
Pour transbordement du fret.....	4 "
Durée du voyage.....	39 jours.

Que trouvons-nous sur la route via New-York :

De Yokohama à San-Francisco, 4,470 milles.....	19½ jours.
De San-Francisco à New-York, 3,320 milles.....	5 "
De New-York à Liverpool, 3,040 milles.....	12½ "
	36 "
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel.....	2 "
Différence des rampes, à ajouter.....	2 "
Pour transbordement de fret.....	4 "
Durée du voyage.....	44 jours.

Il résulte de ces tableaux que, s'il peut exister des doutes sur le transport des marchandises, il n'en existe pas pour le transit des voyageurs qui non seulement gagneront 17 jours, mais traverseront une région constamment salubre et fraîche. Il n'y a pas de différence sensible entre le prix du transport des voyageurs par terre ou par eau. Nous pouvons dire que par une voie ou par l'autre, le tarif est en moyenne de \$0.03½ par mille, puisque de Québec à Liverpool, 2,630 milles, il varie de \$80 à \$100, soit de \$0.03 à \$0.04 ; et de New-York à Liverpool, 3,040 milles, il varie de \$90 à \$120, c'est-à-dire qu'il est également de \$0.03 à \$0.04 par mille. De San-Francisco à Yokohama, 4,470 milles, on demande \$250, ou environ \$0.05 du mille. De Liverpool à Yokohama par Suez, 11,275 milles, on demande £88 — ou \$428 — soit \$0.03½. De Marseille à Yokohama, 9,200 milles, le tarif par les messageries maritimes est de \$415 ou de \$0.04½ par mille. De San-Francisco à New-York, le tarif des voyageurs est de \$0.03½ par mille — \$126 pour le trajet, à part les dépenses de buffet et de wagon-lit qui représentent à peu près ⅔ de sou par mille. Mais les compagnies de chemins de fer n'exigent que rarement plus de 2½ sous du mille.

La différence pour la marchandise est plus prononcée. Le prix de \$7 par tonne de marchandise de Montréal à Liverpool équivaut à ¼ de sou par tonne par mille. Par le canal Suez, les messageries maritimes demandent entre Marseille et Yokohama \$40 par tonne, ce qui fait ⅓ de sou du mille. De Liverpool à Yokohama, l'Ocean Steamship Co. exige, en moyenne ⅓ de sou par mille. Jusqu'à ces dernières années, les chemins de fer demandaient deux sous par tonne par mille ; mais ils ont graduellement abaissé considérablement leurs tarifs, et l'Union Pacific exige à peine 1 sou par tonne par mille. Entre New-York et Chicago, le tarif atteindra bientôt ½ sou par tonne par mille, et le prix du grain par wagon de 24,000 lbs est même aujourd'hui de \$48 par wagon ; et je crois pouvoir assurer que ces tarifs réduits ne seront pas probablement élevés à l'avenir, chaque année ajoutant encore à l'expérience déjà acquise dans l'exploitation à bon marché des chemins de fer. Voici la marche de cette réduction convertie en moyenne, sur tout le fret des chemins de fer depuis 15 ans.

	1868	1873	1883
	Cts.	Ots.	Ots.
New York Central.....	2.74	1.57	0.91
Pennsylvania.....	1.90	1.41	0.81
New York, Lake Erie et Western.....	1.81	1.45	0.78
Boston et Albany.....	2.81	1.95	1.19
Lake Shore et Michigan Southern.....	2.33	1.33	0.72
Michigan Central.....	2.45	1.89	0.83
Chicago, Burlington et Quincy.....	3.24	1.92	1.42
Chicago, Milwaukee et St. Paul.....	2.50	1.39	
Illinois Central.....	2.20	1.43	
Pittsburg, Fort Wayne et Chicago.....	0.79	0.79	

Ou une moyenne pour 1883 de..... 1.055

Ces états s'arrêtent au 1er juillet 1884. Depuis, l'abaissement des tarifs a continué à s'accroître comme le prouve le tableau suivant pour les opérations de l'année finissant le 31 décembre 1884 :

Nom de la compagnie.	Longueur de la Ligne.	Exploitations.	Coût par tonne par mille.
Chemin de fer de Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis R'y.....	391 milles.	Rec. 3,600,346 Dép. 2,756,749	\$ 0ts.
		Profit. 843,597	0.633
Canal et chemin de fer Pennsylvania et New-York.....		Rec. 2,151,338 Dép. 1,541,794	
		Profit. 609,544	0.86
Chemin de fer Northern Central.....	323 milles.	Rec. 5,523,876 Dép. 3,468,394	
		Profit. 2,053,483	0.825
Chemin de fer Chicago, St.-Louis et Pittsburg.....	636 milles.	Rec. 4,393,840 Dép. 3,602,213	
		Profit. 791,627	0.6
Chemin de fer New-York, Lake Erie et Western.....	1,900 milles	Rec. 21,637,435 Dép. 16,358,077	
		Profit. 5,279,358	0.685
Lake Shore et Michigan.....			0.652
Michigan Central.....			0.645
New York, Chicago et St.-Louis (Nickel Plate).....	523 milles.	Rec. 3,207,591 Exp. 2,389,234	
		Profit. 818,357	0.476.
Chemin de fer Pennsylvania :			
Ligne principale.....	1,470 milles		0.740
Philadelphia et Erie.....	287 "	Rec. 48,563,917	0.576
Lignes à l'est de Pittsburg et Erie.....	2,261 "	Dép. 30,527,016	0.804
New Jersey, ses embranchements.....	443 "	Profit. 18,039,901	1.365

Ces tarifs ont donné des profits comme les surplus l'indiquent. Le fait que le New-York, Chicago et Saint-Louis est entre les mains d'un receveur n'est pas un argument contre l'abaissement des tarifs; il ne fait qu'établir la nécessité de ne pas élever le coût de construction d'un chemin, celui-ci est responsable de \$70,000,000 ou de \$132,000 du mille.

Dans son rapport le chemin de fer Pennsylvania établit comme suit que son tarif est rémunérateur.

	Recettes.	Dépenses.	Profits.
Ligne principale.....	0-740	0-441	0-299
Philadelphia et Erie...	0-576	0-365	0-211
Ligne à l'est de Pittsburg	0-804	0-518	0-286
New Jersey.....	1-365	1-081	0-284

On ne permettra d'insister sur un point qui peut paraître purement technique, parce que le transport à bon marché par chemin de fer est le grand problème de notre époque. Il s'impose à l'économie politique comme à l'économie pratique. Il n'y a pas de salut pour les chemins de fer en dehors de l'exploitation à bon marché. Une autorité en ces matières, M. O. Chanute, ingénieur consultant du New-York, Lake Erie et Western, a fait une étude spéciale de ce point, et après des recherches laborieuses et l'analyse de différents trains sur le New York Central, il en est venu à la conclusion que le prix coûtant du transport du fret par chemins de fer est ce qui suit :

Nature du fret.	No. de wagons.	Distance par parcours en milles.	No. de wagons par convoi.	Dépenses d'exploit. par mille.	Coût par tonne par mille.
				\$	Cts.
Animaux.....	10	440	30	16 13	0-344
Grain	12	298	35	8 77	0-245
Farine	11	448	35	13 18	0-268
Articles en boîtes....	10	298	35	8 77	0-294
Lard.....	10	440	35	12 95	0-292
Laine.....	5	440	35	12 95	0-588
Tabac.....	11	440	35	12 95	0-027
Huile.....	10	440	35	12 95	0-292
Cuir.....	8	142	35	4 18	0-003
Papier.....	10	114	26	4 15	0-004
Foin.....	10	73	26	2 66	0-364
Beurre.....	10	42	26	1 53	0-364
Fromage.....	10	26	26	0 95	0-369
Fer.....	12	440	35	12 95	0-245
Bonnetterie.....	5	440	35	16 15	0-734
Chaussures.....	8½	440	35	18 13	0-464
Etouffes, tapis.....	9	440	35	17 99	0-432
Sucre et liqueurs.....	10	440	35	16 95	0-383
Café.....	10	440	35	19 05	0-433
Poterie.....	10	440	35	19 35	0-439
Jouets.....	6	440	35	16 85	0-636

Il faut ajouter à ceci les frais de chargement et de déchargement qui ensemble peuvent coûter 50 sous par tonne et ne forment sur une distance de 3,000 milles qu'une charge si faible qu'il est inutile d'en tenir compte.

Mais, dans ces calculs, il ne faut pas oublier que la proportion des frais s'applique sur tout le trafic du chemin de fer, c'est-à-dire sur le trafic local comme sur celui du transit. Tous les économistes comme les hommes pratiques en matières de chemins de fer s'accordent à dire que le trafic local doit être basé sur une autre échelle que le trafic du transit.

En effet les localités traversées par un chemin de fer bénéficient directement de son succès en raison de la valeur qu'elles y ont gagnée. Le trafic de transit doit être dégrevé de toutes les dépenses d'administration et de maintien de la voie, de manière que le prix coûtant de ce trafic ne doit pas être plus du tiers du prix coûtant du trafic local. Au lieu donc qu'un train de fret coûte \$1 du mille, il ne devrait coûter, pour le trafic d'entier parcours, que 50 ou 60 sous. C'est la proportion exacte, et cela permettra au Pacific canadien de transporter avec profit le trafic de l'Orient à raison de ½ ou ¾ sou la tonne par mille. En fixant le tarif possible du fret par chemin de fer à un ½ sou la tonne par mille, je suis certain de trouver des approbateurs dans cette Chambre. L'honorable chef de l'opposition :

M. CHAPLEAU

déjà eu l'occasion de se prononcer sur ce point le 15 décembre 1880, il affirmait ici comme moi qu'un chemin de fer peut faire des affaires avantageuses à raison de ½ sou par tonne par mille. A propos du chemin Saint-Paul et Manitoba, il disait :

Le tarif à un prix raisonnable devrait être de 1½ sou par minot, par 100 milles ou 1¾ sou pour la distance 1,300 milles. De fait, je crois que le tarif de Saint Paul, en descendant, est beaucoup plus bas que 1½ sou par minot, et qu'en conséquence une proportion beaucoup plus considérable que ce que produirait ce tarif est prélevée par le chemin de fer Saint Paul et Manitoba.

Etant donné 60 lbs par minot, et 37½ minots dans une grosse tonne, nous avons 49¾ sous la tonne à 1½ sou par minot; ce qui fait à une légère fraction près, pour cent milles, 50 sous exactement ou ½ sou par tonne par mille. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que le trafic d'entier parcours peut être profitable à ½ sou par tonne par mille, ce trafic ne devrait pas être chargé des frais d'administration, de bureau ou de gares qui doivent être supportés par le trafic local; et même en tenant compte de la détérioration du matériel roulant, des frais de combustible et de transbordement ½ de sou par tonne par mille laisse encore une marge de profits, puisque les frais réels de transport n'excèdent pas ½ de sou par tonne par mille.

Il se produit actuellement une révolution complète dans les lois qui régissent le commerce. La tendance à tout sacrifier à la célérité s'accroît de plus en plus. La compétition nécessite la rapidité. Les steamers si coûteux ont chassé les voiliers. Le désir d'avoir au moins un article nouveau avant ses voisins se fait sentir partout dans la classe mercantile. En disant que le transbordement du fret était défavorable au Pacific canadien pour le trafic des ports de l'Orient, j'aurais dû ajouter que les frais par la route de Suez sont augmentés par les droits de péages du canal qui sont comme suit :

	Frs.	Centimes.	Dol.	Cent.
Droits de péages.....Par tonne.....	9	50	1	90
Amorage.....	0	2	0	00½
Remorquage.....	2	0	0	00

Il faut aussi mettre en ligne de compte le désavantage qu'il y a à ne pouvoir employer à ce trafic que des steamers d'une dimension comparativement peu considérable. Il a été constaté qu'un steamer tirant 23 pieds a touché 50 fois durant le trajet. Enfin les dangers du canal Suez et de ses approches sont tels que l'augmentation de l'assurance est de 2 pour 100. En somme la question se réduit à ceci. La différence entre les deux routes, de Liverpool à Yokohama, est la différence qui existe entre 2,911 milles de transport par voie ferrée de Coal-Harbor à Montréal et 4,305 milles de transport par eau, y compris le passage du canal Suez.

	Milles.
Distance par steamer, de Liverpool à Yokohama	11,275
Distance par steamer, de Yokohama à Coal-Harbor, et de Montréal à Liverpool,	6,970

Il reste donc..... 4,305

à mettre en regard des 2,911 milles de transport par chemin de fer qui restent à faire pour compléter le trajet par la route du Pacific canadien. Le coût additionnel du transbordement sur la route canadienne, se trouve compensé par les droits de péage, etc., et par l'augmentation des taux d'assurances sur la route de Suez, en sorte que nous n'avons à considérer que la différence du coût entre 2,911 milles de transport par chemin de fer et 4,305 milles par eau. Je n'hésite aucunement à conclure que le temps gagné et la réduction graduelle des tarifs de chemins de fer fera inévitablement pencher la balance en faveur de la route canadienne. Si l'on vient me dire qu'une différence de treize jours dans le trajet n'a aucune importance pour le marchand, ce que je n'admets pas, je répondrai que l'emploi de navires à voiles de Yokohama à Coal-Harbor ne prolongerait la durée du voyage, si on le compare à la route de Suez, et

réduirait les frais de transport de Yokohama à Liverpool dans la proportion suivante :

De Liverpool à Yokohama le coût du fret, en moyenne, par tonne est de.....	\$38.38
ou d'environ $\frac{3}{4}$ de centin par tonne, par mille.	
De Yokohama à Coal-Harbor, par un des steamers du chemin de fer, le fret coûterait par tonne.....	\$ 3.48
De Coal-Harbor à Montréal ($\frac{3}{4}$ de centin par mille).....	21.83
De Montréal à Liverpool ($\frac{1}{4}$ de centin par mille).....	6.97
	\$32.28

Laissant en faveur de la route canadienne une différence de \$6.10 par tonne.

Un autre avantage c'est celui qui me soutient le plus fermement dans ma foi au succès futur de la route canadienne entre l'Europe et l'Asie, c'est que le commerce asiatique est entièrement contrôlé par les marchands et les capitalistes anglais qui le feront passer par la route qui leur conviendra le mieux.

En vain les Américains ont voulu réagir contre cet état de choses, ils ne l'ont pu et je n'ai jamais vu défaite si bien confessée que ce que je trouve dans le dernier rapport officiel du commerce des Etats-Unis pour l'année 1884.

On y lit à la page 104 :

"Je vais répondre à votre question," dit un M. Atkinson, de Boston, au chef du bureau des statistiques des Etats-Unis : "à l'égard de l'exportation de nos marchandises et denrées. Je vous ferai observer que, pour l'Europe, c'est une question de nécessité et non de choix d'acheter dans la plus grande mesure de ce pays les céréales, les viandes, les huiles et le coton, payant ces denrées, autant que possible, avec ces marchandises et articles, qu'on nomme communément produits fabriqués et que nous avons l'habitude de prendre et portant à notre avoir en numéraire le reste de la somme qui nous est due. Nous tirons sur ce compte en numéraire pour payer les sucres, les thés, les cafés, les peaux et les autres articles qui nous sont fournis par des nations qui ne sont pas encore des "nations manufacturières" dans le sens généralement attaché à ce terme. Cette balance en numéraire qui nous est due pour les céréales, les viandes, le coton, est transférée, sur la place de Londres, à l'avoir des marchands de Chine, de Java, d'Afrique, de l'Amérique du Sud et d'autres contrées, dont nous sommes les débiteurs pour les thés, les cafés, les laines, les peaux, etc., et elle est appliquée par eux au paiement des produits fabriqués anglais, c. a. d. des cotonnades, des lainages, des tissus, des articles de quincaillerie et autres, en un mot de tout ce qu'on appelle ordinairement les produits fabriqués. C'est-à-dire que la Grande-Bretagne importe des Etats-Unis les cotons, les viandes, les huiles et les céréales pour un montant plus fort que ce qu'elle leur vend de produits fabriqués. Nous, nous importons de la Chine, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud les thés, les cafés, les sucres, les peaux, etc., pour un montant plus élevé que celui des produits fabriqués que nous leur vendons. La Grande-Bretagne façonne et convertit nos matières brutes en produits fabriqués et elle expédie ces marchandises en Chine, en Afrique et dans l'Amérique du Sud en paiement des matières brutes ou des thés, des cafés, des sucres que nous avons achetés.

Pourquoi ce commerce par intermédiaire continuerait-il ? Pourquoi ne convertissons-nous pas nos matières brutes en produits fabriqués et n'échangeons-nous pas directement avec les nations qui ne font pas usage de machines et dont nous achetons en quantité les produits ?

Pendant longtemps cette question n'a embarrassé ; je n'ai pu la résoudre qu'après avoir étudié les conditions du commerce de la Grande-Bretagne, sur les lieux.

J'en suis venu alors à la conclusion que, bien que la qualité et le prix soient, dans une certaine mesure, au nombre des conditions qui contrôlent cet échange de produits qui constitue le commerce, cependant la science moderne et les méthodes modernes de production ont ramené la qualité et le prix des produits fabriqués, tels que les tissus, la quincaillerie et autres au même étalon ou à si peu de chose près, que le commerce n'est plus contrôlé dans une mesure considérable par la qualité ou le prix, relativement aux produits fabriqués. Et les différences qui existent dans la qualité et le prix, étant des éléments très peu importants, sont plus que contrebalancées par les facilités sous le rapport des communications, sous le rapport des opérations de banque et du change et, par dessus tout, par les facilités de crédit que rencontrent les intermédiaires qui exploitent ce commerce—cette dernière condition étant le facteur le plus important. Ainsi, par exemple, il n'y a aucun doute que les acheteurs de l'Amérique du Sud préféreraient de beaucoup acheter les cotons américains suivant leur qualité et leur prix relatifs que les cotons anglais. Pourquoi ne le font-ils pas ?

Nous achetons beaucoup plus de l'Amérique du Sud que nous lui vendons et nous payons la différence au comptant à Londres.

Pourquoi ses marchands ne prennent-ils pas de nous des marchandises au lieu de numéraire, s'ils préfèrent nos marchandises ?

Pourquoi n'a-t-on pas établi un système de communications maritimes, sans prime ni subvention, entre les Etats-Unis et l'Amérique du Sud comme on l'a fait entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Sud ?

La raison en était difficile à trouver ; mais je crois pouvoir vous donner la véritable.

Tout le trafic de l'Amérique du Sud en marchandises et produits fabriqués est fait à très long terme. Comment ?

Le crédit n'est pas accordé par le fabricant des marchandises, mais voici le mode d'opération.

Le fabricant de cotons, par exemple, vend le coton éçu au marchand de tissus de cotons, comme on l'appelle. Le marchand paie le fabricant comptant, en espèces, sur livraison. Ce marchand, cet intermédiaire ou négociant, fait blanchir ces tissus, les fait imprimer ou autrement préparer pour chaque district ou marché dans l'Amérique du Sud ; il les emballe de la manière qu'il faut pour la région particulière où ils doivent être expédiés, en petits colis, propres à être portés à dos de mulet (s'ils doivent être transportés au cœur des Andes) ; il fait ses arrangements pour les expédier par l'un des paquebots en partance tous les jours pour l'Amérique du Sud ; il passe alors à un banquier le connaissance, portant en émargement les marques et numéros distinctifs des colis, et auquel est joint la facture, et il obtient de l'escompte à quatre ou six mois, avec l'entente d'un renouvellement à quatre ou six autres mois, au besoin, et le numéraire ou le produit de nos blés, de nos cotons et de nos huiles, dont nous avons fait remise pour couvrir nos achats sud-américains, forme une partie de l'encaisse de ce même banquier qui lui permet d'accorder ce long crédit. Mais cela ne suffirait pas. Ces marchandises sont transportées dans l'intérieur de l'Amérique du Sud, aux grandes foires, dans les villes de l'intérieur et à différents points de distribution. Là elles sont pratiquement troquées contre tout ce que désire vendre une population qui n'a pas de numéraire, mais qui a d'autres denrées. Ces autres denrées, quelles qu'elles soient—laines, peaux, minerais, nitrates ou quoique ce soit—sont admises en libre pratique en Angleterre pour être distribuées partout où elles sont en demande. Elles sont vendues, et du produit de leur vente le marchand de tissus de cotons rentre, en définitive, dans ses fonds et fait face à ses engagements chez le banquier de Londres qui lui a fait crédit. Londres étant un grand port libre est devenu, nécessairement, le centre de l'argent ou le centre du crédit de l'univers.

En d'autres termes, le commerce se fait maintenant à si petit bénéfice et sur une échelle si considérable que les profits ou pertes dépendent du coût des transports, du cours du change et des facilités du crédit.

En étudiant les causes qui ont empêché le trafic de l'Orient de passer par les Etats-Unis, M. Nimmo, le chef du bureau du commerce des Etats-Unis, dit dans son dernier rapport, à la page 57 :

Mais il y a une troisième condition, peut-être la plus importante, qui met des entraves à une exportation considérable et générale des produits des manufactures américaines, c'est le fait que les entreprises commerciales dans ce pays se sont façonnées aux habitudes et aux exigences de notre commerce intérieur de beaucoup le plus vaste et le plus profitable et que nos marchands, obéissants à leur intérêt propre, ont laissé l'exploration et l'exploitation du champ plus complexe et moins rémunérateur du commerce extérieur, aux marchands des contrées dont les ressources intérieures et les développements possibles sont incomparablement moindres que ceux des Etats-Unis."

En d'autres termes les américains, qui ont le génie de l'industrie et des chemins de fer, n'ont pas le génie du commerce et de la navigation. Autant ils sont en avant des autres pays dans le premier cas, autant ils sont en arrière dans le second.

Il est raisonnablement permis, dans ces circonstances, de croire que le Pacifique canadien deviendra la route nationale de l'Angleterre, de préférence au canal de Suez qui est une route neutre, contrôlée, du reste, par une majorité d'actionnaires français ; et quand le moment très prochain sera arrivé où les navires de gros tonnage seront les seuls à sillonner les mers, les anglais, forcés d'adopter la route canadienne, y viendront d'autant plus facilement qu'ils y seront poussés par toutes les sympathies de race, de drapeau et, si je puis me servir de cette expression dans le sens élevé du mot, par les préjugés nationaux qui sont puissants chez tous les peuples. Et peu à peu de Yokohama on passera à Shang-Hai, à Manille, à Saigon, à Hankow, à Tchi-Fou, à Singapour, puis dans tous les centres du commerce asiatique.

Mais quoiqu'il en soit du commerce de transit, il est indéniable que le chemin de fer du Pacifique déplacera une partie de notre propre commerce. Nous importons à peu près 40,000,000 de livres de riz, de thés, de cafés, sans compter quantité de drogues, d'épices, d'huiles essentielles et volatiles, de provenance asiatique. Si l'on songe que, l'an dernier, par exemple, nous avons eu recours à l'Union Pacific pour importer près de 4,000,000 de livres de thé, on comprendra comment le trafic viendra sur la ligne canadienne. L'an dernier les Etats-Unis ont exporté en Chine et au Japon 45,000,000 de verges de coton, plus de 1,000,000 de livres de poisson, 30,000,000 gallons d'huiles à éclairage, etc. Qui nous empêchera, avec un avantage de 44 milles de chemins de fer et de 300 milles de navigation de moins

de concourir dans ce commerce? Ainsi le fret sur le thé, de Shanghai à New-York est de \$47.50 la tonne. Comme il y a 5,515 milles de navigation et 3,320 de chemin de fer, on peut dire que le steamer reçoit \$13.79, soit $\frac{1}{2}$ de sou par tonne, et le chemin de fer \$33.71, soit 1 sou par tonne par millo.

La route canadienne ferait exactement les mêmes bénéfices en demandant \$42.16 pour le même fret, c'est-à-dire $\frac{1}{2}$ de sou sur 5,135 milles, et 1 sou sur 2,911 milles. Voilà donc comment on pourrait diminuer le fret de \$5.34 par tonne, c'est-à-dire de 11 pour 100. Le Pacifique canadien contrôlera bientôt le commerce de l'Asie, sinon immédiatement pour l'Europe entière, du moins immédiatement pour l'Amérique du Nord.

Mais je vais plus loin, M. le président, je prétends que les Américains se serviront de notre route, tant pour aller vers le Pacifique que pour venir à l'Atlantique; et les Américains eux-mêmes n'en font pas un mystère. Dans le rapport officiel des Etats-Unis sur le commerce intérieur pour 1884, je trouve ce passage significatif à la page 97 :

La ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien s'étendra de Montréal, dans l'est, à un port de la Colombie-Britannique.

En vertu de la réciprocité des facilités de transport qui existe pour le trafic sur les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, cette nouvelle voie ferrée transcontinentale deviendra une partie intégrante des chemins de fer des Etats-Unis. Les propriétaires et gérants du Pacifique canadien peuvent aussi acquérir la propriété et le contrôle de chemins américains, s'ils sont disposés à le faire et ils possèdent l'énergie, le tact et le talent financiers nécessaires pour accomplir cet objet, tout comme la direction du Grand-Tronc a déjà acquis le contrôle de chemins de fer dans les Etats-Unis. Par ce moyen ou par celui de traités de circulation faits avec les chemins de fer de ce pays le Pacifique canadien comme le Grand-Tronc peut être à même de faire une vive concurrence aux lignes des Etats-Unis pour le mouvement de notre commerce intérieur.

Il existe un fait singulier, c'est que la distance de Chicago à San-Francisco est exactement la même que de Chicago à Coal-Harbour *via* Winnipeg, savoir :

	Milles.
De Chicago à San-Francisco <i>via</i> Omaha.....	2,357
“ Chicago à Winnipeg, milles.....	874
“ Winnipeg à Coal Harbour, milles.....	1,483
	2,357

Or Coal Harbour est plus rapproché de la Chine et du Japon de 290 milles.

Quant à la direction de l'est, il ne semble pas exister de doute dans la députation, car l'opposition a déjà consigné son opinion dans le journal de cette Chambre. Nous lisons, en effet, dans le procès-verbal des Communes, séance du 26 janvier 1881 :

M. Laurier propose comme amendement, secondé par M. Dumont, que tous les mots après “que” jusqu'à la fin de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants: “le contrat du Pacifique canadien pourvoit à la construction d'environ six à sept cents milles de chemin de fer, au nord du lac Supérieur, entre le lac Nipissing et la jonction avec le chemin déjà construit depuis la Baie du Tonnerre, à travers un territoire inhabité et inhospitalier, et comportant une dépense considérable; qu'une simple fraction du coût de cet ouvrage, si elle était appliquée comme subside, assurerait la construction des soixante et trois milles communs à la ligne principale et à celle du Sault Sainte-Marie aussi bien que le reste du chemin jusqu'au Sault Sainte-Marie, dans un espace de deux ou trois années au plus; que la ligne du Sault Sainte-Marie assurerait aux provinces de l'Ontario, de Québec et de l'Est, une communication par voie ferrée avec le Nord-Ouest, d'une longueur à peu près égale, et d'une qualité supérieure à la ligne proposée au nord du lac Supérieur; que cette ligne assurerait aussi à tout le Canada un grand commerce venant d'une étendue énorme des Etats de l'Ouest, s'étendant de la frontière jusqu'au sud de Saint-Paul et déjà habitée par une population d'environ 1,200,000 âmes; que cette ligne nous donnerait ainsi d'ici à trois ans, et pour une simple fraction du prix de l'autre ligne, de plus grands avantages que ceux qui pourraient nous être assurés par l'autre ligne, et seulement dans une période de dix années, laquelle période est celle stipulée pour la construction; que cette ligne reliait à la fois les états de l'Ouest et les territoires canadiens du Nord-Ouest par une voie ferrée avec les vapeurs transatlantiques à Montréal et à Québec, et cela au moyen d'une route trois cents milles plus courte que la route actuelle au port de New-York; que ce dernier avantage joint à cet autre avantage d'une route 250 milles plus courte dans le trajet par mer, jusqu'à Liverpool, assurerait à cette ligne une position prépondérante, et de grands bénéfices au pays; que la construction de cette ligne au Sault Sainte-Marie ou à la baie de Gouais établirait une route de première classe par le Sault

M. CHAPLEAU

Sainte-Marie et la Baie-du-Tonnerre, tant par voie ferrée que par eau, qui serait en même temps la plus courte, pour le transport des émigrants, de leurs effets et de leurs produits; que la construction du chemin depuis la rivière aux Etangs à la Baie-du-Tonnerre au nord du lac Supérieur, est, dans les circonstances actuelles, prématurée, et ne devrait pas être entreprise maintenant.

Prenons, par exemple Brainerd, l'une des stations à cette extrémité du “Northern Pacific” et nous trouvons les distances suivantes :

	Milles.
De Brainerd à Pacific Junction.	91
Pacific Junction à L'Anse.....	158
L'Anse à Marquette.....	26
Marquette à Sault Ste Marie.....	150
Sault Ste. Marie à Callander.....	244
Callander à Montréal.....	345
	1,014
Total.....	1,014
De Brainerd à New-York, <i>via</i> St. Paul et Chicago,	
la distance est.....	1,509

Voilà pour le “Northern Pacific,” c'est-à-dire pour tout le nord-ouest des Etats-Unis, depuis Portland, Orégon, un débouché de 500 milles plus court que par toute autre route. Comme il y a 382 milles de Montréal à New-York, le Northern Pacific gagnera donc 113 milles à se rendre à New-York par Montréal, plutôt que par Chicago.

Voilà pourquoi j'ai foi dans l'avenir, parce que la position géographique nous assure l'avantage, parce que le climat de l'Assiniboine et de la Saskatchewan est supérieur à celui du Montana, parce que la Colombie-Anglaise est plus favorisée que le Territoire de Washington, parce que nous ne sommes pas inférieurs à nos voisins en intelligence, et qu'avec les renforts de bras qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de nous envoyer, et les débouchés qu'il est aussi de son intérêt d'offrir à nos produits agricoles, nous devons infailliblement suivre la marche du développement obtenu par le “Northern Pacific.”

Or, que n'avons-nous pas vu depuis la construction du Northern Pacific? Cette marche ascendante dans la voie de la richesse et du progrès que cette grande entreprise américaine a ouverte est trop digne d'intérêt pour n'être pas étudiée. Il n'est pas difficile de nos jours de faire des études sur la philosophie des chemins de fer. Les résultats sont trop clairement accentués pour qu'il soit permis de les ignorer. Chaque dollar semé dans un chemin de fer en fait pousser cent. Si nous examinons l'ouest des Etats-Unis, nous constatons que les deux Pacifique américains, le Northern et le Central, ont eu à traverser des pays incultes exactement comme a eu à le faire le Pacifique canadien. Les régions plus particulièrement désertes étaient :

Pour le Northern : le Dakota, le Montana et le territoire de Washington :

Pour le Central : le Wyoming, l'Utah, le Nevada.

Remarquez la progression en population et en richesse, qui s'est manifestée dans ces territoires à la suite des chemins de fer :

	1860.	Popula- tion.	Richesse.	Ch. de fer. Milles
			\$	
Dakota.....		4,837	.....	.....
Montana.....		.....	.....	.....
Washington.....		11,594	5,600,000	.....
Wyoming.....		.....	.....	.....
Utah.....		40,273	5,596,118	.....
Névéda.....		6,857	.....	.....
		63,561	11,186,118	.....
	1870.			
Dakota.....		14,181	6,000,000	65
Montana.....		20,595	15,200,000	.....
Washington.....		23,955	13,580,000	25
Wyoming.....		9,118	7,000,000	447
Utah.....		86,786	16,160,000	257
Névéda.....		42,491	31,134,000	593
		197,126	89,054,000	1,387

1880			
Dakota	135,177	118,000,000	1,265
Montana	39,169	40,000,000	48
Washington	75,116	62,000,000	274
Wyoming	20,789	54,000,000	472
Utah	143,963	114,000,000	770
Nevada	62,266	156,000,000	769
Total.....	476,470	544,000,000	3,598

Ces six Etats qui ont une superficie de 639,486 milles carrés valaient en 1870 la somme de \$89,000,000, c'est-à-dire \$149 du mille. Dix ans plus tard, la richesse nationale avait augmenté de \$455,000,000 et la même superficie valait \$850 du mille, sans compter que 279,344 consommateurs de plus offraient leur contingent d'encouragement à l'industrie des Etats-Unis.

Le Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise ont une superficie de 895,000 milles carrés, en sorte qu'ils égalent les Etats suivants :

	Milles carrés.
Illinois	56,000
Michigan	57,030
Minnesota	79,205
Iowa	56,000
Dakota	149,100
Montana	149,080
Washington	69,180
Wyoming	97,890
Utah	84,970
Nevada	62,266
Total.....	858,121

Or ces huit Etats et Territoires présentaient en 1880 le tableau suivant :

Population.....	5,970,000
Richesse	\$7,847,000,000
Milles de chemins de fer.....	23,827

Le fait est que l'étude du développement des Etats de l'Ouest est aussi intéressante que remplie d'enseignements. Prenons comme point de départ le nombre de milles de chemin de fer construits dans les Etats suivants lors des divers recensements :

CHEMINS DE FER.

	1850.	1860.	1870.	1880.
Illinois.....	110	2,790	4,823	7,953
Michigan.....	342	779	1,638	3,931
Wisconsin.....	20	905	1,525	3,130
Minnesota.....			1,072	3,108
Iowa.....		655	2,683	5,235
Kansas.....			1,561	3,439
Nebraska.....			1,812	2,000
Missouri.....		817	2,000	4,011
Californie.....		23	702	2,220
Orégon.....			159	582
Nevada.....			593	769
Dakota.....			65	1,265
Arkansas.....			256	896
Colorado.....			157	1,581
Utah.....			251	770
Washington.....				274
Wyoming.....			429	472
Montana.....				48
Total.....	472	5,969	19,075	41,426
Construits avant 1860				5,969
“ de 1860 à 1880.....				35,457
Moyenne par année en vingt années.....				1,773

Remarquez maintenant l'accroissement de la population :

POPULATION.

	1860.	1870.	1880.
Illinois.....	1,711,000	2,539,000	3,077,000
Missouri.....	1,182,000	1,321,295	2,163,308
Wisconsin.....	775,000	1,054,000	1,315,497
Michigan.....	749,000	1,184,000	1,636,937
Iowa.....	674,913	1,194,000	1,624,615

Californie.....	379,994	560,000	864,000
Minnesota.....	122,000	439,000	780,000
Kansas.....	107,000	364,000	996,000
Orégon.....	52,000	90,000	174,000
Utah.....	40,000	86,700	144,000
Colorado.....	34,200	39,864	191,327
Nebraska.....	28,000	122,093	452,400
Washington.....	11,594	23,955	75,118
Nevada.....	6,857	42,490	62,266
Dakota.....	4,837	14,180	135,177
Idaho.....		15,000	32,610
Montana.....		20,595	39,159
Wyoming.....		9,118	20,784
Total.....	5,828,395	9,519,790	13,692,198
Moyenne par année.....			5,828,395

Augmentation..... 7,863,803
Moyenne par année..... 393,190

Puis vient l'augmentation de la richesse qui suit fidèlement, dans chaque Etat, la multiplication des voies ferrées :

RIICHESSE.

	1860.	1880.
Illinois.....	\$ 871,860,000	\$ 3,210,000,000
Missouri.....	501,214,000	1,562,000,000
Wisconsin.....	273,671,000	1,139,000,000
Michigan.....	257,163,000	1,580,000,000
Iowa.....	217,338,000	1,720,000,000
Californie.....	207,874,000	1,340,000,000
Minnesota.....	52,294,000	792,000,000
Kansas.....	32,327,000	760,000,000
Oregon.....	28,930,000	154,000,000
Utah.....	5,596,000	114,000,000
Colorado.....		240,000,000
Nebraska.....	9,131,000	385,000,000
Washington.....	5,601,000	62,000,000
Nevada.....		156,000,000
Dakota.....		118,000,000
Idaho.....		29,000,000
Montana.....		40,000,000
Wyoming.....		54,000,000
Total.....	\$2,491,949,000	\$13,055,600,000
Moyenne par année.....		2,491,949,000

Augmentation..... \$10,563,051,000
Moyenne par année..... 528,000,000

Nous avons donc le résultat suivant :

Moyenne par année de l'augmentation de chemins de fer.....	1,773 milles.
Moyenne de l'augmentation de la population.....	393,190 âmes.
Moyenne de l'augmentation de la richesse.....	\$528,000,000

Cela prouverait que chaque mille de chemin de fer a valu pour l'ouest : 222 âmes et \$300,000.

L'an dernier, les ports de New-York, de Boston, de Portland, (Maine), de Philadelphie et de Baltimore ont exporté pour \$536,315,318 de produits agricoles. Or, la statistique constate que les Etats que je viens de mentionner ont fourni 95 pour 100 de ces produits. Les mêmes causes ont toujours les mêmes effets et nous le voyons déjà dans le Nord-Ouest.

Il y a aujourd'hui, dans le Nord-Ouest, 250,000 âmes de plus qu'en 1873 et la meilleure preuve de ce peuplement rapide se trouve dans l'augmentation du revenu des douanes et de l'accise. C'est là un critérium infailible. Jugez plutôt :

	Douanes.	Accise.
1874.....	\$ 66,509	\$ 4,287
1875.....	179,377	8,176
1876.....	262,492	19,716
1877.....	225,314	24,018
1878.....	344,305	39,022
1879.....	294,591	53,741
1880.....	321,179	64,665
1881.....	471,845	97,678
1882.....	1,108,678	156,794
1883.....	1,833,655	183,872
1884.....	735,544	156,259
1885 (9 mois).....	475,132	116,992

La quantité de terres vendues est une autre manière de uger du développement d'un pays nouveau. Or le Dominion est en état de montrer les recettes suivantes, indépendamment des ventes faites par la compagnie du Pacifique.

1877.....	\$ 3,799
1878.....	19,424
1879.....	23,828
1880.....	120,479
1881.....	131,124
1882.....	1,744,456
1883.....	1,009,019
1884.....	951,636
1885.....	400,165

Il peut y avoir une diminution apparente pour les neuf derniers mois. Mais nous ne devons pas oublier que la plus grande partie des ventes se fait généralement au printemps et que, cette année, les troubles du Nord-Ouest ont arrêté la venue des immigrants et les affaires dans cette région. Nous devons aussi prendre en considération le fait que l'immigration ici comme aux Etats-Unis diminue à certaines époques comme on peut s'en convaincre en référant au tableau suivant :

1875.....	227,698
1876.....	169,986
1877.....	141,857
1878.....	138,769
1879.....	177,826
1880.....	457,257
1881.....	669,431
1882.....	788,992
1883.....	603,322
1884.....	518,592
1885 (1er décembre—6 mois).....	243,413

Mais si le mouvement de l'immigration au Canada est un peu ralenti, il est loin d'être arrêté, ainsi que le prouvent les chiffres suivants :

Ventes du 1er juillet 1884 au 1er mai 1885—		Aores
Homesteads—1,860, de 160 acres chaque.....	297,600	
“ 520, de 80 “ “	41,600	
		339,200
Pré-emption—1,016, de 160 acres chaque.....	162,560	
“ 520, de 80 “ “	41,600	
		204,160
Ventes		109,400
Total.....		652,760

N.B.—Les ventes ne comprennent pas 153 lots de ville à McLeod.

On a dit dans cette Chambre et dans la presse : Pourquoi le gouvernement ne se prévaut-il pas de son droit de prendre possession du chemin, si la compagnie ne peut pas le finir, plutôt que de lui avancer d'autres fonds ? Jamais plus fausse politique n'aurait été mise en œuvre. Il ne faut pas oublier qu'il y a pour \$29,000,000 de capitaux privés dans cette entreprise, et que ce n'est pas sur un *dictum* du gouvernement que ces particuliers s'inclineraient, laissant là leur argent, toute leur fortune peut-être. Les capitaux privés ont le droit de se défendre, c'est leur devoir de le faire, et dans le cas actuel, comme on ne peut pas exiger la livraison du chemin avant six années, ils le feraient. Ce n'est pas l'intérêt du gouvernement de chercher la ruine des particuliers. Dans le cas du "Northorn Pacific" il y a eu deux catastrophes de ce genre qui ont produit la plus profonde secousse dans la grande république toute entière. La chute de Jay Cooke, puis celle de Villard ont entraîné des crises financières aiguës, malgré l'immensité des affaires qui se transigent à New-York et dans lesquelles ces deux événements auraient dû se noyer. Mais si le contrecoup de ces deux chutes a été si prolongé dans un tel milieu, je me demande ce que deviendrait notre monde financier, dans les mêmes circonstances.

J'entrevois un amoncellement de ruines qui ferait de nos rues des déserts et de nos banques des cimetières. Pas un gouvernement ne pourrait ainsi se substituer à la compagnie sans l'indemniser de ses déboursés. Les gouvernements ne peuvent pas de la sorte spolier les particuliers, profiter de leurs misères ou de leur impuissance, pour s'ap-

M. CHAPLEAU

proprier le fruit de leur travail et de leurs économies. Quand le gouvernement a besoin d'argent, il le perçoit par une taxe qui pèse également sur tous ; il ne peut assaillir la bourse d'un citoyen et s'enrichir à ses dépens. Il est vrai que la loi de l'an dernier semble avoir posé le principe contraire ; mais, au fond, elle n'a fait que nous assurer le contrôle des négociations et empêcher, sans notre permission, l'épuisement inconsidéré des ressources du chemin, et pas un homme sérieux n'oserait dire qu'en prenant le chemin la loi a prévu que le gouvernement ne devrait pas indemniser, au moins en partie, les actionnaires qui y ont mis leur argent. Mes paroles, je le sais, vont donner prise à l'honorable chef de l'opposition qui, l'an dernier, imbu de cette vérité élémentaire, nous disait : " A quoi bon cette rigueur, cette clause terrible qui vous autorise à prendre le chemin, sans forme de procès ? Vous ne pourrez jamais vous résoudre à reprendre ce chemin, sans indemniser les particuliers qui y ont mis leur argent." Personne, que je sache, n'a spécialement contredit l'honorable député sur ce point. Nous avions besoin de cette clause sévère pour surveiller la construction et les opérations du chemin et pour donner l'assurance au public que nous irions, en cas d'extrémité, aux limites de la rigueur permise. De tous temps, les gouvernements ont donné ces indemnités et de tous temps ils agissent ainsi. C'est déjà assez pour les particuliers d'avoir perdu leur travail et une certaine marge pour frais d'administration et fausses dépenses qu'on ne trouveraient pas représentées dans les travaux existant. Le gouvernement, pour prendre possession du chemin aurait donc dû déboursier à peu près les \$29,000,000 d'actions payées, moins le dépôt déjà entre nos mains pour garantir l'intérêt. Puisque la compagnie demande \$15,000,000, parce qu'il y a de nouveaux besoins sur le chemin, nous n'aurions pu nous soustraire à cette responsabilité et il nous aurait fallu commencer, en conséquence, par ajouter à la dette nationale quelque chose comme \$30,000,000, à un moment où nous avons pour \$25,000,000 d'obligations à racheter, et \$30,000,000 à emprunter. Qui peut dire à quel taux seraient tombés les fonds canadiens, sous l'inspiration de l'immense tentation d'agiotage que cette ruineuse négociation aurait fait naître ?

Je n'hésite pas à dire que le résultat d'une semblable opération aurait été une perte énorme pour le trésor. Ce que je dis là n'est pas un argument nouveau. L'honorable chef de l'opposition s'en est servi avant moi. Il est vrai qu'il a paru s'en servir en manière de sarcasme, mais il sentait, tout de même, la force de cet argument lorsqu'il nous disait :

Et dans quelle position se trouveront le gouvernement et le parlement, si, à la fin des deux années, ces promesses ne sont pas remplies ? Allez-vous sacrifier les intérêts de ces actionnaires—ces pauvres gens qui ont dépensé leur capital sur le chemin, qui ont fait tant de bien au pays, qui ont bâti un chemin plus rapidement que jamais chemin n'a été bâti et qui y ont dépensé plus d'argent qu'on n'en a jamais dépensé auparavant ? Votre charité et votre confiance et votre sympathie sont immenses, allez-vous les exproprier, usuriers au cœur dur que vous êtes. Vous qui avez dit que la garantie valait deux ou trois fois la somme prêtée, allez-vous mettre les volets et chasser ces gens de leurs maisons, de leurs foyers, les dépouiller de leurs palais, leur enlever leurs équipages princiers ? Assurément vous ne vous conduirez pas aussi méchamment ? Voilà l'appel qui sera fait, voilà l'appel qui sera entendu. Le passé nous dit ce que sera l'avenir.

Oui, M. le président, nous ne pouvions pas prendre possession du chemin dans des circonstances qui auraient été aussi onéreuses pour nous et aussi injustes pour la compagnie. Naturellement, l'on cherchera à tourner l'argument contre moi touchant une autre partie de mes remarques, où j'ai démontré que la législation de cette année nous laisse toutes nos garanties. Si nous n'avons pu toucher au chemin maintenant comment pourrions nous y toucher plus tard ? Il y aura cette différence entre les deux situations. C'est que les actionnaires qui ont bien voulu risquer \$29,000,000 dans une entreprise devraient avoir les bénéfices de leur risque. Nous ne devrions pas la leur enlever avant qu'ils aient pu voir les résultats de leur essai, ils auraient droit

de nous dire : Puisque nous avons eu le courage d'exposer \$29,000,000 peut-être la fortune entière de plusieurs d'entre nous, donnez-nous la chance de voir le bout de notre entreprise. Nous sommes à la veille de réussir. Une crise générale nous frappe comme elle a frappé toutes les institutions et tous les pays ; donnez-nous le temps de la passer. Vous n'y perdrez rien ; puisque nous allons emprunter nous-mêmes ce que vous seriez obligés d'emprunter aussi si vous vous mettiez à notre place.

Ces remarques seraient sensées et justes aujourd'hui, mais elles n'auraient plus de force quand, une fois le chemin terminé, la compagnie aura vu le résultat de ses risques, et si, une fois en pleine opération, elle ne pouvait tirer du chemin des ressources suffisantes pour faire face à ses obligations. Si le chemin paie, il n'y aura rien à dire, puisque nous retirerons nos intérêts ; s'il ne paie pas, le gouvernement sera dans la position des hommes d'affaires qui doivent voir à se protéger ; car je ne doute pas que les \$15,000,000 d'obligations ne soient bientôt souscrites par le public. Une fois que la compagnie se sera mise entre les mains du public, elle n'aura plus les mêmes raisons de nous faire appel, l'entreprise sera entrée dans une autre phase. Et si, même alors nous pouvons nous protéger en protégeant aussi les actionnaires, il sera de notre devoir de le faire. Mais ce que je veux dire c'est qu'il ne sera plus de notre devoir de risquer davantage et que nous aurons toujours assez le contrôle de la situation pour nous garer de toute catastrophe, si la compagnie n'est pas alors en état de parer le coup.

En d'autres termes, le devoir d'un gouvernement est de mettre de la patience dans toute transaction intéressant la position financière des particuliers ; il doit épuiser toutes les ressources pour les protéger ; mais quand le dernier mot est dit, quand il ne reste plus qu'à choisir entre qui fera la perte, le gouvernement ou le particulier, il est toujours temps pour le gouvernement, s'il y a lieu, de faire valoir ses titres, de réclamer ce qui lui est dû. Nous ne voulons pas perdre un sou de nos avances au Pacifique et nous avons pris les moyens de ne pas les perdre.

Je ne suis pas de ceux qui croient que les gouvernements peuvent exploiter les industries à meilleur compte que les particuliers. Quelle que soit l'intégrité des employés, le zèle et l'esprit public des ministres, il est impossible à un gouvernement de faire concurrence aux particuliers sur le terrain de l'économie. Ils n'ont point les mêmes ressources et les mêmes excuses. Une mesure parfois mesquine que l'intérêt personnel pourrait justifier chez une compagnie deviendrait un grief ou une tache sous le patronage d'un gouvernement. La pression extérieure sur l'esprit d'un ministre est souvent irrésistible. Puis comment un gouvernement peut-il être assez libre dans ses mouvements pour tenir tête à cette merveilleuse activité des hommes de chemins de fer qui ne reculent devant aucun obstacle. Ces grandes organisations ne paient le plus souvent que par le commerce qu'elles stimulent elles-mêmes. Elles ont leurs steamers, leurs entrepôts, leurs maisons de commerce, elles se font du fret quand le public n'en donne pas assez, elles ont à se défendre contre les coupe-gorges organisés par des rivaux, ou elles ont à en organiser elles-mêmes. Comment voulez-vous qu'un gouvernement se fasse négociant, armateur, industriel, meunier, agioteur haussier ou baissier à la bourse, destructeur au besoin, rival implacable de ses propres administrés ? Ce serait contre lui des accusations sans fin de favoritisme ou d'injustices.

S'il réglait ses tarifs sur ceux des autres compagnies, on crierait au monopole ; s'il les abaissait ce serait de la concurrence déloyale, s'il les fixait d'une manière immuable le commerce qui est si sensible aux lois de l'offre ou de la demande, de l'abondance ou de la disette ne pourrait vraiment trouver son niveau. Tantôt ce serait trop, tantôt ce serait trop peu. En un mot vous auriez détruit la grande force d'un peuple : l'initiative individuelle ; vous auriez soumis l'intelligence si prompte, si souple de l'homme

d'affaires aux théories de l'homme politique tâtonnant dans les expériences économiques, sans connaître le prix d'un risque, d'une audace, d'un élan qui valent aux particuliers des dollars et des sous. Le trafic se ferait au point de vue d'une localité plutôt qu'au point de vue du commerce ; car il n'y a pas de force au monde capable de contrebalancer ces lois de la politique qui sont partout les mêmes. Aussi l'exploitation d'un chemin de fer par le gouvernement est-elle contraire aux idées anglaises. L'Intercolonial est une exception que les circonstances nous ont imposée ; mais le même état de choses ne saurait exister en faveur du Pacifique qui est une ligne de lutte et de rivalités. Lors de la grande enquête faite par le parlement anglais en Angleterre en 1867 sur l'opportunité de faire acheter les chemins de fer par l'Etat, l'opinion publique a été unanime contre le projet, et en citant quelques phrases du rapport qui résume la preuve, j'établis à n'en plus douter la thèse que je cherche à développer en ce moment. Ce rapport se trouve dans les vols. 38 et 39 des documents de la Chambre des Communes pour 1867. On y lit :

Nous avons ensuite à examiner si l'Etat étant propriétaire des chemins de fer serait capable d'améliorer le système d'administration. Aucun des témoins n'a recommandé l'administration directe par des officiers du gouvernement, mais quelques-uns sont d'avis que si l'on adoptait le plan d'affermir les chemins de fer par groupes il en résulterait de grands avantages. Pap. xxx. Rapport 1867, vol. 38, p. 12.

Le résultat pratique d'aucun plan pour l'achat par l'Etat et l'affermage subséquent des chemins de fer serait simplement de substituer la responsabilité moindre du concessionnaire pour un temps limité à la responsabilité plus grande et plus durable du propriétaire administrant son propre bien. Pap. xxxvi.

En France, l'absence presque complète jusqu'à nos jours de toute compétition parmi les chemins de fer met hors de question ce précieux équilibre qui est la sauvegarde de l'industrie britannique. Pap. xxxvii. L'idée de l'administration directe par le gouvernement semble être condamnée de tous les côtés. Les principales objections soulevées sont le manque d'un intérêt direct, le défaut d'une connaissance approfondie de la chose ou d'une aptitude particulière, les habitudes d'administration dispendieuses et le danger d'abus dans le patronage. Page 112 du même rapport.

Le pays s'est prononcé à plusieurs reprises sur la question et la décision n'a jamais varié. L'Acte de 1872 autorisant la construction du Pacifique déclare pertinemment qu'il devra être bâti par une compagnie privée et afin qu'il n'y ait pas de doute sur les dispositions unanimes du pays, quand le gouvernement Mackenzie arriva au pouvoir en 1874, il enregistra de nouveau dans nos statuts cette préférence universelle en faveur des compagnies privées, et quand même les hautes considérations que je viens d'énumérer n'existeraient pas, il en resterait une qui prime toutes les autres, et qui touche aux relations des partis avec la politique. Je demande quelle serait la tempête déchaînée dans cette Chambre, si vous étiez appelé dans le moment M. le président, à nous investir de la propriété du Pacifique et de l'immense patronage qu'elle implique. Avec quelle terreur ne verriez-vous pas l'opposition songer au fait que toutes les ressources du Pacifique seraient directement entre nos mains. C'est alors que toutes les philippiques, toutes les violences des anciens et des nouveaux jours feraient tressaillir les échos de cette enceinte, et l'on ne trouverait pas d'éloquence assez expressive pour nous dénoncer à la fureur des électeurs.

Certes, M. l'Orateur, si nous avions vécu pour l'amour du pouvoir, nous aurions pu nous munir de cette arme invincible. Mais avant de songer aux plaisirs du pouvoir nous devons penser aux devoirs qui l'accompagnent, et nous ne devrions pas jeter ces causes de perturbation dans le monde politique.

Nous voulons la lutte franche, ouverte, loyale, dépourvue des éléments comme des apparences de l'influence indue.

Avant de terminer, je dois de nouveau prier la Chambre de me pardonner la longueur des remarques que j'ai cru devoir faire sur cette importante question. Ce n'est pas souvent qu'il m'arrive d'abuser du bon vouloir et de la patience de mes collègues ; j'espère que la rareté du fait me vaudra leur indulgence et je me résume.

Je pense avoir prouvé qu'il était juste que le gouvernement fit ce qu'il a fait l'année dernière.

Je pense avoir démontré par les faits et les chiffres que j'ai mis devant la Chambre qu'il est juste que le gouvernement vienne en aide à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de la manière pourvue par ces résolutions, non pas en lui donnant notre argent, mais en aidant, en relevant son crédit sur les marchés financiers de l'univers.

Nous n'avons pas affaire à une compagnie d'exploiteurs ou même à de simples entrepreneurs, mais à une compagnie qui a prouvé, tout le pays le sait, que son dessein n'était pas de tirer des bénéfices de la construction même, mais du rendement qu'elle obtiendra du chemin, une fois qu'il sera bâti. J'espère que nous aurons l'appui même de nos honorables adversaires.

Nous nous attendons à la critique; nous savons que nous serons critiqués; peut-être est-ce mieux qu'il y ait une critique. Il est bien que les actes du gouvernement soient scrutés; mais nous ne craignons rien. Dans cette affaire le ministère a agi avec honnêteté, avec franchise, avec le seul et unique objet, non de mettre les finances du pays dans une position moins bonne, mais d'affermir le crédit de la compagnie à l'existence et au succès de laquelle le crédit de tout le pays est si intimement lié. Je sais que l'on trouvera à redire, mais il est un espoir que je veux exprimer avant de reprendre mon siège, et, en cela, pour un moment, je veux me faire l'apologiste des institutions américaines, du peuple américain et du sentiment qui prévaut aux Etats-Unis. Soyons unis au moins dans un sentiment, celui de ne pas diffamer notre pays, de ne pas décrier son crédit, de ne pas tenter de renverser nos institutions, ni d'abattre ce que nous avons élevé, car ce sont de nobles œuvres, de grandes œuvres qui, dans l'avenir, seront l'honneur non-seulement du ministère—car que sont les ministères dans tout cela?—mais de tout le pays.

Je n'ai pas objection à ce que nos honorables adversaires critiquent notre conduite. Je n'ai pas même objection à ce que ces honorables messieurs traversent la Chambre et prennent les sièges que nous occupons en ce moment. Pour moi, je donnerais volontiers ma place aux membres de la gauche. Ceux qui en ont fait l'expérience, savent que ce n'est pas le plaisir d'être ministres qui nous fait rester au pouvoir; la jouissance n'en vaut certainement pas ce que les gens sont portés à croire, et je céderais mon portefeuille à mes honorables adversaires et mes collègues dans le cabinet, j'en suis sûr, céderaient volontiers le leur si nous pouvions seulement penser que les honorables messieurs, appelés à nous remplacer, seraient imbus d'un plus grand esprit de patriotisme que nous mêmes?

Loin de là: Il ne nous sera pas même donné de voir nos honorables amis de la gauche offrir leur concours et soutenir—non pas le gouvernement, nous n'en avons pas besoin—mais le crédit du pays; et il nous faut reconnaître que, toujours, ils ont tenté de détruire le bon nom du Canada au lieu de sauvegarder son honneur. Mais que ces messieurs se le tiennent pour dit, ils ne le ruineront pas, ils ne ruineront pas la bonne renommée et la réputation de l'homme d'Etat qui, depuis vingt-cinq ans préside aux destinées du pays, ils ne ruineront même pas le chemin du Pacifique, la plus grande de toutes les œuvres que nous ayons entreprises.

Depuis le jour où je suis entré dans la politique, j'ai toujours remarqué la persistance de nos honorables adversaires à prédire la banqueroute de la nation. Toujours les mêmes diatribes. Je les ai entendues, en 1854, lorsque, n'ayant pas encore quatorze ans, j'entendais, pour la première fois, deux des plus grands orateurs de notre province, M. Morin et M. Papin; celui-ci disait, en cette occasion, que le chemin de fer le Grand-Tronc avait conduit le pays à la ruine et à la banqueroute. J'ai entendu la même chose des années après, et pourtant j'ai vu la patrie croître d'année en année, de plus en plus prospère. J'ai entendu ces dénonciations en 1864,

M. CHAPLEAU

lorsque le projet de l'union des provinces s'agitait dans le pays, et lorsque, tout jeune homme, j'allais de comté en comté, de paroisse en paroisse, lutter pour la cause de la Confédération. J'ai entendu nos adversaires politiques dire que la Confédération serait la ruine de notre province, qu'elle se terminerait par une banqueroute générale; que l'immense étendue de pays que comprennent les sept provinces et qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, était sans vitalité commune, sans force de cohésion, et s'effondrerait dans le désastre.

Mais, M. le président, il y avait une vitalité commune, il y avait une force de cohésion, et c'était l'énergie de la race canadienne, l'énergie des hommes qui ont créé ce pays, et ces éléments de force ont sauvé le Canada en dépit de tous ces fâcheux augures, en dépit de tous ceux qui ne cessent de décrier la patrie.

J'ai entendu les mêmes déclamations en 1872, et je me rappelle que, lorsque je me portai candidat à l'un des sièges dans cette Chambre, j'entendis l'un des plus forts champions des idées libérales dans la province de Québec, mon honorable ami de Verchères, (M. Geoffrion), dire que les £300.000 payés par le gouvernement du jour pour tout le Nord-Ouest, étaient une perte pour le pays et que ces territoires inhabités où errait encore le buffalo ne nous seraient jamais d'aucun profit. Et depuis lors, j'ai vu des millions et des millions de capital se placer dans ces territoires et des milliers et des centaines de milliers de colons affluer dans cette région qui deviendra le grenier de l'Amérique Anglaise du Nord comme l'ouest des Etats-Unis est devenu le grenier de nos voisins. J'ai vu le progrès de la patrie en dépit de tout ce qui a été dit pour le retarder. Et puis enfin, quand cette grande entreprise du chemin de fer du Pacifique fut discutée en public il y a en la répétition des mêmes choses que j'avais entendues auparavant en 1854, en 1864 et 1867, en 1871 et 1872. J'ai entendu tout cela depuis le commencement de cette entreprise, et, malgré tout, nous en avons vu les résultats; nous avons vu le pays croître de plus en plus, devenir l'objet de l'admiration des hommes politiques et des hommes d'affaires des Etats-Unis et faire naître un sentiment de jalousie de l'autre côté de la frontière.

Mais il y a une chose que je n'ai pas entendue, une chose que je voudrais entendre de la part de nos adversaires.

L'année dernière, je traversai les Etats-Unis pendant que la lutte pour l'élection du Président était dans toute son ardeur. Jamais il n'y eut une campagne électorale où les injures personnelles aient été aussi fréquentes et aussi envenimées: elles dominaient tous les sujets de discussion. C'était à regretter et de bons citoyens le regrettaient; mais j'ai trouvé, ce qu'il me fait peine de ne pas trouver dans ma patrie, j'ai trouvé que, tandis que chacun de ceux qui pérorait sur les hustings, parlant de son adversaire comme du pire et du plus vil de tous les hommes pas un seul d'entre eux n'a osé ternir si peu que ce soit, l'éclat de l'une des étoiles du drapeau des Etats-Unis; au contraire, tous se donnaient la main pour soutenir le crédit du pays et de chaque état dans lequel se faisait la lutte.

M. le président, les calomnies de ceux qui veulent vilipender le gouvernement, et qui désirent détruire le crédit du pays, de ceux qui veulent ruiner le grand œuvre du chemin de fer du Pacifique canadien, ne serviront de rien. Elles seront comme ces vents affolés qui soufflent la fumée et la poussière et portent les ténèbres avec eux. Les noires idées de ces hommes, leurs noires pensées, tout ce qu'il y a de noir dans leur cœur, tout ce qui est soufflé et soulevé contre nous et contre cette entreprise, ne fera pas plus que ces vents qui ne peuvent détruire les monuments de l'ancien monde. Ils peuvent donner une teinte plus sombre au granit et au marbre, mais les pyramides de l'Egypte et les grands monuments de l'Europe restent, comme le chemin de fer du Pacifique restera, aussi solides que si ces vents n'avaient pas passés sur eux.

M. BLAKE: M. l'Orateur, si les autres membres du cabinet ne désirent pas continuer la discussion, je vais retourner la Chambre en parlant un peu des discours que nous avons entendus et des projets que l'on a déposés sur la table. Je félicite l'honorable député de Pictou (M. Tupper) sur les événements de cette journée. Je félicite le haut commissaire sur les mêmes événements. Le gouvernement l'a déjà fait venir dans le but formel de faire passer le dernier projet relatif à l'aide donnée au chemin de fer canadien du Pacifique. Il s'est rendu à l'appel; puis il a parlé, bien qu'il n'eût pas le droit de voter. Il n'est plus venu :

"Oh, for one blast of Roland's horn
On Fontarabian echoes borne!
Through the dark Ronces Valles pass."

Comme il n'était pas là, il fallait faire remplir son rôle par deux acteurs. Ce n'était pas exactement un duo. Je ne puis guère appeler cela un concert, car il y avait quelques discordances dans plusieurs des expressions et des phrases dont on s'est servi. Il n'y avait pas cette harmonie que j'aurais aimé voir dans les arguments apportés par l'honorable ministre qui a proposé la résolution et par l'honorable ministre qui l'a appuyée. Nous avons eu un discours en deux volumes, au moins, avec cette singularité que les auteurs de ce discours ont semblé intervertir l'ordre naturel de ces volumes, car l'histoire moderne se trouvait au premier volume et l'histoire ancienne au second. Nous avons eu un ouvrage collectif. L'un était un discours composé de chiffres, et l'autre, un discours composé de fleurs de rhétorique. J'admettrai que les deux contenaient un grand nombre de chiffres. M. l'Orateur, bien que, dans cette circonstance je doive répondre à ces deux honorables ministres qui ont adopté une ligne de conduite dont je n'ai pas encore eu d'exemple dans ma courte expérience parlementaire, circonstance où un projet ministériel a été appuyé de deux discours avant qu'une voix du côté de la gauche se soit fait entendre; bien que je doive répondre à ces deux discours, le même esprit qui les a portés à penser que cette mise en scène était nécessaire, peut, je l'espère, contribuer à me soutenir dans cette lutte inégale, comme j'ai déjà été soutenu dans des luttes précédentes contre l'éminent homme d'Etat dont ils ont cherché à remplir le rôle.

C'est un grand jour pour Québec. Ses ministres ont ouvert le feu. Ses ministres ont commencé la guerre, en l'absence, il est vrai, du ministre de la guerre, qui est peut-être parti par le Grand-Nord, autant que je sache; toujours est-il qu'ils ont commencé la guerre. Mais un seul discours n'aurait-il pas suffi? Était-il absolument nécessaire qu'ils parlassent tous les deux? Un seul ministre de Québec n'aurait-il pu exposer le projet ministériel? Or, l'honorable ministre qui a parlé un peu longuement en dernier lieu, a terminé son discours sur un ton à peu près semblable à celui de sir Charles Tupper; en terminant, il a parlé comme l'on parle souvent de ce côté-là de la Chambre, lorsqu'on nous invite à discuter la question. Ils disent qu'ils demandent la critique, qu'ils l'invoquent, qu'ils ne la craignent pas du tout, qu'ils l'aiment beaucoup. Si nos observations démontrent que leur politique a été préjudiciable au pays, oh! alors, ils disent: "Vous décriez le pays, vous faites tort au pays. Critiquez vos actes autant que vous le voudrez, mais admettez que nous avons rendu le pays prospère et que votre politique a été tout ce qu'elle devait être." C'est dans ces conditions que l'honorable monsieur nous invite à remplir notre devoir.

Or, M. l'Orateur, nous avons tout autant d'intérêt à la prospérité du pays où nous vivons que les honorables messieurs de la droite. Notre fortune dépend tout autant de sa prospérité que la leur, peut-être plus. Nous aimons tout autant ce pays qu'ils l'aiment eux-mêmes. Pourquoi ne l'aimerions-nous pas? Quel intérêt avons-nous de décrier notre pays? C'est ici que nous vivons; c'est ici que nous sommes nés; c'est ici qu'habitent nos enfants, ceux que nous

aimons; c'est ici, lorsque le dernier jour sera venu pour nous, que nous espérons reposer; et pourquoi désirerions-nous décrier, diffamer ou déprécier notre pays? Mais si nous voyons que ceux à qui le pouvoir est confié abusent de leur autorité, si nous voyons que ceux qui ont eu la surveillance des affaires publiques les ont mal administrées, si nous constatons que leur politique a eu l'effet de faire tort au pays, de nuire à sa prospérité et de diminuer ses espérances de progrès, j'aimerais à savoir si ce n'est pas du vrai patriotisme de signaler ces fautes, ces erreurs, ces abus, afin qu'on y remédie. En conséquence, M. l'Orateur, aucun langage tel que celui dont l'honorable monsieur s'est servi ce soir et dans lequel, sous prétexte de patriotisme, il cherche à éviter la critique d'opérations qui ne peuvent pas résister à la critique; aucun discours, dis-je, tel que celui qui a été prononcé ce soir, pas plus que les discours semblables prononcés dans des circonstances précédentes, ne nous empêchera, lorsque nous le jugerons opportun, d'expliquer clairement ce que nous croyons être la condition de ce pays et à quelles causes cette condition est due. Or, M. l'Orateur, le secrétaire d'Etat, dans le second volume du discours collectif, a fait, comme je l'ai dit, l'histoire ancienne de la question; il a fait remarquer que les erreurs du parti libéral avaient commencé dès le début, que nous nous étions trompés en nous opposant au premier contrat et à la proposition de faire ratifier ce contrat par le parlement de ce pays dans les années 1871-72. Il a déclaré que nous nous y étions opposés et que nous n'aurions pas dû le faire. Comment l'honorable monsieur a-t-il décrit lui-même cette opération? Il a dit que c'était une opération audacieuse. C'était un fait sans précédent dans l'histoire du monde, jusqu'à ce jour, qu'une entreprise pour la construction de tant de milles de chemin de fer eût été projetée. Il dit: "Il est vrai que la France a construit plusieurs milles de chemins de fer; il est vrai que l'Autriche a fait des entreprises considérables de chemins de fer; mais la France, avec ses 40,000,000 d'habitants, l'Autriche avec ses richesses et sa population, n'ont jamais fait ce que l'on a proposé de faire au Canada en 1871."

Ce n'est pas que nous nous opposions à la construction d'un chemin de fer Canadien du Pacifique, ce n'est pas que nous ne désirions pas qu'un chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit; mais nous avons déclaré alors, ce que les événements ont certainement vérifié, qu'il n'était ni raisonnable ni prudent de consentir à ce qu'un chemin de fer Canadien du Pacifique fût construit, par nous, dans l'espace de dix ans, ainsi que le prescrivait le contrat de l'époque. Voilà ce que nous avons déclaré. Nous avons dit qu'il nous faudrait du temps pour construire convenablement le chemin et qu'il s'écoulerait plusieurs années avant qu'on pût le construire sans imposer un lourd fardeau au pays. Et notez, M. l'Orateur, que ce qui est arrivé à cette époque, s'est souvent répété depuis. Les honorables messieurs ont répondu à nos énoncés en promettant des choses impossibles. Ils ont déclaré au peuple du Canada qu'ils étaient sur le point de construire ce chemin sans augmenter les taxes qui existaient alors. Ils ont eu la hardiesse de dire que c'était leur politique, que cela s'accomplirait, et par ce moyen, par une petite majorité de 10, ils ont réussi à faire consentir le parlement à ce projet. J'ai dit que c'était le premier énoncé; c'était l'énoncé fait dans l'acte du parlement même, que le chemin devait être construit sans augmentation de taxes. Le parti libéral déclara qu'il n'était pas prudent pour le Canada de consentir à construire le chemin de fer Canadien du Pacifique dans l'espace de dix ans, comme on le proposait alors. J'aimerais savoir combien d'hommes d'affaires du Canada ne diraient pas aujourd'hui, si la question leur était posée, que le parti libéral avait raison? Le parti libéral déclara qu'il n'était pas possible que le Canada construisit le chemin comme le proposaient les honorables messieurs de la droite, qu'il n'était pas possible de remplir cette obligation sans augmenter considérablement les taxes du pays. J'aimerais savoir combien d'hommes d'affaires du pays répondraient

négalement à cette proposition, la combattraient aujourd'hui. Combien de membres de cette Chambre la combattraient et diraient aujourd'hui, que, bien que cette promesse n'ait pas été remplie, bien que le chemin n'ait pas été construit dans l'espace de temps stipulé, bien qu'il ait fallu un plus long délai, cependant nos taxes et notre dette n'ont pas été considérablement augmentées dans le but d'assurer la construction de ce chemin. L'acte du Parlement adopté le 14 juillet 1872, dit :

Considérant que la Chambre des Communes du Canada a résolu, durant la dite session maintenant dernière, que la construction et l'exploitation du dit chemin de fer devraient être confiées à des compagnies privées et non au gouvernement de la Confédération, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devait consister en concessions libérales de terres et en une subvention pécuniaire ou autre subvention, sans augmenter le chiffre actuel des impôts, tel que le gouvernement du Canada devait le déterminer plus tard.

C'est la résolution présentée par le gouvernement du jour ; c'est la résolution incorporée dans l'acte du parlement en formant le préambule du premier acte relatif à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. La promesse a-t-elle été remplie ? Le chemin a-t-il été construit dans l'espace de temps stipulé, et a-t-il été construit d'après les conditions ? Nos taxes n'ont-elles pas été augmentées d'une façon énorme ? Les honorables messieurs de la droite ne se sont-ils pas vantés que \$20,000,000 avaient été versés dans le coffre public au moyen d'une énorme augmentation de taxes et dépensés à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Ne savons-nous pas que l'on a demandé des emprunts à maintes reprises ; que l'on a contracté un emprunt l'année dernière, en grande partie pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, et qu'un bill demandant un emprunt a été adopté l'autre jour, en partie pour le chemin de fer Canadien du Pacifique ; et qu'après avoir augmenté considérablement les taxes et retiré ainsi tout ce que nous pouvions des poches du peuple et emprunté tout ce que nous pouvions et donné de l'argent comptant à la compagnie, l'on nous dit maintenant qu'ayant d'abord pris toutes les taxes et donné le montant à la compagnie, et en second lieu, ayant emprunté tout ce que nous pouvions et la lui ayant remis, qu'ayant épuisé ces deux sources de revenu, nous allons maintenant donner à cette compagnie nos billets comme dernière avance.

Telle est la position que nous occupons ce soir. Dans les circonstances, je dis que la prédiction du parti libéral que la politique du gouvernement, en 1872, ne serait pas une politique réalisable, une politique dont les événements prouveraient la sagesse, je dis que cette prédiction s'est réalisée par une foule de témoignages tristes dans leur force et leur influence sur les destinées futures de ce pays. Puis, l'honorable monsieur a dit que cette politique générale de 1872 était une politique qui avait conquis le Nord-Ouest. C'est la troisième conquête du Nord-Ouest que les honorables messieurs de la droite ont faite. Ils en ont fait une lorsqu'ils ont d'abord pris possession du pays—c'était une conquête militaire. Puis, il semble qu'il y a eu une conquête pacifique—j'admets que l'on exerce une domination au moyen du chemin de fer canadien du Pacifique—et ils ont fait une autre conquête depuis l'ouverture de la session. Ainsi, M. l'Orateur, nous voyons qu'ils aiment les conquêtes. C'est une forme de gouvernement militaire ; et aujourd'hui nous voyons que, non contents des conquêtes faites sous Wolseley et Middleton, ils ont conquis le Nord-Ouest avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et au moyen du chemin de fer Canadien du Pacifique, ils le tiennent sous leur domination. Quelles qu'aient été les difficultés qui ont existé auparavant, quelle que soient les excuses qu'aient été cette étroitesse de vue, ce manque de courage, qui ont fait craindre de faire construire en dix ans, par trois millions et demi d'habitants, ce chemin dont l'entreprise aurait fait reculer la France ou l'Autriche, si j'en juge d'après l'énoncé de l'honorable monsieur, qu'elle qu'ait été l'opinion qui nous a porté à venir à la conclusion qu'il était impossible de réaliser l'idée des honorables mes-

M. BLAKE

sieurs de construire ces travaux sans augmenter les taxes, quelles qu'aient été les excuses que l'on a pu donner pour pallier les erreurs de jugement de 1872, que nous avons commises d'après le secrétaire d'Etat, mais dont nous n'avons pas du tout honte aujourd'hui et que nous sommes tout à fait disposés à répéter aujourd'hui et toujours, que nous montrons comme des preuves de notre jugement et de la supériorité que nous avons, sur ces questions, sur les honorables messieurs de la droite ; quelles qu'aient été les excuses que l'on a pu donner pour pallier les erreurs de jugement de 1872, dis-je, l'honorable monsieur dit qu'en tout cas, il n'y a aucune excuse pour expliquer la ligne de conduite que nous avons suivie en 1876, 1877 et 1878. Ces années-là, dit l'honorable monsieur, l'on a plaidé folie et incapacité. L'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), au début même de son administration, étant revenu en cette Chambre après avoir remporté une victoire sur la politique du chemin de fer du Pacifique canadien qu'il avait soumise au peuple, qu'il avait soumise dans ses discours, et au sujet de laquelle il avait reçu l'approbation du peuple, l'honorable député de York-Est, dis-je, a proposé son acte relatif au chemin de fer du Pacifique canadien. Dans cet acte, il proposait la nouvelle promulgation de la résolution et du préambule de l'ancien bill, et répétait la déclaration en ces termes. Je traduis du français :

Considérant que par la législation de la présente session, dans le but de faire honneur aux obligations de la Confédération, le taux des impôts a été porté à un chiffre beaucoup plus élevé que celui qui existait à l'époque de la dite résolution ; et considérant qu'il est à propos de prendre des mesures pour l'exécution des dits travaux aussi rapidement qu'ils pourront être accomplis, sans élever davantage le taux des impôts, etc.

Sa proposition était alors d'approuver l'idée que la taxation ne devait pas être augmentée, en tout cas au-delà du chiffre auquel il avait été élevé par la législation existante, et que le chemin devait être construit d'après ce mode. Un honorable député qui siège à mes côtés me rappelle que la Chambre a été unanime à appuyer ces propositions. Alors nous n'avons pas tort en 1874.

J'irai plus loin ; je parlerai des années auxquelles a fait allusion l'honorable ministre. Il a dit—j'en ai pris note—qu'il n'était pas permis d'avoir des doutes en 1876 ; puis il a dit qu'il y avait un aveu de manque de sagesse et d'incapacité parce que mon honorable ami n'avait pas poussé les travaux et n'avait pas fait beaucoup plus que ce qu'il a fait, ou qu'il n'avait pas proposé beaucoup plus que ce qu'il a proposé. M. l'Orateur, le 7 avril 1876, l'année où, d'après l'honorable ministre, nous avons prouvé l'incapacité où nous étions d'entreprendre ce projet, une motion a été faite pour ajouter ces mots au crédit affecté aux dépenses du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'année :

Tout en accordant cette somme, cette Chambre désire enregistrer son opinion que les arrangements pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique devraient être tels que les ressources du pays le permettraient, sans augmenter le chiffre actuel de la taxation.

Ainsi, nous voyons qu'une fois encore, après toutes les négociations qui ont eu lieu avec la Colombie-Britannique, après le débat au sujet du fiasco des conditions Carnarvon, lorsque la question fut posée clairement devant le parlement, la Chambre a été appelée à décider si elle approuverait l'opinion que les arrangements, quels qu'ils fussent, fussent restreints par cette condition, quant à la taxation, et le parlement a approuvé cette opinion. Il l'a approuvée, M. l'Orateur, non par la majorité ordinaire de parti de mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie)—cette proposition a été appuyée par 149 voix. Dix seulement ont voté contre la proposition, et je vais lire les noms de quelques-uns de ceux qui ont voté en faveur de la motion, pour l'édification du secrétaire d'Etat, à qui cela ne semble pas être de la simple histoire ancienne, mais de l'histoire si ancienne qu'il ne l'a apprise que d'une façon très obscure.

Voici quelques-uns de ces noms : Baby, peu après membre du gouvernement de l'honorable monsieur, et depuis élevé à

la magistrature; Costigan, peu après membre du gouvernement, et qui, excepté pendant une légère intervalle de vingt-quatre heures, a toujours depuis fait partie du gouvernement et honore encore le cabinet de sa présence; Desjardins, un partisan bien connu du gouvernement actuel, l'un de ses principaux partisans; Kirkpatrick, aujourd'hui orateur de la Chambre; Langevin, qui, quelque temps après, a été ministre et l'est encore; Masson, peu après ministre, et aujourd'hui lieutenant-gouverneur de Québec; Mousseau, peu après ministre, et aujourd'hui juge; ils semblent s'en aller, ces ministres de Québec; Ouimet, un ferme partisan du gouvernement, soit au n° 8 ou en dehors; Plumb, un chaud partisan des honorables messieurs, rejeté par le peuple et élevé au Sénat; Robitaille, autrefois membre du gouvernement, qui a repris son portefeuille lorsque ses amis sont revenus au pouvoir, qui est devenu lieutenant-gouverneur, et est aujourd'hui membre du Sénat; Rouleau, nommé adjoint du greffier de la Chambre. Je n'irai pas plus loin, mais je dis, pour le bénéfice de collègues de l'honorable monsieur, le ministre par *interim* des chemins de fer, qu'il était au nombre des dix qui ont voté contre la résolution.

M. McCALLUM: Vous avez élevé les taxes dans la suite; vous n'avez pas appliqué le principe de cette résolution.

M. BLAKE: Les droits avaient été portés, je pense, à 17½ pour 100 avant cela.

M. LANDERKIN: Deux ans.

M. BLAKE: Au moins un an avant cette époque. Nous n'avons rien fait qui nous obligeât à augmenter les droits pour un but quelconque; la résolution de la Chambre des Communes était que les arrangements relatifs au chemin de fer Canadien du Pacifique devaient être tels, qu'ils ne devaient produire aucun effet préjudiciable au chiffre de la taxation de l'époque.

Je pense que vous verrez, M. l'Orateur, que, dans l'année 1876, le parlement était assez unanime, et, en tout cas, je ne pense guère que le successeur de ce grand nombre d'hommes distingués de Québec, qui vient à la dernière heure pour remplacer les hommes éminents qui ont obtenu de plus hautes positions, je ne pense pas, dis-je, qu'il soit autorisé à déclarer que la politique de mon honorable ami le député de York-Est était une politique d'incapacité et de fiasco évidents, quand il voit cette résolution approuvée par tous ces hommes. L'honorable député de York-Est, M. l'Orateur, désirait sincèrement maintenir les conditions que les honorables messieurs de la droite s'étaient engagés à remplir; il était décidé à maintenir ces conditions autant qu'il lui était possible de le faire. Le secrétaire d'Etat, en continuant sa leçon d'histoire ancienne, en nous donnant quelques renseignements vieillissés—bref, si je dois le dire, un grand nombre des renseignements qu'il nous a donnés m'ont rappelés certains articles que j'ai lus autrefois dans *La Minerve*—en nous donnant, dis-je, un grand nombre de renseignements vieillissés, a critiqué sévèrement la politique de mon honorable ami le député de York-Est en construisant le chemin de fer de Fort-William à Winnipeg, et en ne commençant pas, alors, la construction de la ligne sur la rive nord du lac Supérieur; il a aussi critiqué nos actes parce que nous n'avions pas poussé vigoureusement les travaux à la Colombie-Britannique.

Je puis, M. l'Orateur, signaler une autre résolution proposée à l'époque où mon honorable ami était premier ministre, par M. DeCosmos, autrefois membre de cette Chambre, l'auteur de cette résolution, demandait de pousser les travaux dans la Colombie-Britannique, ce qui fut combattu, non seulement par le vote, mais par les discours des honorables messieurs de la droite, y compris le premier ministre actuel, qui croyait que la chose était prématurée, que c'était une pression déraisonnable, que les circonstances avaient changé et que la construction ne devait pas être hâtée ainsi.

Au sujet de la rive nord du lac Supérieur, je puis dire que lorsque les honorables ministres reprirent le pouvoir et

exposèrent la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1880, sir Charles Tupper, qui agissait comme porte parole du cabinet, s'est lui-même déclaré en faveur du retardement de la ligne au nord du lac Supérieur. Il proposa de construire dans la prairie et de commencer aussi la construction dans la Colombie-Britannique, mais il ne proposa rien pour la rive nord du lac Supérieur.

Au contraire, il exprima l'opinion que nous ne pouvions pas entreprendre cet ouvrage de suite, et à cette époque la communication entre Port-Arthur et Winnipeg était presque terminée.

Aujourd'hui l'honorable secrétaire d'Etat se montre bien sévère envers mon honorable ami, au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il l'accuse d'avoir dépensé beaucoup d'argent, sans résultats, et d'avoir fait très peu de chose. Je vais vous lire, M. l'Orateur, une appréciation plus juste de la politique de mon honorable ami. Je m'étonne que l'honorable secrétaire d'Etat n'ait pas lui-même découvert cette appréciation au cours de ses études sur ce sujet. L'homme éminent dont je cite en ce moment les paroles, disait en 1878 :

Je parlerai brièvement du montant de l'argent du public requis pour terminer les travaux déjà entrepris, et les contrats dans lesquels le pays est engagé. Le montant requis pour terminer le chemin, depuis les rives du lac Supérieur à Kaministiquia, ou la Baie-du-Tonnerre, jusqu'à la Rivière-Rouge, est évalué en chiffres ronds, avec un équipement raisonnable, à environ \$18,000,000. Le pays est tenu de payer cette somme.

Je parle ensuite de la subvention au Canada-Central, à l'embranchement de la baie Georgienne, à l'embranchement de Pembina et les contrats pour les télégraphes et le reste, ce qui porte la somme à \$28,456,000.

Puis, cet homme d'Etat éminent disait :

Je n'hésite pas à dire que les travaux dont j'ai parlé comme devant coûter plus de \$28,000,000, ont beaucoup contribué à écarter les difficultés et à favoriser l'entreprise. Puisque, dès le début, nous considérons le développement du grand Nord-Ouest comme la seule base sur laquelle un gouvernement ou une compagnie pouvait entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, les \$18,000,000 de deniers publics dépensés pour ouvrir la région difficile et presque inaccessible qui se trouve entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, auraient donc servi à développer, améliorer et à peupler ce vaste et fertile Territoire du Nord-Ouest. De sorte que nous pouvons espérer d'ouvrir de même un jour, la région encore plus difficile et étendue, comprise entre les montagnes Rocheuses et la côte du Pacifique. Et, bien que ces deniers n'aient pas été déboursés dans les limites mêmes de la Colombie-Britannique, l'on admettra qu'ils ont été dépensés d'une manière bien plus propre à assurer la réalisation de l'entreprise que si chaque dollar out été versé dans la province dont il s'agit, en partant des côtes du Pacifique. En effet, aucune dépense faite à la Colombie-Britannique ne pouvait contribuer à ouvrir cette vaste région du Nord-Ouest, du développement et de la colonisation de laquelle dépend le succès de la gigantesque entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai dit que nous avons beaucoup d'avantages dans l'exécution de pareille entreprise. Nous avons fait un grand pas depuis cinq ans. Et, non seulement nous avons accompli d'importants travaux qui nous assureront bientôt une communication rapide et facile, sur notre territoire, entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge; mais nous avons acquis des renseignements dont on ne saurait exagérer la valeur sur les Territoires du Nord-Ouest. Si élevée que fut notre évaluation il y a quelques années, si hautement favorable que put être notre opinion sur les ressources du grand Nord-Ouest, nous ignorions presque la vaste étendue des terres fertiles qui existent dans ce pays. Les explorations qui ont été faites, bien qu'elles aient entraîné des dépenses considérables, sont à bon marché, si l'on songe au résultat obtenu en réalité. D'ailleurs, nous ne pouvons espérer de mener à bonne fin cette grande entreprise qu'en démontrant quelle est la valeur et la nature de cette région. Et je soutiens que les explorations faites et la connaissance plus complète que nous avons de ses ressources, nous mettent en position de faire appel aux capitalistes avec bien plus de confiance et de succès que nous n'aurions pu le faire sans cela.

Voilà, M. l'Orateur, ce que disait en 1879 sir Charles Tupper, parlant au nom du cabinet et exposant sa politique au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique; c'est en ces termes qu'il appréciait la conduite tenue par mon honorable ami au sujet de cette entreprise pendant qu'il était le chef du gouvernement. Voilà quelle était cette appréciation plus juste, plus équitable, fondée sur une connaissance plus complète de la question, que celle du secrétaire d'Etat, qui arrive ici à la dernière heure et essaie de se mettre à l'aise

en prononçant des discours diamétralement opposés à ceux que faisait sir Charles Tupper.

Alors les connaissances étaient plus fraîches ; le gouvernement venait d'arriver au pouvoir ; après une lutte de cinq ans ils venaient de réussir aux élections ; et tout frais sortis du combat, c'est là toute la critique que se permit contre la conduite de mon honorable ami celui qui en cette occasion était chargé d'exposer la politique du gouvernement du jour au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne demande pas de meilleure défense au parti libéral ou de son digne représentant, le député de York-Est, que cette déclaration de celui qui avait été son adversaire dans l'opposition, pendant cinq ans, lorsqu'il était lui-même à la tête du gouvernement.

Que faisait mon honorable ami ? Rien ? L'argent payé pour les arpentages et les explorations était-il gaspillé ? J'ai sur ce point la parole de sir Charles Tupper. Les travaux entre Port-Arthur ou Fort-William et Winnipeg étaient-ils un gaspillage, à moins que la ligne au nord du lac Supérieur ne fut terminée ? Pour prouver le contraire j'ai la parole de sir Charles Tupper et j'ai aussi les faits.

Nous savons tous que la plus grande partie de l'émigration du Nord-Ouest à lieu pendant la session de la navigation, et du moment que nous construisons un chemin entre Port-Arthur et Winnipeg nous avons ainsi pendant la navigation une route entièrement canadienne pour le transport des émigrants depuis les côtes de l'Atlantique jusqu'au Nord-Ouest. Je ne sais pas si les orateurs de la droite n'exagèrent pas les dangers auxquels sont exposés les émigrants voyageant en pays étrangers ; je n'exprime pas d'opinion à ce sujet ; mais la conduite de mon honorable ami était de nature à mettre les émigrants à l'abri de ces dangers pendant la saison de navigation.

Parlons maintenant des céréales du pays. Pendant les premières années elles n'étaient certainement pas en trop grande quantité pour ne pouvoir pas être transportées depuis Port-Arthur. Ainsi, je crois que ce plan était sage, comme faisant parti d'un système qui, je l'avoue, pesait fortement sur nos ressources, mais qui, malgré tout, était proportionné à ces ressources, un système qui devait coloniser le Nord-Ouest en nous mettant en communication avec ce pays. Nous comprenions, comme le disait sir Charles Tupper, dans les paroles que je viens de citer, que le Nord-Ouest devait être le point d'appui du chemin de fer Canadien du Pacifique ; nous comprenions que la colonisation du Nord-Ouest était la condition essentielle du succès de cette entreprise ; et la conduite tenue par mon honorable ami, bien qu'elle fut hardie dans les circonstances dans lesquelles se trouvait le pays, était certainement un pas important fait dans cette direction, ainsi que l'ont admis ses adversaires. Irai-je plus loin ? Pendant la campagne de 1878, quelles accusations portait-on contre la politique que mon honorable ami avait suivie au sujet du Pacifique canadien ? Cette accusation je l'ai lue l'autre jour dans cette Chambre, dans une brochure de sir David Macpherson, dans laquelle il reproche à mon honorable ami d'aller trop vite et trop loin.

Il tremblait à l'idée que, depuis le commencement du projet, jusqu'à la fin de l'exercice de 1876, le Canada avait dépensé la forte somme de \$6,250,000 ; mais il n'a pas bronché depuis, lorsque les dépenses se sont élevées à \$10,000,000 et \$20,000,000 par année. Il prétendait que ce qu'il y avait de mieux à faire c'eût été de nous servir des lignes américaines et de ne pas même entreprendre d'établir des communications avec Winnipeg et Port-Arthur, par chemin de fer et par eau. C'était là son opinion, et lorsque je l'ai cité l'autre jour, ayant été une ou deux minutes sans donner le nom de l'auteur, les applaudissements ironiques ne tardèrent pas à se faire entendre de l'autre côté de la Chambre, parce que les honorables députés de la droite étaient bien certains que c'était un grit qui avait dit cela.

M. McCALLUM : Vous n'en avez pas cité assez long.

M. BLAKE

M. BLAKE : Alors, l'honorable député en finira la lecture un autre jour, mais je crois qu'il ne citera pas ce passage. Je dis que j'ai entendu les applaudissements ironiques de la droite, parce qu'on croyait que c'était les idées d'un grit, bien qu'elles fussent celles d'un annexioniste qui a tout ce qu'il faut pour faire partie d'un cabinet tory ; mais lorsque j'eus donné le nom, les applaudissements cessèrent, et je crois que ceux qui applaudissaient sont restés l'oreille basse.

Ce sont des accusations de cette nature qu'on nous lançait ; et je maintiens que la politique de mon honorable ami au sujet du Pacifique Canadien, vu les circonstances dans lesquelles se trouvait le pays, avaient l'approbation du parlement et du pays. Il n'y avait pas de dissension sur cette question, à l'exception de celle soulevée par sir David Macpherson et sa brochure.

Lorsque les ministres actuels arrivèrent au pouvoir, ils ne s'écartèrent guère, au commencement, de la politique adoptée par mon honorable ami. En 1879 ils proposèrent un système comparativement lent. Ils pensèrent ensuite qu'ils auraient besoin du secours de l'Angleterre ; ils crurent que nous ne pouvions pas finir cette entreprise seuls, et ils décidèrent de s'adresser au gouvernement impérial. Ils déclarèrent qu'ils construiraient un chemin de fer de colonisation à travers le Nord-Ouest et un autre dans la Colombie-Britannique, mais dans les deux cas ces commencements de chemins devaient être de beaucoup inférieurs à ce qu'on s'était d'abord proposé de faire.

Personne ne s'opposa à leur projet de construire un chemin à travers la prairie ; au contraire, le projet fut trouvé excellent. Mais les communications à l'est étaient remises à plus tard. L'honorable secrétaire d'Etat a fait voir le danger qu'il y a de perdre fond. Comme une des preuves de l'incapacité de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), il a cité le fait que le gouvernement avait construit environ 100 milles de chemin que la compagnie a trouvé inutiles et qu'elle a dû défaire.

J'admets qu'il y a eu 100 milles de chemin que la compagnie a jugé sans utilité et qu'elle a fait défaire, mais ces 100 milles n'ont pas été construits par mon honorable ami ; ils ont été construits par le gouvernement actuel ; ils ont été construits par les honorables messieurs de la droite ; ils ont été construits par le gouvernement de sir John A. Macdonald ; et si ces 100 milles de chemin sont une preuve d'incapacité, qu'il en porte toute la responsabilité.

L'honorable secrétaire d'Etat parla ensuite de mon discours de 1880, et il en cita le passage dans lequel je parle des opinions que j'exprimais en 1874 sur ce projet de construire le chemin dans dix ans. Il est vrai que je croyais alors qu'il n'était pas possible de remplir les conditions de l'arrangement, et que ce serait désastreux pour le pays ; j'exprimais cette opinion à tort ou à raison, mais je croyais alors en 1880 et je crois encore en 1885 que j'avais raison. Je croyais que le pays était trompé par cet arrangement, parce qu'on lui faisait croire qu'il était possible de mener l'entreprise à bonne fin sans augmenter les taxes ; je m'opposais à ce qu'on ruinât le pays et la Colombie-Britannique en tentant de faire une chose que je croyais impossible. Mais si après un exposé franc, sincère et loyal, la Colombie-Britannique avait dit : Nous insistons pour qu'on exécute les conditions de l'arrangement ; nous ne voulons pas vous remettre votre parole ; nous insistons pour que le contrat soit exécuté à la lettre ; si vous ne pouvez pas tenir vos promesses, nous voulons reprendre notre liberté, je n'aurais certainement pas été disposé à la retenir malgré elle ; je n'étais pas prêt à dire : Oui, nous vous avons entraîné dans la Confédération canadienne sous des conditions qu'il nous est impossible de remplir, mais nous ne vous laisserons pas partir quand même vous le voudriez ; nous insisterons pour vous retenir quand même vous voudriez partir.

Au contraire, j'étais disposé à dire à la Colombie-Britannique : Nous voulons bien faire notre possible pour construire ce chemin aussi rapidement que le permettront les

ressources du pays dont vous faites partie; si cela ne vous convient pas; s'il vous faut absolument la lettre de l'engagement, et si vous voulez vous séparer, nous ne vous retiendrons pas malgré vous, en vertu d'un contrat que nous sommes incapables de rompre.

J'ai dit cela et je ne vois pas que c'était une chose injuste ou déshonorante à dire. Je crois que c'était ce que la justice et la loyauté ordonnaient à tout homme des anciennes provinces de dire à la Colombie-Britannique.

C'était le moins que l'on pouvait dire à cette province que de lui faire savoir que nous ne la traiterions pas en esclave, on ne remplissant pas les conditions d'après lesquelles elle était entrée dans la Confédération.

L'honorable secrétaire d'Etat dit ensuite que mon honorable ami proposa pour la construction du chemin de fer du Pacifique un plan très dispendieux, parce que, dit-il, outre une subvention en terre et une subvention en argent, il offrait une garantie de 4 pour 100 sur une certaine somme pendant vingt-cinq ans. Une partie de cela est vrai, mais une partie seulement. Toute cette prétention n'est pas appuyée sur des faits, d'abord mon honorable ami n'a pas fixé de somme, et l'honorable ministre en a donné une, la plus faible, dit-il, et ensuite il prétend que l'honorable député de York-Est a offert cela. Ce qu'il a fait ça été de demander des soumissions pour construire le chemin, disant, telle subvention en terre et en argent sera payée; si vous voulez plus, dites combien de cette garantie à 4 pour 100 vous demandez pour construire le chemin. Il n'a pas offert de somme fixe; il n'a pas dit qu'il accepterait la soumission, mais il voulait recevoir une offre qu'il soumettrait au parlement avec l'approbation du gouvernement, conformément à la politique libérale que nous avons toujours demandé lorsque les honorables messieurs de la droite étaient au pouvoir. Mais l'honorable ministre, pour faire une somme plus considérable, y joint ce chiffre indéterminé et inconnu. Il suppose qu'il est soumissionnaire et il envoie sa soumission. L'autre jour j'ai entendu les mots "soumissionnaires factices" appliqués à un certain nombre de citoyens respectables; je ne veux pas insulter l'honorable ministre en disant qu'il est un soumissionnaire factice, mais il arrive bien tard avec sa soumission; mais s'il l'avait faite en 1876 ou 1877, on lui aurait répondu que sa soumission était trop élevée.

Mais il y a encore une autre difficulté. Il mentionne une somme et il dit qu'une garantie d'intérêt à 4 pour 100 par année sur cette somme pendant vingt-cinq ans est égale au capital. Il ne fait pas le calcul des annuités; il ne tient pas compte du fait qu'une partie de cette somme devient échue dans 25 ans, une autre partie dans 24 ans, une autre dans 23 ans, et ainsi de suite; il multiplie simplement 4 par 25, et il dit que c'est là la proposition; c'est ce qu'il appelle une critique franche et loyale.

Il fait remarquer aussi qu'il y a une grande différence entre cette prétendue offre de mon honorable ami et la position actuelle. Il dit que le matériel roulant du Pacifique canadien est de \$9,000,000, et qu'il sera prochainement de près de \$10,000,000. Ce n'est pas ainsi que je le comprends. L'expression dont on s'est servi dans la plupart des communications qui nous sont parvenues au sujet de cette partie de l'entreprise du Pacifique canadien, c'est "équipement," et je ne comprends pas le mot "équipement" ainsi employé comme ne signifiant que le roulage. Je comprends qu'il signifie en partie l'équipement fixe, et pour que je fasse cette signification sur le rapport de la compagnie qui a été publié par les journaux hier et dans lequel, si je me rappelle bien les chiffres, la compagnie déclare que son roulage est de \$7,300,000 au lieu de \$9,000,000; ainsi, cette fois encore l'honorable ministre s'est basé sur des renseignements inexacts.

Il revient ensuite à mon discours de 1880 et donne l'estimation que j'avais faite à la Chambre du coût d'un chemin de première classe, comme celui qu'on se proposait de cons-

truire dans les premiers temps, à travers la prairie, et il prétend que j'ai risqué ma réputation sur le fait que le coût de ce chemin serait de tant par mille et que c'était le même tracé qui a été adopté par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. CHAPLEAU: Je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE: Oui; le même. Peut être que l'honorable ministre ne voulait pas dire cela.

M. CHAPLEAU: Je ne l'ai pas dit. Je m'en suis bien gardé, et l'honorable député sait pourquoi, parce que les deux tracés ne sont pas les mêmes.

M. BLAKE: Je le sais, et je voudrais savoir pourquoi l'honorable ministre, s'il savait que ce n'était pas la même ligne, a essayé de m'attaquer parce que j'avais donné une estimation qui s'appliquait à la ligne actuelle. Il sait bien que la ligne actuelle est moins dispendieuse, et qu'elle offre plus de facilités naturelles que la ligne par Edmonton. S'il veut lire attentivement le rapport des ingénieurs, il verra que les traverses des rivières et les ponts sont beaucoup plus dispendieux; et le pays est beaucoup plus accidenté par la route d'Edmonton que par celle du sud.

M. CHAPLEAU: Ce n'est pas la question. L'honorable député a dit que j'avais prétendu que c'était la même ligne; je n'ai jamais dit cela.

M. BLAKE: C'est ce que j'ai compris.

M. CHAPLEAU: Vous ne pouvez pas avoir compris cela.

M. BLAKE: L'honorable ministre n'a pas le droit de dire que je ne puis pas avoir compris cela. Je dis que c'est ce que j'ai compris et je dirai plus: Je dirai que ma confiance dans sa loyauté me portait à penser qu'il le croyait réellement, parce que s'il savait que c'était une ligne différente, et s'il savait que la comparaison était inutile, pourquoi en a-t-il parlé? Quelle utilité y a-t-il à comparer une ligne dans une région du pays à une ligne dans une autre région, et de dire que ce qui s'applique à une région s'applique aussi à l'autre?

Ce que j'ai dit en cette occasion je l'ai répété plus d'une fois dans cette Chambre. L'honorable député de York Est (M. Mackenzie), grâce à son expérience et à ses connaissances comme ministre, était très au courant des rapports des différents ingénieurs, qui ont été faits de temps à autre au sujet du coût du chemin par le tracé qui était alors choisi.

Mon honorable ami examina ces rapports et ces estimations, et il fit un état du résultat de ces estimations. Ce n'était pas ses estimations; ce n'était pas les miennes; c'était celles des ingénieurs. Tout ce dont mon honorable ami ou moi étions responsables, c'est d'avoir pris bien soin d'interpréter fidèlement les estimations des ingénieurs, parce que c'était cela que nous nous proposons de soumettre au parlement. Cet état n'a jamais été mis en doute. Personne n'a jamais cité les rapports de ces ingénieurs pour démontrer que leurs estimations pouvaient conduire à d'autres conclusions que celles auxquelles mon honorable ami s'est arrêté, qu'il m'a remises entre les mains, et auxquelles il prêta son autorité jusque-là, mais pas plus loin. Il n'a fait aucune estimation; je n'en ai fait aucune; mais nous avons pris les estimations des fonctionnaires permanents du gouvernement; et nous en avons soumis le résultat au parlement. Mais nous savons tous que cette question ne doit pas être décidée d'après les estimations de ce jour-là, et de fait elles n'étaient pas de ce jour-là, mais de plusieurs années antérieures. Nous savons que la construction des chemins de fer était beaucoup moins dispendieuse en 1881-82 que pendant les années précédentes. Nous savons que la construction des chemins de fer était à meilleur marché pendant l'année 1883, et une partie, sinon toute l'année 1884, sous le rapport des rails d'acier et autres, qu'elle n'avait jamais été dans l'histoire du pays; et devons-nous laisser

ces considérations de côté lorsqu'il est question d'estimation ? Ne devez-vous pas prendre en considération, les dépenses le prix de la main-d'œuvre, le prix des matériaux, le prix des rails, lorsque vous étudiez l'estimation du coût d'un chemin ? Ce que nous avions à faire, c'était de déterminer le prix à l'époque et dans les circonstances où la construction avait lieu.

L'honorable ministre dit qu'en cette occasion j'ai porté le prix du chemin à \$120,000,000 et qu'il ne coûtera que \$53,000,000. Que veut-il dire par là ? Quel est son but en mettant ces deux sommes en regard ? J'ai donné les estimations des ingénieurs pour la construction du chemin par la passe de la Tête-Jaune pendant les années antérieures ; cette estimation était de \$120,000,000, et personne n'a jamais prétendu que ce n'était pas un état exact des estimations.

L'honorable ministre a dit que j'avais évalué le coût du chemin, en y engageant ma réputation, à \$120,000,000, et aujourd'hui ce chemin ne coûte que \$53,000,000 au pays. Je parlerai tout à l'heure de ce qu'il coûtera au pays ; mais supposons qu'il ne coûterait que \$53,000,000, je voudrais savoir pourquoi on a mis ces deux sommes en regard ? Ai-je dit que le chemin coûterait \$120,000,000 au pays ? J'ai seulement dit ce que coûterait le chemin, mais s'il est construit par une compagnie qui paie une partie du prix c'est bien différent que s'il est construit et payé entièrement par le pays ; et cependant l'honorable ministre met les deux sommes en regard l'une de l'autre.

Il parle ensuite de la valeur des terres de chemins de fer. Je parlerai plus tard de cette question. Mais si vous voulez me le permettre, M. l'Orateur, j'en dirai un mot de suite.

J'ai été étonné d'entendre l'honorable ministre faire cette déclaration, et s'il ne m'avait pas devancé, je me proposais de faire moi-même sur le patriotisme le sermon qu'il vient d'infirmer aux députés de l'opposition ; je ne l'aurais pas fait dans son langage admirable, mais en me rapprochant de ses brillantes qualités oratoires, autant que me le permettent mes humbles talents.

Il nous a dit que nous n'avions pas à craindre que nos terres arables du Nord-Ouest soient sans valeur, car elles ne sont pas en très grande quantité ; on est dans une grande erreur à ce sujet ; la moitié sont des rivières, des lacs, des marais, et la moitié de l'autre moitié, si je me rappelle bien, était des pâturages ; cela ne reste que quatre-vingt millions d'acres de terres arables.

C'est ainsi qu'il déprécie ce pays, qu'il diminue nos ressources, qu'il amoindrit notre actif, nous réduisant à seulement 80 millions d'acres de terres arables dans le Nord-Ouest, lorsque encore et encore nous avons entendu la voix tonnante du haut commissaire nous parler de centaines de millions. Seulement que 80 millions ! La pauvre petite somme de 80 millions qui seront bientôt pris par, j'ai oublié par combien de familles il nous a dit qu'elles seraient prises ; ainsi nous pouvons nous attendre à voir la valeur de ces terres augmenter, parce que la quantité disponible ne dépassera pas la demande. Il est consolant d'apprendre cela. Nous retirerons plus de nos terres parce qu'elles seront prises, parce qu'elles seront bientôt épuisées. Après tout ce qui a été dit et fait, j'ai toujours cru que le premier soin du Canada à l'égard du Nord-Ouest, était d'y mettre des colons qui deviendraient prospères et dont la richesse et les droits qu'ils paieront enrichiront le pays ; que le but principal de notre politique dans le Nord-Ouest, le but auquel tous les autres doivent être subordonnés, doit être de garder la terre pour les colons et de donner toutes les facilités pour fournir des établissements.

Mais si notre actif ne se compose que d'une si petite ferme, aussi petite que le dit l'honorable ministre, il serait peut être mieux de s'occuper un peu moins des colons et de tâcher d'avoir pour nos terres plus qu'il n'était possible lorsque nous croyons en avoir plusieurs centaines de millions.

L'honorable ministre dit ensuite que ce côté n'a pas besoin de chemin à l'est de Callander, mais seulement un chemin

M. BLAKE

local. Où voit-il cela ? Il semble croire d'abord qu'il est absolument nécessaire qu'il n'y ait qu'un chemin de fer, et ensuite que si le chemin doit être unique, il faut qu'il le soit au prix de grandes dépenses.

J'ai toujours cru qu'on pouvait faire des arrangements et peut-être y en a-t-il eu, car nous ne connaissons pas encore tout les mystères de ces transactions, en vertu desquels les chemins de fer existant, lorsque leur utilité et leur valeur se trouvent de beaucoup augmentées en devenant partie d'une ligne principale, pouvaient devenir partie de cette ligne principale, si les propriétaires du chemin deviennent actionnaires de la ligne principale en donnant leur propriété comme mise de fonds.

Mais l'honorable ministre croit que ce n'est qu'en payant en argent comptant, que la compagnie doit prendre sur ses ressources ou ailleurs, que cela peut se faire ; et j'ose même dire que cette idée fera du chemin. Puisque nous voyons que la subvention de la ligne courte doit être doublée cette année, je ne serais pas surpris d'apprendre qu'une proposition doit être faite pour acheter la ligne du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer pour acheter les lignes des Cantons de l'Est, pour affecter un crédit de l'argent du public pour acheter ces lignes qui doivent recevoir une plus-value considérable en devenant partie d'une ligne directe ; leur valeur sera augmentée par la transaction et alors il nous faudra payer plus par la suite de cette augmentation de valeur.

Cela me paraît découler de la manière d'argumenter de l'honorable ministre ; et d'après son discours cela me paraît évident. Il dit ensuite : La compagnie avait donné beaucoup plus que cela ; elle a acheté un chemin de 345 milles allant à Montréal. J'ai été surpris de voir que l'honorable ministre ne nous faisait pas profiter de toutes ses connaissances sur ce sujet. Comment a-t-il pu faire pour oublier le chemin de fer des Laurentides ? Je croyais qu'il connaissait cette question. Je croyais que c'était la portée de la question qu'il connaissait le mieux. Mais en parlant des acquisitions du chemin de fer du Pacifique canadien, dans la section est, il n'a rien dit de l'achat du chemin des Laurentides pour environ \$300,000. A la même époque la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique acheta du gouvernement de Québec, dont il était premier ministre, le chemin d'Ottawa à Montréal, et elle acheta aussi, en vertu d'un acte passé par lui, le petit chemin des Laurentides, dont elle avait besoin, pour me servir d'une expression vulgaire, autant qu'un crapaud a besoin d'une queue ; et ce chemin a été grassement payé aux amis de l'honorable ministre.

Il a aussi fait remarquer qu'une nouvelle politique avait été inaugurée en 1881. J'ai dit que lorsque le gouvernement actuel monta au pouvoir en 1878, sa politique à l'égard du Pacifique canadien avait été relativement prudente. Je pourrais vous citer de longs discours sur la nécessité d'aller lentement et d'agir avec prudence ; mais en 1881, le gouvernement fit le grand saut et inaugura la politique des contrats, la politique de la construction rapide et de l'achèvement en 1891 ; une politique de contrats avec énormes subventions en argent, si nous comptons comme argent comptant les travaux que le gouvernement devait construire ; car si le gouvernement ne les avait pas construits la compagnie aurait été obligée de les construire ; ainsi cela équivalait à une subvention en argent ; on a donc adopté une politique de subventions en argent dépassant tout ce qu'on avait jamais imaginé à propos du Pacifique canadien.

On avait parlé de \$25,000,000 ou \$30,000,000, mais d'un seul coup on proposa de donner \$25,000,000 en argent, \$28,000,000 en travaux, et de payer les arpentages et les explorations, environ \$3,500,000. Nous trouvons aujourd'hui que les travaux du gouvernement ont coûté \$29,500,000, de sorte que nous arrivons à \$33,500,000 en argent, ou \$58,500,000 en tout. Je dis que le gouvernement proposa cette politique, et à cela il faut ajouter la subvention au Canada Cen-

tral, qui avait déjà été accordée, et qui porte à \$60,000,000 la subvention en argent. Cela était un renversement complet de toute politique antérieure, parce qu'on avait parlé de \$30,000,000 comme l'extrême limite de ce que nous devions donner, avec une valeur égale en terre, et ici nous avons une politique de construction rapide, d'achèvement en 1891, de subventions considérables, en argent et autrement, et une politique de grands monopoles. L'opposition s'objecte et déclare qu'il ne devait pas y avoir de monopoles.

Nous disions que le pays ne devait pas être lié pendant vingt ans, ainsi que le voulait le gouvernement. Nous disions que l'avenir du pays ne devait pas être entravé, comme on proposait de le faire et comme on l'a fait. Nous disions que le territoire des prairies devait être développé et colonisé, et que pour cela il fallait plusieurs chemins. Nous disions qu'on devait procéder plus lentement à la construction des extrémités du chemin, que le tracé devait être choisi avec plus de soin, qu'on ne devait pas aller aussi vite qu'on le proposait, que les subventions ne devaient pas être aussi considérables; que ces subventions devaient être distribuées de manière à assurer la construction des travaux; nous demandions que l'on construisît d'abord les parties les plus nécessaires et les plus faciles du chemin, et qu'on construirait plus tard les intersections. Nous avons demandé tout cela. Nous disions: il n'y a ici rien de définitif, parce que nous ne savons pas ce que coûteront les travaux du gouvernement, parce que, d'après la manière dont ces subventions sont distribuées, nous n'avons aucune garantie qu'elles assureront l'achèvement du chemin; vous ne faites pas assez de réserve pour les travaux difficiles.

Le gouvernement promettait que cet arrangement était final, il disait que les subventions étaient amplement suffisantes, étaient judicieusement partagées, pour l'achèvement complet et l'équipement raisonnable du chemin, ajoutant que nous serions entièrement remboursés pour nos terres. Il disait que le monopole ne produirait aucun grief; que la compagnie elle-même construirait des embranchements en abondance. Il disait qu'on ne devait pas et qu'on ne pouvait pas entraver le Manitoba, et que cette politique ne s'appliquerait pas à cette province.

Voilà ce que le gouvernement répondait à nos objections. Maintenant, M. l'Orateur, comme on nous a demandé l'an dernier, et qu'on nous demande encore cette année d'accorder des secours importants, et de changer sérieusement la position du pays à l'égard de cette compagnie de chemin de fer, il devient opportun de comprendre quelles étaient les déclarations et les promesses en vertu desquelles le premier contrat a été passé, en autant que les ministres actuels sont concernés.

Le premier ministre a déclaré qu'en se chargeant de l'entreprise, "les entrepreneurs enlevaient en grande partie au pays la responsabilité de la construction du chemin." Mais je vais prouver que la ligne qui a été donnée à l'entreprise a été construite avec notre argent, que le pays n'a été déchargé d'aucune responsabilité sous le rapport de la construction du chemin.

Sir Charles Tupper, calculant le montant d'argent que le Canada aurait à payer pour se décharger de ses obligations concernant la construction et l'exploitation du chemin, disait :

Pour la construction du chemin depuis le lac Nipissingue jusqu'à Fort William, 650 milles, et depuis Selkirk jusqu'à Kamloops, 1,350 milles, 2,000 milles en tout, le gouvernement s'est engagé à payer en plus des \$28,000,000, \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres, ce qui fait une subvention en argent de \$53,000,000, et en terre, si on évalue les 25,000,000 d'acres au taux d'après lequel ils ont été évalués d'après le contrat de 1873 et l'acte de 1874, \$1 l'acre, une autre subvention de \$25,000,000; ou une somme totale de \$78,000,000 que le Canada aura à dépenser pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voilà à quelles conditions nous devons nous acquitter de nos obligations, 53 millions de piastres en argent, c'est tout ce que nous devons dépenser, et 25 millions d'acres de terre, c'est tout ce que nous devons donner. Nous examinerons

plus tard ce que nous avons réellement dépensé et ce qu'on nous demande encore de donner.

Sir Charles continue ainsi :

Nous avons raison de savoir que cette compagnie jouit de tous les avantages que peut procurer le capital; nous avons raison de savoir qu'on s'est assuré, pour faire réussir cette entreprise, de tout ce que peut faire l'énergie et une connaissance parfaite de cette sorte de travaux.

Il fait ensuite le tableau de ce qui arriverait si des capitalistes anglais, seraient-ils les plus habiles et les plus riches, entreprenaient ce travail. Il démontra qu'ils auraient probablement failli dans l'entreprise, et il prédit une foule de choses terribles dont plusieurs semblent déjà arrivées. Il dit encore :

J'ai la satisfaction de savoir que dans ce pays intelligent, tout citoyen a respiré plus librement lorsqu'il a appris que l'énorme tâche de construire et d'exploiter le chemin devait être enlevée des épaules du gouvernement, et que les dépenses que le pays devait encourir pour cela étaient dans les limites et non pas au delà de ce qu'il est capable de faire, dans sa présente situation financière; à de telles conditions, que le produit de la vente des terres qui seront accordées par le parlement pour la construction de la ligne suffira à payer toutes nos obligations avant longtemps.

On avait pris un engagement lorsqu'on nous a demandé de faire un contrat. Nos obligations étaient de \$53,000,000, et les revenus des terres, avant longtemps, devaient payer jusqu'à un dernier centin de cet argent. Alors, le ministre des travaux publics a pris les armes, et, généralement, il est très prudent et précis dans ses énoncés. Mais, le ministre des travaux publics influencé, je suppose, par l'esprit patriotique dont son collègue, sir Charles Tupper, donnait quelque fois des signes—et le secrétaire d'Etat, dans sa péroraison, a aussi montré qu'il était parfois influencé par cet esprit—le ministre des travaux publics, dis-je, a fait un énoncé très formel quant aux résultats. Il a dit :

D'après le contrat, le montant qui doit être donné au syndicat est de \$25,000,000, et l'étendue de terres, de 25,000,000 d'acres, valant, disons \$1 l'acre. A cela, vous devez ajouter le coût des sections complétées ou dont les travaux s'exécutent aujourd'hui, jusqu'à Burrard-Inlet, s'élevant à vingt-huit millions de dollars, de sorte que tout le montant que ce pays devra dépenser pour compléter le chemin de fer du Pacifique est de \$53,000,000, somme à laquelle vous devez ajouter la valeur des terres, soit un dollar l'acre, formant un total de \$78,000,000.*** Ainsi, d'après notre système, le chemin de fer du Pacifique sera complété en entier pour \$78,000,000, avec la garantie que la compagnie qui doit se former, exploitera pour toujours le chemin à l'avenir.

A cette époque, l'on ne disait pas qu'il était anti-patriotique d'insinuer qu'il pourrait y avoir des difficultés au sujet de l'exploitation du chemin. Au contraire, ces honorables messieurs, qui croient qu'il est très anti-patriotique de contester cette question aujourd'hui, ont pris eux-mêmes des garanties au montant de \$5,000,000 que ce chemin serait exploité. Au contraire, ils nous ont dit qu'une somme énorme devait être payée par la compagnie durant les premières années pour exploiter le chemin, et si nous avons payé des subventions considérables et libérales en argent et en terres, ça été pour récompenser la compagnie et la rendre assez forte pour exploiter la ligne. Puis, l'honorable monsieur, dans cet élan de patriotisme dont j'ai parlé, disait :

Désire-t-il (Blake) conclure un marché rigoureux avec ces messieurs? Quelle raison pourrions-nous avoir de chercher à réduire le chiffre de leurs subventions autant que possible, dans le but de faire une pauvre compagnie de leur compagnie? Il est de l'intérêt du pays, que la compagnie soit en état de construire le chemin de fer et de l'exploiter dans la limite, afin qu'elle ne revienne pas nous trouver chaque année pour nous demander de nouvelles conditions. Nous désirons régler définitivement la question, etc.

C'étaient là les opinions du ministre des travaux publics sur la question. Pourquoi réduire le chiffre des subventions données à la compagnie? Traitons-la libéralement; n'en faisons pas une pauvre compagnie; faisons-en une compagnie riche, assez puissante pour qu'elle ne revienne pas nous trouver chaque année, pour qu'elle ne revienne pas, par exemple en 1884, ou en 1885, ou en 1886; pour qu'elle ne revienne pas tous les ans nous demander de nouvelles conditions. Nous désirons régler définitivement toute la question. Est-ce que l'honorable monsieur a réglé définiti-

vement toute la question par le contrat de 1881? La compagnie n'est-elle pas revenue chaque année, et qui peut dire qu'elle ne reviendra pas? Puis, l'honorable monsieur a dit quelque chose qui, dans mon opinion, était excessivement raisonnable. J'ai entendu aujourd'hui, pendant le débat, quelque chose qui était tout à fait opposé aux opinions de l'honorable monsieur. J'ai entendu dire que nous devrions nous montrer très reconnaissants envers les entrepreneurs et les constructeurs de ce chemin, et que nous devrions les traiter avec gratitude. Qu'a dit le ministre des travaux publics?

Ces hommes n'exploiteront pas ce chemin pour le simple plaisir de la chose. Ils ne l'entreprennent pas par patriotisme. Ils l'entreprennent pour faire de l'argent et ils en feront, car ils savent qu'un chemin de fer traversant ce beau pays, colonisé par une population nombreuse et prospère, doit rapporter des revenus considérables.

C'était l'énoncé de l'honorable monsieur, un énoncé clair, pratique, comme sait en faire l'honorable monsieur. Nous pouvons voir aujourd'hui tout ce qui en est. Les choses sont maintenant claires. C'était l'intérêt et non le patriotisme; c'était pour réaliser des bénéfices au moyen de ce chemin que ces hommes l'ont entrepris; et l'honorable monsieur a dit qu'il regretterait qu'ils ne fissent pas d'argent; j'espère qu'ils en feront; s'ils n'en font pas, ce ne sera pas pour avoir hésité de venir ici. L'honorable monsieur dit en outre:

L'honorable monsieur (M. Blake) a parlé des obligations du Canada relativement au chemin de fer. Il dit qu'elles ne sont pas définies, qu'elles ne sont pas décisives.

Sont-elles plus définies aujourd'hui?

Je trouve généralement l'honorable monsieur très logique, mais je ne puis voir sa logique dans ce cas. Je pense que nos obligations sous ce rapport sont aussi bien définies qu'elles peuvent l'être. En mettant les terres à \$1 l'acre, nous avons un total de \$78,000,000, représentant la somme que nous devons payer. Assurément, ce calcul est assez défini pour convenir à l'honorable monsieur.

L'honorable monsieur perdait son sang-froid; il ridiculisait l'idée que le calcul n'était pas bien défini. Qu'est-il arrivé depuis? Nous avons changé les chiffres. Nous leur avons donné depuis \$29,500,000, ou près de trente millions. Nous nous disposons à leur en donner encore davantage. Le secrétaire d'Etat nous dit aujourd'hui que, bien que nous ayons pris une hypothèque lorsque nous leur avons donné l'emprunt, et bien que l'on ait dit que nous avions une garantie absolue en vertu de laquelle nous pouvions avoir le chemin moyennant un prix très peu élevé s'ils ne remplissaient pas les conditions de leur contrat; cependant, dis-je, le secrétaire d'Etat nous dit que tout cela n'était que pour la forme, que nous avions tous compris qu'il en serait ainsi; mais l'honorable monsieur n'était pas ici pour comprendre cela; il n'a pas entendu avec quelle indignation les honorables messieurs, ses collègues, avaient repoussé une telle idée, autrement, il n'aurait pas dit ce qu'il a dit. Quant cette affaire a été suggérée, l'on nous a dit que c'était un excellent marché, que l'on nous demandait de l'argent parce qu'il était évident que nous allions nous soustraire à l'obligation de payer tant de millions si la compagnie faisait défaut. Le secrétaire d'Etat dit qu'il nous aurait fallu acheter les actions. Alors, à quoi sert une hypothèque? L'honorable monsieur établit une distinction, mais il n'y en a aucune. Il dit que c'est un ancien prêt; qu'on n'a jamais eu l'intention de priver ces gens de leurs cottages; que, de fait, nous faisons plus de bruit que de mal. Nous avons pris une hypothèque revêtue de toutes les formalités légales, mais nous n'avons jamais eu l'intention de la mettre en vigueur; il n'aurait pas été juste de le faire; il aurait été honteux pour le gouvernement de la mettre en vigueur; partant, vous ne devez pas croire tout ce que vous vous entendez dire. Voilà ce que vous devez dire l'énoncé. On nous a certainement dit, l'année dernière, lorsque le marché a été conelu, que l'hypothèque était bonne et valable, et qu'on devait la mettre en vigueur. Le ministre des travaux publics disait en 1881:

M. BLAKE

J'ai démontré, de plus, que non seulement le chemin de fer sera construit par le syndicat, mais qu'il sera exploité pendant tout le temps à venir; et que nous avons des garanties suffisantes au moyen de nos terres pour assurer ces deux choses.

Cela est parfaitement vrai, pourvu que vous fassiez une petite addition, pourvu que vous payiez la somme additionnelle nécessaire pour obtenir ce résultat. Le ministre des travaux publics dit, en outre:

Le chef de l'opposition demande pourquoi l'on a soumis au parlement un contrat aussi monstrueux que celui-ci. Je lui dit que c'est pour affirmer nos institutions, augmenter notre population et enrichir le pays.

Le but était d'enrichir le pays. Plus loin, il dit:

Les honorables messieurs peuvent ou ne peuvent pas voir que c'est un de ces grands projets qu'un parti, même dans l'opposition, ne devrait pas hésiter à appuyer. C'est une de ces rares occasions que des hommes publics ont de montrer comment ils peuvent apprécier de grands projets et comment ils peuvent faire des dispositions pour l'avenir de leur pays. C'est un projet qui, d'après nous, comme hommes publics, comme représentants du peuple de ce pays, sera le couronnement de notre vie.

Eh bien, M. l'Orateur, vous pouvez voir que notre appréciation des résultats du contrat a été un peu plus exacte que celle des honorables messieurs. Nous avons déclaré que le traité ne serait pas observé; nous avons déclaré qu'il serait fait de nouvelles concessions, et ces concessions ont été faites. Ils ont déclaré qu'il y avait des garanties suffisantes, des fonds suffisants; qu'ils ne voulaient pas que de nouvelles demandes d'aide fussent faites. Ils voulaient que la question fût alors réglée une fois pour toutes; mais ces prétentions n'ont pas été justifiées. Puis, durant les vacances de Noël, lorsque le grand débat se continuait, il y a eu à Montréal, le 9 janvier 1881, une assemblée à laquelle sir Charles Tupper fit un discours. Il a dit:

Nous devons nous mettre à l'œuvre et nous allons construire tout le chemin de fer sans qu'il en coûte un seul dollar au peuple.

Puis, le ministre des travaux publics, qui ne pouvait pas assister à l'assemblée, a envoyé une lettre, et *littera scripta manet*:

En donnant 25 000,000 d'acres et \$25,000,000, nous assurerons, par notre système, la construction du chemin de fer et son exploitation pour tout le temps à venir.

Et convaincu par les assurances du ministre des travaux publics et par l'éloquence de sir Charles Tupper, l'assemblée a adopté une résolution approuvant la politique du gouvernement à cette condition:

Tandis que nos dépenses et notre responsabilité seront limitées à une somme annuelle fixe.

C'est la raison que l'on a donnée à l'assemblée, et à cause de cela, ces dignes citoyens ont donné leur appui à la politique du gouvernement. Il y a eu une très courte période de progrès, ce que nous savons et ce que nous nous rappelons, à nos dépens. Puis, est venu le temps de la fièvre, le temps des vanteries du gouvernement, de ses vanteries de progrès; lorsque la compagnie a annoncé qu'elle avait l'intention de compléter le chemin en 1886, l'on a accueilli cette nouvelle avec une grande joie. Puis est venu le temps de la hausse des actions, le temps du changement de politique au sujet des embranchements, des projets de l'extérieur, le temps où l'on a surfait la prospérité du pays même; puis est venu le bon temps pour les hommes de 1882 et du commencement de 1883. Alors vint le temps où le ministre des chemins de fer, lorsqu'il fit son rapport annuel au sujet de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lut à la Chambre, le 4 mai 1883, pour son information, un document du département de l'intérieur, déclarant qu'après un examen attentif et minutieux, il était arrivé à la conclusion que le pays recevrait, dans le cours des neuf années finissant en 1891, \$58,000,000 en argent provenant des terres du Nord-Ouest. Ce document fut lu d'une façon solennelle, d'une voix grave et mesurée, pour nous prouver que nos dépenses allaient nous être remboursées. Quelles étaient nos dépenses? Nous n'avons pas entendu parler à cette époque,

de l'emprunt des \$30,000,000; c'était la première dépense de \$28,000,000 ou trente-trois millions et demi, en travaux du gouvernement et en subventions, et \$25,000,000 de subsides. C'était, en réalité, une dépense qui devait être couverte par \$58,000,000. Ils avaient déclaré, en 1881, qu'ils allaient payer cela sur les terres du pays, et ils ont apporté des preuves pour démontrer la chose par un document officiel venant du bureau de l'extérieur, et je pourrais peut-être dire que ce document était d'une exactitude suspecte.

Le ministre des finances, aussi, à l'exemple du ministre des chemins de fer, a prévu l'avenir et nous a donné des estimations pour plusieurs années. Pour les années 1882-1883, il a estimé que nous réaliserions \$1,750,000 au moyen des terres publiques; nous avons réalisé \$1,009,019. Pour 1883-84, il a prédit un excédant de \$3,000,000 provenant du revenu; nous avons eu \$754,255. Il donne une estimation de deux millions et quart, comme étant le revenu des terres pour 1883-84; nous avons eu \$951,636. Il a dit que nous aurions, pour 1884-85, un excédant d'un million de dollars provenant du revenu consolidé. Au commencement de la session, lorsqu'il fit son discours sur le budget, il a estimé à \$350,000, à part les terres, l'excédant de 1884-85; mais, je regrette de le dire, même ce modeste excédant a depuis longtemps disparu; il a été remplacé par des sommes considérables de l'autre côté du compte. Il a estimé à un million de dollars le revenu des terres pour 1884-85; dans son exposé budgétaire de cette année, il a fait une estimation d'un demi-million. Il a estimé à un million de dollars l'excédant provenant du revenu consolidé pour 1885-86; dans son exposé budgétaire de cette année, il l'estime à zéro. Il a estimé à un million de dollars le revenu des terres pour 1885-86; dans son exposé budgétaire de cette année, il porte l'estimation à \$700,000, et lorsqu'il faudra reviser les chiffres, lorsque les estimations supplémentaires seront soumises, l'on s'apercevra que ce chiffre sera réduit d'une façon considérable. Il a fait ces estimations jusqu'en 1891; il a estimé à \$1,000,000 le revenu des terres et à \$1,000,000 l'excédant provenant chaque année du revenu consolidé, et il a prouvé que nous pouvions, de cette manière et d'autres manières, payer de magnifiques sommes au chemin de fer Canadien du Pacifique. Eh bien, les chiffres que je vous ai donnés jusqu'à 1885-86 accusent une estimation de \$11,000,000, contre l'estimation actuelle de \$14,164,000, ou à peu près; de sorte qu'il y a là un déficit considérable. Dans l'intervalle, pendant que les honorables messieurs remplissaient le pays de leurs vanteries, pendant qu'ils se vantaient des grands progrès du chemin de fer Canadien du Pacifique, des grands progrès du pays, de son développement merveilleux, du grand succès de leurs projets, comment tout le monde allait devenir riche; pendant qu'ils invitaient tout le monde à faire de plus grands risques; pendant qu'ils invitaient les hommes prudents à engloutir, dans des opérations aléatoires leurs épargnes difficilement gagnées, faisant tout ce qu'ils pouvaient pour encourager cette hausse dans les affaires que nous nous rappelons tous, pendant ce temps-là, dis-je, le monopole faisait son œuvre au Nord-Ouest, et la pression que l'on exerçait pour la construction de la principale ligne cachait les premiers projets, les projets plus sages de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique elle-même de continuer immédiatement les embranchements.

Cette compagnie a soumis un projet pour la continuation d'embranchements de plusieurs centaines de milles dans tout le pays. Ces travaux devaient bientôt être entrepris, non lorsque la ligne principale serait complétée, comme le premier ministre l'a dit l'autre jour, mais presque immédiatement; mais dès que ce projet de compléter le chemin d'une extrémité à l'autre, en 1886, eut pris de la consistance, naturellement, il devint nécessaire que la compagnie abandonnât ces projets et mit toute son énergie à la construction d'une seule ligne, à l'exclusion des embranchements, et les choses devinrent pires que si ces promesses n'avaient

pas été faites, pires que si ces lignes n'avaient pas été projetées. De grandes étendues de terre ont été réservées comme terres des chemins de fer; on a signalé au pays d'immenses territoires qui devaient être traversés par des chemins de fer; des colons ont été s'établir sur ces terres; d'autres colons ont été molestés, et il y a eu des désappointements dans une grande partie du pays, à cause des malheureux changements des projets. Puis est arrivé un changement de scène, dans l'automne de 1883, quand les honorables messieurs de la droite ont assumé la responsabilité, comme pouvoir exécutif, de consentir à une chose en dehors de leur juridiction, savoir, l'arrangement pour établir la garantie de la compagnie. C'est un arrangement, dont je n'ai jamais pu distinguer l'élément financier qui devait le faire réussir. Le ministre des chemins de fer a déclaré que cela devait réussir, parce que tous les plus grands capitalistes du Canada, de New-York et de Londres, étaient d'opinion que cela devait réussir, et il n'a pas pu s'expliquer pourquoi la chose n'avait pas réussi. Eh bien, je n'ai jamais pu m'expliquer comment il se faisait que l'on espérait voir réussir ce projet, d'après la théorie que la valeur de l'argent était donnée au gouvernement comme garantie, et que la valeur de l'argent était tirée de la compagnie pour assurer un dividende.

Je n'ai jamais pu voir comment cela allait augmenter la valeur des actions, et le public semble avoir partagé la même opinion, car l'arrangement a été un fiasco complet. Mais le gouvernement s'était engagé à convenir à ce que la compagnie affectât une partie considérable de ses capitaux au paiement des dividendes penant la construction et pendant un certain nombre d'années après la construction; le gouvernement sanctionna cette politique et convint de demander l'aide du parlement, auprès duquel il est tout puissant, pour rendre la chose légale et pour en faire l'application. Les conséquences les plus désastreuses ont suivi cette grande erreur de jugement de la part de la compagnie, et cet abus de pouvoir et cette erreur de jugement du côté des honorables messieurs de la droite. Eh bien, qu'est-il arrivé? Nous nous sommes réunis en 1884, et l'on nous a dit qu'un emprunt était nécessaire et l'on a proposé de faire un emprunt de \$22,500,000, et l'on s'est engagé à accorder \$7,380,000 pour répondre aux arrangements relatifs à la garantie. On nous a dit à cette époque qu'une enquête complète de tous les éléments du calcul était absolument nécessaire, et que cette enquête complète avait été faite. Les honorables messieurs améliorent leurs moyens avec le temps. A cette époque, ils ont envoyé deux inspecteurs, MM. Schreiber et Miall, aux bureaux de la compagnie, pour examiner ses livres, les vérifier, et faire un calcul comme s'il s'était agi d'une personne à la veille d'entrer en société avec une compagnie commerciale respectable ou à la veille de lui avancer une somme considérable; c'est là, je crois, le langage dont s'est servi l'ancien ministre des chemins de fer.

Ces messieurs se sont rendus sur les lieux, et peu de jours avant la décision finale du conseil, ils ont envoyé leur rapport; je crois réellement que la décision avait été faite avant l'envoi du rapport. Les honorables messieurs n'ont examiné la question que pour la forme seulement; mais en ce qui concerne les projets de la compagnie, en ce qui concerne les diverses sommes qu'elle se proposait de dépenser et les diverses fins pour lesquelles elle se proposait de les dépenser, il y avait le rapport complet de l'ingénieur sur la lettre de M. Stephen, dans laquelle il a traité ces questions et dans laquelle il a mis en jeu sa réputation d'administrateur relativement à l'exactitude des estimations et à l'opportunité des dépenses projetées. Puis, la proposition fut soumise au conseil; le ministre des chemins de fer présenta ces rapports et les déposa devant le conseil; le conseil les examina et arriva à la conclusion de soumettre la question au parlement, et l'arrêté du conseil fut soumis.

Eh bien, que fait-on cette fois? L'honorable monsieur dépose une résolution sur le bureau de la Chambre, et, envi-

ron quatre jours après, autant que je me le rappelle, M. Miall fait le rapport. Est-ce que cela a renseigné l'honorable monsieur? Il avait décidé ce qu'il devait faire avant que le rapport de M. Miall fût préparé; tout le monde savait qu'il allait prêter l'argent, bien que ce ne fût pas d'après la lettre de M. Stephen; les résolutions furent déposées sur le bureau de la Chambre, et lorsque le gouvernement eût décidé ce qu'il allait faire, il envoya M. Miall examiner si les choses étaient exactes ou non; et, chose étrange, il constate qu'elles sont parfaitement exactes. M. Miall envoie des calculs condensés, très condensés. J'ai demandé deux fois les deux grands calculs détaillés d'après lesquels M. Miall avait fait ses calculs condensés, et les honorables messieurs n'ont pas jugé à propos de les produire. Ils ont produit des calculs condensés, d'après lesquels il nous est impossible de vérifier le véritable état de la question, et ils refusent de faire connaître les calculs détaillés qui nous permettraient de nous faire une idée, même sans les livres, de l'état des dépenses. Même en ce qui concerne le chemin, on propose de faire des dépenses énormes; il y a un état d'une dépense considérable entre Callander et Port Arthur; une dépense considérable pour la construction de tunnels pour préserver de la neige; \$910,000, ou à peu près, à Coal Harbor; pour les travaux de Montréal, \$1,500,000, et des sommes considérables ailleurs; et il n'y a pas eu un seul rapport à propos de ces dépenses. Ni l'ingénieur, ni le ministre n'ont fait de rapport à ce sujet. Et aucune preuve n'a été fournie à cette Chambre, même au sujet de l'opportunité d'une seule de ces dépenses. On n'a pas même fait la forme d'une enquête, encore moins la substance. Loin de là, quand nous nous sommes réunis ici, le discours du Trône ne parlait pas du tout de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai immédiatement attiré l'attention sur la chose, et le premier ministre a dit qu'il n'était pas question du chemin de fer dans le discours du Trône, parce que ce n'était pas l'intention du gouvernement de demander à cette Chambre de légiférer pendant cette session au sujet du chemin de fer. Une autre fois je lui ai demandé s'il allait présenter quelque chose. Il m'a dit que ce n'était pas l'intention du gouvernement dans le moment, et ainsi de suite. Alors, est-ce qu'il y a eu quelques négociations? Il n'y a eu aucune correspondance; il y a eu des conversations qu'il ne voulait pas mentionner.

Puis vient la lettre de M. Stephen, le 18 mars; puis de longues négociations avec la compagnie, qui ont duré depuis ce temps jusque vers la fin d'avril, environ six semaines, et à la fin d'avril arrivèrent ces résolutions. Eh bien, M. le Président, il est évident que s'il était juste et raisonnable et dans l'intérêt public que ces résolutions fussent présentées, le gouvernement a beaucoup hésité avant de les présenter. Il est évident que la compagnie le talonnait avant la réunion du parlement; il est évident qu'elle l'a toujours harcelé depuis; il est évident que le gouvernement, n'ayant pas consenti à présenter un projet pour demander de l'aide, la compagnie a fait connaître sa proposition le 18 mars; il est évident que dans l'opinion du gouvernement, ce n'était pas une proposition dont il pouvait demander raisonnablement l'adoption au parlement. Et le gouvernement a laissé écouler six autres semaines avant de se décider à présenter un projet quelconque. Il est très évident, en conséquence, que, dans l'opinion des honorables messieurs de la droite, c'était là une question très sérieuse. Nous nous sommes réunis le 29 janvier, et ce n'est que lorsque les Chambres auraient dû être prorogées que le gouvernement a présenté un projet pour la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que la question fût sous considération depuis une date antérieure au commencement de la session. Pourquoi cette hésitation et ces difficultés au sujet de ces négociations? Pourquoi cette pression d'un côté et cette résistance de l'autre, si la question était si claire et si évidente, si les honorables messieurs de la droite s'étaient montrés si négligents de leurs devoirs en ne présentant pas ce projet?

M. BLAKE

Il est donc très évident que les honorables messieurs de la droite ont compris qu'ils étaient dans une fausse position, une position très difficile, et doutaient s'ils présenteraient un projet quelconque. Mais l'on a fait d'autres efforts pour obtenir des renseignements. Moi-même j'ai un peu douté de la force de résistance du gouvernement. Je savais, naturellement, qu'il faudrait une grande pression, après ce qui s'était passé en 1881 et en 1884, avant que le gouvernement ne consentît à la chose, et j'ai toujours été porté à croire que la pression serait employée et qu'il se rendrait à la fin.

J'ai donc compris qu'il était très important que cette Chambre possédât des renseignements complets au sujet des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique, au sujet des recettes et des dépenses d'exploitation du chemin, au sujet de la construction et des estimations, depuis la date du dernier emprunt; et dans les premiers jours de la session j'ai proposé sur la question une série de motions dont la plupart étaient basées sur des renseignements donnés et que l'on avait jugé à propos de donner à l'occasion du dernier emprunt, ou sur des renseignements donnés en vertu d'ordres de la Chambre. La Chambre a adopté unanimement ces motions, et du consentement unanime de la Chambre des Communes, il a été annoncé à Son Excellence qu'il était dans l'intérêt public que ce renseignement fût obtenu. Ce renseignement devrait être obtenu. Ayant à parler longuement, je ne parcourrai pas les diverses motions qui ont été adoptées au commencement de la session pour demander ce renseignement; mais je dirai qu'il était du devoir du gouvernement de faire remarquer au chemin de fer Canadien du Pacifique, que si cette compagnie espérait que le Parlement du Canada accèderait à sa demande, elle devait donner au parlement les renseignements relatifs aux opérations de la compagnie; il était du devoir du gouvernement de refuser de présenter des mesures demandant de l'aide si ces mesures n'étaient pas accompagnées des renseignements qui, d'après la décision unanime du parlement, devaient être donnés dans l'intérêt public. Ces renseignements constituent un des éléments les plus importants. Quant à l'exploitation du chemin, quant à ce qui a été fait avec l'argent public et avec les ressources du pays, quant aux résultats des opérations, quant aux dépenses de sommes considérables, dépenses d'une nature plus ou moins suspecte qui figuraient dans les comptes publics de l'année dernière, par exemple, les \$600,000 que l'on prétendait être dues par la compagnie d'entrepreneurs de l'Amérique du Nord à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et d'autres sommes, quant à ces choses, dis-je, vous verrez qu'aucun renseignement n'a été donné, et qu'un petit nombre des documents les moins importants ont été déposés sur le bureau aujourd'hui, cinq minutes avant que le commencement de ce débat, par le ministre des chemins de fer.

Presque en se moquant, il a dit: "Je vais donner les documents juste au moment où je vais faire la motion." Naturellement, je n'ai pas pu examiner ces documents; mais, en y jetant un coup d'œil, je vois qu'ils ne sont pas aussi complets qu'ils devraient l'être; ce ne sont pas les documents importants que la Chambre désire avoir. Je le demande: pourquoi ces documents n'ont-ils pas été préparés plus tôt par la compagnie, puisqu'ils ont été demandés il y a trois ou quatre mois; plusieurs ont été demandés au commencement de février dernier; pourquoi n'ont-ils pas été présentés assez tôt pour qu'il nous fut possible de les examiner, afin de pouvoir discuter la question d'une façon intelligente? Je dis que les comptes du chemin de fer Canadien du Pacifique, tels qu'ils sont présentés au parlement et au public, sont sous une forme si condensée et contiennent des chiffres tellement disparates, qu'il est on ne peut plus difficile de les analyser. Je pense que lorsque des renseignements qui pourraient jeter quelque lumière sur cette subvention sont demandés par le parlement, la compagnie, qui demande de nouveaux secours au parlement, doit se conformer aux exigences de ce dernier. C'est sur des

renseignements complets que nous devons baser notre ligne de conduite. Nous ne sommes pas pour faire les choses en aveugles, pour parler vulgairement; nous devons avoir les renseignements avant que l'on demande de voter les fonds.

Le ministre per intérim des chemins de fer, au commencement de la session, a aussi prononcé un discours sur cette question. Il a fait remarquer qu'il avait visité le pays, qu'il avait parcouru le chemin de fer; puis il a parlé avec enthousiasme du chemin de fer même, du syndicat, et du panorama des Montagnes-Rocheuses. J'ai été très heureux de l'entendre, lui ordinairement si calme et si mesuré; j'ai été très heureux, dis-je, de voir que l'air des montagnes et ses glorieuses perspectives avaient provoqué chez lui ces grandes expressions de joie et cette admiration du pittoresque. Son voyage en chemin de fer m'a rappelé un peu un autre voyage en chemin de fer raconté en vers par M. Leland et et que je vais prendre la liberté de paraphraser :

"John Henry vent to Shtephen;
He drafel fast und far.
He rided shoost drei thousand miles
All in von rail-roast car.
He knowed foost rate how far he good—
He gounted all de vile,
Dere vash shoost von bottle of champagne,
Dat hopped at efery mile."

Dans le cas de l'honorable monsieur, je n'en ai pas de doute, c'était de l'Apollinaris et non du champagne, mais cela ne répondrait pas aux fins des vers, et ainsi, je suis obligé d'employer la liqueur ordinaire. L'honorable monsieur a fait le voyage par chemin de fer, comme l'ont fait plusieurs de ses collègues, sans voir beaucoup le chemin de fer, et il déclare que la compagnie a fait plus que ce qu'elle était convenue de faire; mais, après tout, ce qu'elle a fait et ce qu'elle se propose de faire est ce qui est nécessaire pour avoir un bon chemin. S'il est une chose dont on nous a parlé à l'époque du contrat et depuis, c'est que le chemin devait être un chemin de première classe. Nous nous sommes opposés au type du "Union Pacific," dont le gouvernement avait fait une des conditions du contrat, parce que c'était un type très imparfait. "Eh bien, disaient-ils," il est inutile de parler de cela, car la compagnie est certaine de construire un chemin de première classe, sous tous les rapports; il est de son intérêt d'agir ainsi." "Alors, pour quoi, avons-nous demandé, stipulez-vous que l'on devra adopter un type quelconque?" "Nous devons, disaient-ils, adopter un type." Nous avons insisté pour que l'on ne prit pas un type inférieur, et le gouvernement a réellement obtenu une lettre des entrepreneurs pour dire qu'il consentait au type du "Union Pacific," car c'était à l'époque de l'achèvement du chemin, en 1873 ou vers cette année-là. Et depuis, chaque année, toutes les fois que l'on a parlé du chemin de fer du Pacifique, l'on nous a dit que le chemin que la compagnie s'était engagée à construire n'était pas un chemin de colonisation, mais un chemin de fer de première classe; que le modèle était un modèle supérieur, et que la compagnie construisait un chemin aussi bon, sinon meilleur que le modèle.

Or, l'honorable monsieur dit que la compagnie a fait plus que ce qu'elle s'était engagée à faire, mais que ce qu'elle avait fait n'était pas nécessaire pour faire un bon chemin.

La compagnie ne s'est-elle pas engagée à faire tout ce qui était nécessaire dans le but de faire un chemin de première classe? Est-ce que ce ne devait pas être un chemin de première classe? Si elle se permet de faire des dépenses inutiles, si elle se permet de dépenser plus que ce qu'il faut pour faire un bon chemin, je ne vois pas pourquoi nous lui fournissions de l'argent. Mais d'après la convention, elle est obligée de faire tout ce qui est nécessaire pour avoir un chemin de première classe. C'est le sens du contrat qui nous a été imposé par les honorables messieurs de la droite, et c'est ce que nous avons le droit d'espérer.

L'honorable monsieur a dit que nous devions beaucoup à la compagnie. Avant qu'il ne nous eût fait cette confidence

je pensais que c'était le contraire, je pensais que la compagnie nous devait \$30,000,000. Mais il a dit que nous lui devions beaucoup; et, par ses résolutions, je suppose que nous allons lui payer ce que nous lui devons. Son collègue a dit la même chose sur un ton moins élevé. Il a dit que nous devions nous montrer reconnaissants envers M. Stephen, puis, dans son discours, il a payé un tribut de reconnaissance à ce dernier. Je ne m'oppose pas à ce qu'il paie à M. Stephen autant de tributs de reconnaissance que cela lui plaît. M. Stephen le mérite sans doute, et je serais le dernier à lui nier les titres qu'il a à la reconnaissance de ces messieurs; mais bien que l'honorable monsieur a payé ces magnifiques tributs de reconnaissance à M. Stephen—et je suis tout à fait disposé à donner mon appui cordial à presque tous les tributs de ce genre qu'il peut lui payer—je m'oppose à la proposition d'ajouter à cela cette autre espèce de tributs mentionnée dans la résolution. C'est un genre de tribut auquel le peuple s'oppose. Je ne m'oppose pas à ce qu'on loue les hommes publics dans des discours, mais je m'oppose à ce que l'honorable monsieur dise que nous devons un tribut au président et de proposer une résolution déclarant que nous payons de l'argent comptant à la compagnie. Nous devons un tribut au président; en conséquence, votons les fonds. Cela devient réellement sérieux.

J'aimerais savoir quand nous devons payer à la compagnie un tribut sous forme d'argent. Je supposais que nous avions fait une opération commerciale, que nous avions donné un certain prix pour l'accomplissement d'un objet particulier, et qu'il n'y avait aucune obligation ni d'un côté ni de l'autre, si ce n'est l'obligation, de notre part, de remplir les conditions du contrat, et, de la part de la compagnie, de remplir les conditions qui leur sont opposées. Puis l'honorable monsieur a dit que la compagnie avait fait beaucoup plus de travail qu'elle n'était obligée d'en faire, et qu'elle avait agi ainsi parce qu'elle pouvait, aujourd'hui, faire exécuter ses travaux à meilleur marché pendant qu'elle faisait son principal ouvrage; puis, dans son autre partie de son discours, il a déclaré, ou son collègue a déclaré que les énoncés que des dépenses extravagantes avaient été faites parce qu'on s'était trop hâté, étaient tout à fait erronés. Je ne puis guère penser que ces honorables messieurs ont lu les documents se rapportant à cette question, qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Croirez-vous, M. l'Orateur, que ces honorables messieurs, qui déclarent qu'il était moins dispendieux de faire plus d'ouvrage que la compagnie en faisait à cette époque, lorsqu'elle poussait activement les travaux; croirez-vous que ces messieurs, qui déclarent que cette hâte n'a entraîné aucune augmentation de dépenses, ont déposé sur le bureau de cette Chambre des documents relatifs aux travaux exécutés à la Passe-du-Cheval-qui-Rue, documents qui comportent ce qui suit : M. Van Horne déclare, au nom de la compagnie, que dans l'estimation que la compagnie a faite, relativement à la somme requise pour compléter le chemin de l'année dernière, lors de l'emprunt, il a compris une somme pour la construction d'une ligne temporaire autour d'une partie de la Passe-du-Cheval-qui-Rue, ainsi que pour la construction d'une ligne permanente en cet endroit.

Je ne prétends pas donner le chiffre strictement exact, mais il me semble que le montant relatif à la ligne permanente était de \$950,000, et le crédit pour la ligne temporaire une bagatelle au-dessous de \$400,000. M. Van Horne déclare qu'il a fait cette double estimation parce qu'il a eu l'intention de construire d'abord la ligne temporaire, et presque aussitôt après la ligne permanente, pendant la période déterminée, dans le mois de septembre, la ligne temporaire devant être construite afin de commencer les opérations au delà. Puis, il propose, dans cette lettre au gouvernement, d'avoir la permission de retarder la construction de la ligne permanente de quelques années, pour des raisons dont je parlerai plus tard, et il dit: Si vous me permettez d'agir ainsi, ce sera réellement une économie, car en prenant le

temps voulu, et employant les traverses et les rails pour la voie temporaire, je puis construire la ligne permanente pour telle somme et économiser un montant égal au coût de la ligne temporaire; le prix de la main-d'œuvre est tellement élevé, et il en coûte tant pour faire exécuter les travaux plus promptement, que nous épargnerons le montant complet du coût de la ligne temporaire que nous allons construire si vous nous permettez de retarder la construction de la ligne permanente; il nous en coûtera 50 pour 100 de plus pour ces \$960,000 de travaux pendant le temps tel que stipulé, que si l'on nous accorde un délai. L'ingénieur en chef du gouvernement, dans son rapport, est d'opinion que douze ou treize milles de la ligne permanente coûteraient environ \$960,000, et il ajoute à ce calcul 50 pour 100, en conséquence de la rapidité de la construction, et il croit qu'il n'en coûtera pas plus que \$630,000 ou \$640,000—comme je l'ai déjà dit je ne prétends pas être strictement exact—si l'on accorde du temps pour la construction de cette ligne permanente, soit de 33 $\frac{1}{3}$ moins cher qu'il n'avait estimé lorsqu'il ajouta 50 pour 100.

Puis il y a les documents déposés sur la table qui prouvent quel a été le coût additionnel pour la construction rapide de cette ligne; et avec ces documents et la déclaration de la compagnie, et les documents de l'ingénieur en chef, produits par les honorables messieurs de la droite, ils nous demandent de répudier cette dépense additionnelle, parce que les travaux auraient pu être exécutés à meilleur marché, puisqu'ils payaient à la main-d'œuvre des prix plus élevés que cela n'aurait eu lieu plus tard. Comment allons-nous prendre cela? J'ai la déclaration du vice-président de la compagnie et de l'ingénieur du gouvernement, pour ce qui est du coût additionnel de 50 pour 100 dans ce cas particulier pour construire promptement ce chemin de fer. J'ai la déclaration de l'honorable député qui agit comme ministre des chemins de fer, qu'il en coûte moins cher de faire l'ouvrage promptement. Laquelle des deux déclarations dois-je croire? Puis l'honorable député a dit—et il y a mis un ton très doux—que nous n'avions pas le droit de devancer la nécessité, pour ces travaux, l'année dernière. Il a dit que c'était là la difficulté, et que nous retournions aux obligations de l'année dernière. Nous trouvons que l'année dernière la déclaration a été faite en conformité du plan d'après lequel la compagnie devait construire le chemin. Nous trouvons qu'alors les plans comprenaient le parachèvement. Nous savons que d'après ces plans il y avait de très grandes dépenses. Nous savons que la compagnie devait construire des ascenseurs et exécuter des travaux considérables, et on nous a dit l'année dernière, que le crédit que nous accordions était suffisant pour compléter le chemin. Le contrat est pour l'achèvement du chemin.

Puis l'honorable député dit que le contrat sera rempli en septembre. Je nie cela. Je dis que notre contrat n'expirera pas dans le mois de septembre. Notre contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien était d'avoir une ligne complète. Les rails seront posés, au mois de septembre, mais la compagnie déclare qu'elle ne sera pas prête à entrer en opération avant le printemps prochain. Pourquoi? Pourquoi n'ouvririons-nous pas le chemin, pour jouir de tous les avantages qui en résulteraient? Que veut dire cette stupidité de tenir un chemin de plusieurs milliers de milles fermé au trafic lorsqu'il est complété? Ouvrez vos portes, faites circuler vos convois, transportez les marchandises d'un côté à l'autre du continent, et réalisez vos dividendes. Ah! non, disent-ils; nous ne commencerons pas avant le printemps de 1886. Et pourquoi? Parce que le chemin ne sera pas complété avant le printemps de 1886, parce que tout ce qu'il y a à faire c'est de poser une voie verrière depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Sûns doute il y a des parties du chemin, et des parties considérables, qui sont complétées; mais d'après la confession de la compagnie la ligne entière ne sera terminée que l'année prochaine. Ils disent, cependant, que le contrat

M. BLAKE

est rempli. Ils disent que tout ce qu'ils se sont engagés de faire sera complet au mois de septembre. Je dis que votre contrat nous promettait un chemin complet, un chemin devant transporter les marchandises. Ils disent: nous aurons rempli le contrat au mois de septembre, mais la ligne ne sera pas dans un état suffisant pour que l'on puisse l'ouvrir au trafic. Non, elle ne sera pas terminée; autrement, je crois qu'ils l'ouvriraient au trafic; mais sous plusieurs rapports même, fut-elle ouverte au trafic, elle ne serait pas complète, dans le sens propre du mot. Je remarque qu'un ingénieur éminent, qui a été pendant plusieurs années au service de cette compagnie, et est maintenant un des directeurs, M. Sanford Fleming, après avoir parcouru l'autre jour une partie du chemin, envoya un télégramme dans lequel il dit—je ne puis me rappeler ses propres paroles—qu'il reste encore à faire beaucoup de travail, mais que c'est un travail du plus simple caractère. Eh bien, nous savons qu'il reste encore beaucoup à faire entre Callander et Port-Arthur, parce que dans un grand nombre d'endroits il faut poser des chevalets, non seulement sur des petites rivières, mais sur des ravins, et des défauts de terrain de différentes espèces.

Ces chevalets doivent être remplis de terre, et je suppose que c'est de ce travail dont veut parler M. Fleming. Maintenant, peu m'importe que le travail à faire soit simple ou compliqué, ce qu'il faut considérer, c'est qu'il reste beaucoup de choses à faire, et c'est là la déclaration contenue dans le télégramme. Cela, puis le fait que le chemin ne sera pas ouvert au trafic avant le printemps de 1886, sont des preuves suffisantes que nous n'avons pas un chemin complet.

L'honorable monsieur dit que nous avons tout ce qui était compris dans le contrat, car le chemin est construit d'après le contrat. Mais ce chemin n'est pas encore propre à l'exploitation; il ne peut pas encore servir à l'usage auquel il est destiné; pour cela il faut faire de nouvelles dépenses. Les déclarations faites sur ce sujet, et aussi relativement à l'effet de ce prêt, son matériel, au point de vue de notre position actuelle. Sir Charles Tupper disait:

Ils sont en position de dire au gouvernement: nous pouvons revenir sur notre contrat; nous pouvons débiter notre corps de 9,000 hommes qui travaillent maintenant près du lac Supérieur; nous pouvons retirer notre outillage, et le 1er mai 1891, nous serons en état de vendre des terres en assez grande quantité pour prélever une somme suffisante pour exécuter les travaux nécessaires.

Nous avons les moyens de remplir notre contrat; mais si vous voulez que ces travaux soient complétés à la fin de l'année 1885, nous vous demandons, non pas de nous donner un seul dollar additionnel, mais de nous avancer, à mesure que les travaux seront exécutés, la somme de \$22,500,000. J'ai dit à la Chambre qu'ils ne demandaient rien dans le but de compléter le contrat qu'ils ont passé avec le gouvernement.

J'ai dit à la Chambre que la compagnie avait la plus grande confiance dans la valeur de la subvention déjà accordée; qu'avec la somme qui peut être et qui a été obtenue du public, ils ont les moyens de remplir leur contrat. Mais s'ils ne nous demandent pas un dollar de plus, ils nous demandent de faire usage du crédit public de ce pays, qui grâce à la direction de mon collègue, le ministre des finances, n'a jamais été dans une plus haute position, pour obtenir les moyens de compléter cette grande œuvre nationale à la fin de 1885, et cela sans imposer le moindre fardeau sur le gouvernement, ou sur le pays, pour le remboursement de chaque dollar jusqu'à l'expiration du contrat, le 1er mai 1891.

Sir Charles déclara d'abord que le contrat allait être rempli, que le chemin serait complété, et maintenant on nous dit que le contrat est rempli, et le chemin n'est pas complété. Puis il dit: "Vous allez agir ainsi, sans imposer le moindre fardeau additionnel sur le gouvernement ou sur le pays pour le remboursement de chaque dollar à l'époque fixée pour l'expiration du contrat, le 1er mai 1891." Je serais curieux de savoir jusqu'à quelle date doit s'étendre l'emprunt que l'on est à négocier à Londres; je serais curieux de voir combien d'années le ministre des finances demande au public pour le prêt que nous l'avons autorisé de faire l'autre jour. Est-ce un prêt à courte échéance, venant dû en 1891, afin de ne pas être embarrassé, comme il a prétendu il y a peu de temps qu'il le serait, pour ce qui est d'obtenir de la compagnie du Pacifique canadien un montant

d'argent aussi considérable pour l'année 1891 ? Je serais curieux de savoir si c'est un emprunt de ce genre que le ministre des finances fait dans le moment, ou s'il a abandonné ces rêves dorés qui hantaient son esprit lors du discours sur le budget, de recevoir de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, \$30,000,000 en 1891, et même avant cela. Peut-être quelque honorable député, peut-être l'honorable ministre des douanes, qui connaissent la date de cet emprunt, nous diront s'il est à courte échéance, de six ans, dont le gouvernement pourra disposer jusqu'à ce qu'il ait reçu les \$30,000,000 du Pacifique canadien, en 1891. Je crains qu'ils aient abandonné cette espérance, je crains qu'ils aient décidé de laisser écouler un grand nombre d'années avant qu'ils recouvrent leur argent. Je crains qu'il existe maintenant plus que l'ombre d'un fardeau additionnel sur le gouvernement ou sur le pays pour le remboursement de l'argent à l'expiration du contrat, le 1er mai 1891. Vous savez que déjà, en conséquence de ce prêt, nous avons négligé des négociations de changer les 5 en 4 pour 100, pour six mois, car le ministre ayant à trouver une somme considérable pour la compagnie du Pacifique canadien, comprit qu'il ne pouvait réaliser le vieux prêt. Vous savez que nous perdons l'intérêt, vu la différence entre 5 et 4 pendant la moitié de l'année, et que nous avons fait plusieurs autres emprunts à courte échéance pour payer ce Pacifique canadien; et nous avons aussi fait plusieurs emprunts pour eux, à des taux assez élevés.

L'honorable premier ministre nous dit quelque fois qu'un petit oiseau lui a dit quelque chose. Eh bien, M. l'Orateur, un petit oiseau m'a dit quelque chose; il m'a dit que l'on avait payé 5½ pour une partie de cet argent emprunté à certaines banques. Eh bien, lorsque nous empruntons de l'argent des banques pour payer un chemin de fer du Pacifique canadien, et que nous avons été forcés de donner des bons du trésor pour l'autre argent; lorsqu'on nous dit maintenant, et c'est un fait prouvé par le silence des ministres, que l'on a abandonné la perspective d'avoir cet argent en 1891, et qu'au lieu d'un prêt à courte échéance nous aurons un prêt à long terme, il est évident que l'exactitude des paroles que j'ai déjà lues de sir Charles Tupper, a déjà été démontrée. Puis voici ce que dit sir Charles Tupper :

Je ne base pas un seul instant ces résolutions sur les faibles motifs de toute réclamation de ces messieurs (la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien). Ils n'ont aucune prétention. Ils ont fait un contrat en vertu duquel ils ont reçu une superbe subvention pour les travaux qu'ils entreprenaient d'exécuter; et ils ont sans doute la perspective de grands bénéfices. Je ne demande pas que ces résolutions reçoivent l'attention de la Chambre sur une telle réclamation.

Alors aussi, ce fut comme une opération d'affaires que fut traitée cette question, bien qu'il semble y avoir une tentative de la traiter d'une manière plus élevée. Maintenant, l'honorable monsieur qui agit comme ministre des chemins de fer, déclare que nous avons réellement bénéficié de cette opération—ce n'était pas un prêt intact; cela ne suffisait pas à l'honorable ministre; il veut améliorer notre position et il l'améliore par cette opération. Pourquoi? Parce que l'argent a été affecté aux travaux. Mais il était convenu que l'argent serait ainsi affecté. C'est sur cette garantie qu'était fait l'ancien prêt. C'est sur la promesse formelle que l'argent serait affecté aux travaux. C'est ce qui a eu lieu, et cet argent va rester dans ces travaux. Nous dire que notre position se trouve améliorée par ce fait me semble une parfaite absurdité. L'honorable monsieur dit que trente-cinq millions devraient être affectés à ces travaux. Je nie cela. Toute l'affaire de l'année dernière se réduit à ceci, que le stock n'était pas vendable. Le gouvernement le prêt et dit: Nous prenons le pouvoir de le vendre, s'il peut atteindre un prix raisonnable, et nous emploierons les moyens à notre discrétion, soit pour le remboursement de la dette, ou pour les fins de la compagnie. La compagnie n'aurait pas pu disposer du stock, parce que l'acte du parlement accorde au gouvernement le pouvoir de dire quand il sera vendu, et si les produits seront, ou non, affectés au

paiement de la dette. Le ministre des chemins de fer a déclaré qu'il devait en être ainsi; que le montant devait être affecté au paiement de la dette. Mais l'honorable monsieur a dit, que faisons-nous? Nous faisons un autre arrangement au sujet des \$35,000,000. Cet arrangement est d'un caractère tout à fait différent. Si l'argent avait été réalisé sur le stock et affecté aux travaux sous notre responsabilité, et que les actionnaires n'eussent eu aucune réclamation, notre hypothèque aurait été améliorée par la valeur produite par le montant affecté aux travaux.

Mais ayant donné à la compagnie le pouvoir de placer \$15,000,000 au pair, une partie duquel montant est affectée aux travaux, nous occupons une position différente. Que le ministre des chemins de fer, comme premier créancier hypothécaire, étudie une transaction hypothécaire, et la situation, en supposant qu'il y ait une seconde hypothèque, pour l'amélioration de la propriété hypothéquée. Il serait alors dans une très bonne position, car il pourrait faire disparaître la seconde hypothèque, et sa propriété serait d'une plus grande valeur. Mais supposons que le débiteur sur hypothèque soit venu trouver le ministre *per intérim*, son premier créancier hypothécaire, et lui ait dit: M. Pope, je désire améliorer la propriété, et dans ce but, l'hypothéquer, créer une hypothèque conjointe. Je crois que le ministre aurait compris qu'il allait être mis dans une position différente; que sa position, bien que l'argent doive retourner à la propriété, ne serait pas aussi bonne. Il en est ainsi du stock. Puis l'honorable monsieur déclare que cet arrangement sera satisfaisant. Il parle des travaux du gouvernement, et admet qu'il y a une erreur dans le calcul d'un million et demi. Il explique cette erreur en l'attribuant à la détérioration pendant les six ou sept années d'exploration du chemin. Est-ce que cela n'était pas connu l'hiver dernier? Est-ce que le gouvernement, qui avait le chemin, ne savait pas dans quelle position il était? Ne savait-il pas ce qu'il fallait pour le mettre en bon état? Est-ce que ce n'est qu'à cette session que nous apprenons que les rails s'usent, et que le terrassement se détériore? L'hiver dernier on nous a dit expressément que les travaux du gouvernement coûtaient vingt-huit millions. Il est très étrange qu'à la dernière session il n'ait pu nous dire qu'un tel montant serait nécessaire. Je me rappelle que l'on a hautement loué le gouvernement au sujet de l'économie pratiquée sur cette partie de la ligne. Le gouvernement disait alors qu'il avait diminué les dépenses; mais la position est renversée, et au lieu d'une réduction, nous avons une augmentation. Les honorables messieurs qui ont présenté ce projet, ont produit, comme base, une déclaration de M. Stephen.

La lettre de M. Stephen contenait un exposé de ce que, dans son opinion, le gouvernement devrait faire pour la compagnie, et ce que celle-ci ferait, si elle obtenait ce qu'elle désirait. Le gouvernement refusa de se rendre à la proposition de M. Stephen. Je me suis informé si, d'après les arrangements faits pour les projets modifiés, la compagnie avait consenti à remplir les conditions contenues dans leur lettre; et je n'ai pu avoir de réponse satisfaisante. Je l'ai obtenu hier, dans le rapport fait par la compagnie, à son assemblée annuelle. La compagnie croit que le gouvernement en a à peine fait usage. La lettre de M. Stephen fera voir à la Chambre qu'à la dernière session, la compagnie a vivement, mais sans bon résultat, prouvé la dureté du gouvernement, et signalé les mauvais effets qui en résulteraient. Voici ce que dit la compagnie :

La compagnie, on s'en rappellera, lors de la passation de l'acte, s'éleva vivement, mais sans résultat, contre la sévérité des conditions dans lesquelles fut fait le prêt, signalant surtout les mauvais résultats que cela aurait pour la compagnie, du caractère rigoureux et réellement peu équitable de la garantie prise par le gouvernement dans le cas que la compagnie manquerait à ses engagements, et ses appréhensions sous ce rapport se sont pleinement réalisées,

Vous allez voir, bien que l'on ne nous en ait pas informé l'année dernière, que nous avons passé pour de durs créan-

ciers, traitant avec un débiteur récalcitrant, et que nous allions injurier la compagnie par nos termes sévères. Ces termes paraissent être très bons. Il me semble, cependant, que la compagnie blâma le gouvernement, qui lui prêtait trente millions, partie à 5 et partie à 4 pour 100, et prenait possession du chemin si la compagnie venait à manquer à ses engagements.

Nous voyons maintenant que le gouvernement, sur défaut de la compagnie, n'aurait pas pris possession du chemin. Nous voyons que c'était purement une farce, et qu'il était inutile d'imposer cette condition. Je crois qu'il vaudrait mieux faire ouvertement un marché qui serait mis à exécution, et faire un contrat contenant ce que réellement l'on a l'intention de faire. Les honorables messieurs de la droite ont déclaré à la Chambre et au pays que l'arrangement avec la compagnie signifiait telle chose, tandis qu'il était bien convenu qu'il signifiait toute autre chose; que, s'il devenait nécessaire de prendre possession du chemin, on traiterait les actionnaires d'une manière raisonnable. Telle est la déclaration du secrétaire d'Etat, qui faisait alors, comme il le fait aujourd'hui, partie de l'administration. Si cela eût été vrai, c'est un commentaire extraordinaire sur la décision du parlement, sur les discours prononcés, et les représentations faites au pays dans cette circonstance. Mais nous voyons le funeste résultat. M. Stephen s'avance, et dit que si le gouvernement accorde ce qu'il demande, la compagnie pourra compléter le chemin de fer, construire la ligne jusqu'à Coal Harbour, construire les derniers travaux sur les différents points, voir à l'équipement additionnel, construire des ascenseurs, payer la dette flottante, et ainsi de suite; puis après cela, il dit :

La compagnie sera alors en position de procéder, 1° à l'extension tant désirée du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba; 2° au parachèvement de la ligne jusqu'au Sault-Sainte-Marie; 3° à un raccordement de quelque manière avec la ville et le port de Québec; 4° avec l'aide du gouvernement, au prolongement du Pacifique canadien jusqu'aux ports océaniques des provinces maritimes; 5° elle serait aussi en position d'aider indirectement au parachèvement de la division d'Ontario jusqu'à la rivière Détroit, et en même temps le gouvernement serait libéré de toute nécessité de venir en aide à cette compagnie.

Ces sept choses dont parle honorable monsieur, prouvent que le dernier acte n'a pas fait disparaître cette nécessité, bien qu'on nous le disait, et à moins d'accéder à ces conditions, nous ne faisons pas disparaître cette nécessité, cependant je trouve ce qui suit dans le dernier rapport :

Ce projet n'offre pas à la compagnie d'aussi grands avantages qu'elle en aurait obtenu d'après les conditions posées dans la lettre du président, du 18 mars dernier.

Puis la compagnie continue :

Mais la compagnie a reçu des demandes d'extensions et de facilités additionnelles en dehors de ses lignes principales, et elle désire accéder à quelques-unes de ces demandes; et bien que les directeurs espèrent que le projet que l'on propose leur permettra de répondre aux plus importantes, il faut voir jusqu'à quel point le projet du gouvernement, en restreignant la demande de la compagnie, peut ne pas diminuer ses pouvoirs de pourvoir à la construction de ses prolongements en rapport avec la compagnie ou le public, et l'on croit que le gouvernement aussi désire l'adoption de ce projet; aucun peut aussi ne pas avoir de rapports avec le désir de la compagnie de devancer le terme de l'échéance, pour le remboursement du prêt du gouvernement.

Voilà, M. l'Orateur, la déclaration directe et bien établie que la compagnie n'espère pas obtenir le pouvoir d'exécuter ces différents points qu'elle s'engageait à exécuter d'après les termes de son contrat. Ainsi nous ne sommes pas certains maintenant que les conditions comprises dans la lettre de M. Stephen seront remplies; mais au contraire, nous avons une déclaration claire et évidente, qu'il s'attribue à lui-même, que ces termes ne sont pas propres à produire de tels résultats. A ce point de vue je crois que nous avons des choses importantes à considérer. Il me semble qu'il est nécessaire que nous sachions ce qui résultera de cet arrangement. M. l'Orateur, trois fois nous avons reçu des demandes d'aide de la part de la compagnie—d'abord pour faire le contrat, pour de l'aide en second lieu, et maintenant pour de l'aide encore. Nous voulons savoir distinctement ce

M. BLAKE

qu'il y aura de fait. Est-ce la dernière demande? A combien s'élève leur déficit? Quels seront les changements? Quelles sont les dépenses additionnelles encourues pour l'exécution de ces choses; ou bien cette demande n'est pas la dernière? L'honorable monsieur, dans cette partie de son discours, a parlé de la question de la route du chemin, et il nous a donné quelques documents à ce sujet, et d'autres relatifs à ce chemin, et les lignes du Pacifique, qui sont dignes de considération. Je n'avais pas l'intention de parler longtemps sur cette question, ni de traiter au long les points que j'ai traités jusqu'à présent; mais la ligne de conduite que l'on a suivie, en faisant deux discours, et traitant chaque phase de la question, du commencement à la fin, exigeait nécessairement une réponse au moment le plus pratique, et aussi complète que pouvait le faire un député dans des circonstances aussi désavantageuses, à cette heure avancée de la nuit, après une séance de près de 12 heures.

Mais ces documents exigent une réponse de ma part, et je vais la donner. Je n'ai pu consentir à la sagesse du changement de la route du chemin de fer du Pacifique canadien. Je n'ai jamais pu comprendre que ce changement était dicté par une sage appréciation des faits établis avant la décision. Je soutiens que la compagnie avait arrêté sa décision longtemps avant qu'elle eût choisie la route par la passe du Cheval-qui-Rue. Je soutiens que, après avoir décidé de risquer cette route la compagnie avait, à la fin, persuadé au gouvernement, pendant l'absence de sir Charles Tupper, qui était remplacé par l'honorable monsieur qui agit aujourd'hui comme ministre, de consentir à modifier sa politique. M. l'Orateur, on vient justement de me dire que le gouvernement serait prêt à consentir à un ajournement je regrette de le demander, mais comme je dois répondre à deux discours tard pendant la nuit, cela me conviendrait, vu que j'ai beaucoup à dire.

Sir HECTOR LANGEVIN: On me laisse à entendre que l'honorable député a environ la moitié de son discours de fait et qu'il désire un ajournement. Dans ces circonstances, peut être proposera-t-il l'ajournement de la discussion.

M. BLAKE: Je propose l'ajournement de la discussion.

La motion est adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12.20 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 17 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRE :

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose que la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill (n° 92) modifiant de nouveau l'Acte de Tempérance du Canada, 1878, et l'Acte des Licences pour la vente des liqueurs, 1883, soit placée en tête de la liste des ordres du gouvernement, demain, après les affaires de routine.

La motion est adoptée.

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Pope, à l'effet que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général

pour considérer certaines résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE : Lorsque la Chambre s'est ajournée, hier soir, je parlais de la route du chemin de fer; question sur laquelle il y a quelque chose à dire, non seulement à cause de son mérite intrinsèque, mais aussi parce que les honorables messieurs de la droite y ont fait allusion, à propos d'autres questions importantes des pentes, courbes, et l'alignement du chemin. J'ai dit que je n'avais pu approuver le changement de route du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député, le secrétaire d'Etat, a déclaré à tort—comme je l'ai démontré hier soir par le discours de sir Charles Tupper—que les explorations qui ont été faites sous l'administration de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) avaient été complètement inutiles. J'admets qu'une partie aurait été plus utile si la route eût été adoptée par les deux gouvernements, celle de la passe de la Tête-Jaune, a heureusement été conservée. Il est bon de remarquer que le gouvernement, de même que le gouvernement de mon honorable ami, a formellement adopté la route qui, d'après les explorations, était jugée la plus convenable, et ce ne fut que lorsque l'entreprise eut été accordée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, que le gouvernement consentit à changer de route. Ce changement fut le résultat des considérations dans lesquelles on n'accorde pas l'attention voulue à la question topographique du pays que devait traverser le chemin. Je fais cette déclaration sans hésiter, car les documents publics prouvent qu'il n'y a eu aucune recherche d'une route réellement praticable, lorsque la compagnie insista auprès du gouvernement pour qu'il consentit à approuver sa détermination d'aller vers le sud. Je crois que la compagnie se basait sur la possibilité de trouver une route à travers les montagnes Rocheuses, ou les chaînes des Selkirks et d'Or, et ils avaient l'intention de s'assurer une route au sud, à travers les prairies, pour deux raisons. D'abord, parce que c'était considéré comme une route facile, ne demandant pas beaucoup de ponts, aucun en effet qui fût considérable, excepté sur la Saskatchewan, et un autre beaucoup moins dispendieux sur l'Assiniboine, ce qui est peut-être une plus grande objection, parce que la compagnie pensait qu'il lui serait plus facile de contrôler et dominer le trafic du Nord-Ouest. Le plutôt elle possèdera la ligne jusqu'aux frontières internationales, moins il y aura de danger que l'on demande la construction d'une ligne au sud de leur chemin.

C'est là les points de la politique de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui ont mené à cette conclusion. Elle a construit sa ligne à travers un pays inférieur au territoire de la route centrale. J'attire l'attention sur le fait que la déclaration faite par le premier ministre est devant la Chambre, et elle prouve qu'il n'y a pas eu un seul *homestead* de pris entre le 3ème et le 4ème méridien, sur le chemin de ceinture de 48 milles, et il y en a eu 23 entre le 4ème et le 5ème méridien, soit un total de 23 *homesteads* sur plus de 400 milles de chemin de fer, entre la Mâchoire-d'Orignal et Calgary. Je signale ce fait comme étant d'une grande importance. J'attire aussi l'attention sur le second fait qu'entre le 3ème et le 4ème méridien la compagnie a accepté 524,100 acres, tandis qu'elle s'engageait à rejeter 126,720 acres, soit environ un quart de l'étendue acceptée. Ce chiffre est aussi très important. Je ne crois pas que l'on veuille contester le fait que le territoire est inférieur. Je remarque à ce sujet ce qui suit dans un discours que prononça sir Richard Temple, à Winnipeg, en septembre 1884 :

Ils désiraient faire entendre que le chemin de fer du Pacifique canadien n'était que le commencement d'un vaste réseau de chemins de fer, ni plus ni moins que l'artère principale devant donner naissance à une foule d'embranchements, l'épine dorsale du corps politique, les autres membres, bras et pieds, devant venir par la suite.

Sans doute le chemin de fer du Pacifique canadien traverse un pays riche, mais cependant ce n'est pas le plus riche, le pays le plus riche se

trouve loin au nord, et il y faut construire des embranchements jusqu'à. On a dit que la ligne principale aurait dû être plus au nord, mais il n'y a aucun doute que nous avons adopté le meilleur endroit, car cette ligne principale est presque aussi droite qu'une flèche d'un océan à l'autre.

Les travaux d'embranchements qu'il reste à construire étaient probablement ce que l'on aurait dû appeler le cri du Nord-Ouest.

Ils avaient eu plusieurs demandes de la part des cultivateurs, à l'effet de construire un embranchement vers le sud, afin d'établir un raccordement avec les chemins de fer américains.

Il faudra prendre en considération l'importance pressante de ces questions.

Je crois que l'honorable monsieur émettait le sentiment général qu'il avait constaté dans un long voyage à travers le Nord-Ouest, avec ses confrères de l'Association Britannique; et il donnait l'impression du peuple du pays, au sujet de la qualité relative du terrain sur chacune des deux routes, et aussi quant à la nécessité des embranchements vers le sud, de même que vers le nord. Il signale en même temps la sagesse, selon lui, de construire une ligne droite, mais nous savons qu'en fait de chemin de fer, la ligne la plus droite n'est pas toujours la plus courte. Les pentes et les courbes contribuent fortement à déterminer la longueur d'une ligne de chemin de fer. Il y a aussi la question du climat. Dans la passe de la Tête-Jaune, tel que rapporté par les ingénieurs qui ont fait de longues explorations dans cette région, qui la traversent fréquemment, et aussi d'après les rapports des explorateurs et voyageurs, il n'y a aucune trace d'avalanches. Mais dans les montagnes Rocheuses et les Selkirks, et peut-être dans la chaîne d'Or, le cas est tout à fait différent.

Si vous consultez les documents déposés sur le bureau de la Chambre, vous trouverez que le vice-président et gérant général, M. Van Horne, a demandé, dans le mois de septembre dernier, je crois, la permission d'adopter comme permanente, pendant quelques années, la ligne provisoire, qui contourne une partie de la ligne principale projetée dans la passe du Cheval-qui-Rue. La raison pour laquelle il demande que cette ligne provisoire—une ligne avec des pentes de 237 pieds par mille et avec des courbes très raides—soit considérée comme permanente pendant quelques années, c'est, comme il le déclare, parce qu'il y a des désagréments de rochers, le long du tracé de la ligne principale, et il y a aussi des avalanches de neige qui descendent d'un glacier situé sur le sommet du mont Stephen. Les ingénieurs ont observé ces désagréments de rochers et ces avalanches de neige depuis longtemps; mais ils n'ont pas été capables de décider quelle serait la route qui permettrait le mieux d'éviter les dangers et les difficultés qu'offre cette localité. Il faudra aux ingénieurs plusieurs années d'observation pour pouvoir fixer permanentement la ligne principale aux endroits les plus convenables à travers la passe du Cheval-qui-Rue. En conséquence, dit M. Van Horne, je demande votre approbation pour ouvrir le chemin et l'exploiter pendant quelques années, en nous servant de la ligne provisoire que nous avons construite pour faciliter les travaux de construction.

Il nous fait voir que les pentes raides dont je viens de parler les pentes de 237 pieds par mille, ainsi que les courbes—ce qui est peu d'accord avec les descriptions brillantes du grand trafic direct avec la Chine et le Japon, dont nous entendons parler—ne sont pas un inconvénient sérieux pour le présent, parce que le trafic sera comparativement faible pendant quelques années, et ne pourra aucunement se comparer avec le trafic qui se fera dans la région des prairies. Ainsi, dans la demande du président de la compagnie et l'acquiescement du gouvernement à cette demande, nous avons la preuve que l'on va se servir de la ligne provisoire pendant quelques années, afin que l'on puisse voir quelle sera la tracé que l'on pourra adopter permanentement; l'on a aussi la preuve qu'il y a des difficultés dans la passe du Cheval-qui-Rue, qui n'existent pas dans la passe de la Tête-Jaune. J'arrive maintenant à la question des montagnes Selkirks, situées près de la coulée Illecillewaet, qui descend

en partant d'un point situé près de la traverse des Selkirks.

Cette coulée se dirige à l'ouest vers l'océan Pacifique, et je constate que le ministre des chemins de fer, en réponse à une question posée par moi au commencement de la session, a déclaré qu'il n'avait aucun rapport au sujet des avalanches de neige dans cette région; mais que les ingénieurs ont reçu instruction de faire des observations à ce sujet. Plus tard, en réponse à une autre question posée par moi, sur l'information que j'avais reçue de l'ouest, le ministre des chemins de fer déclara que la compagnie avait demandé de changer le tracé qu'il avait déjà choisi dans cette localité, et d'en choisir un autre, parce que le premier était impraticable. Et pourquoi? En conséquence des avalanches de neige. Et l'autre jour j'ai demandé si le nouveau tracé avait été soumis au gouvernement, et l'honorable ministre des chemins de fer a répondu que ce tracé ne lui avait pas encore été soumis. Mais dans sa première réponse, il nous dit que l'on se proposait d'adopter un tracé, qui allongerait la ligne de quelques 3½ milles. Le gouvernement n'a donc pas encore un tracé praticable à travers la chaîne des montagnes Selkirk. En effet, si la compagnie était en position de soumettre les profils et les plans et toutes les informations qu'elle possède au sujet d'un tracé praticable, ayant depuis longtemps informé l'honorable ministre des chemins de fer qu'elle ne pouvait se servir du tracé qu'elle avait d'abord adopté, et qui avait été approuvé, elle aurait soumis au gouvernement le nouveau tracé et les raisons à l'appui.

Mais l'honorable ministre n'a pas encore soumis aucun renseignement au sujet des avalanches de neige. Or, ceci est une question des plus importantes. Vous trouvez aux deux grandes traverses, qui se trouvent dans le changement de tracé, s'il n'y en a pas trois, si les montagnes d'Or ne doivent pas être considérées comme une troisième, vous trouvez, dis-je, des désagréments de rochers et des avalanches de neige, qui assument des proportions formidables. Vous vous trouvez, enfin, sans information sur la question de savoir s'il y a un tracé réellement sûr et praticable à travers ces montagnes. L'honorable ministre des chemins de fer n'a reçu, ou, dans tous les cas, n'a soumis à la Chambre aucun renseignement au sujet des avalanches de neige sur la ligne du Pacifique dans les Selkirks; mais je me suis procuré des informations qui ont pu transpirer dans le public, et je les lirai à la Chambre, afin de jeter du jour sur la question du moment, vu qu'il n'est pas possible d'obtenir des informations authentiques et officielles sur un sujet aussi important. Je prie la Chambre d'observer qu'en agissant comme on l'a fait; qu'en choisissant le tracé définitif du chemin de fer du Pacifique, dans le Nord-Ouest, avant de résoudre l'importante question de traverser la chaîne des Selkirks et des autres montagnes Rocheuses par une étude suffisante du terrain et des effets produits par le climat, on s'est aventuré dans la route sur laquelle on travaille actuellement. Or, je dis qu'en agissant ainsi, l'on a commis une grande imprudence dont le gouvernement est responsable. Il y a longtemps, déjà, les sauvages qui habitent cette région nous avaient signalé les obstacles qui s'y trouvent. En 1865, M. Moberly, ingénieur, écrivait ce qui suit au sujet de cette partie du Nord-Ouest :

J'essayai d'engager les sauvages à m'accompagner sur tout le parcours de la traverse de la chaîne des Selkirks.

Dans un autre passage il dit :

Tous mes efforts furent inutiles. Ils m'affirmèrent que si nous pénétrions dans ces montagnes, nous serions ensevelis dans la neige et que nous n'en sortirions jamais.

Dans un autre passage :

Nous nous trouvâmes bientôt à 500 pieds au-dessous du sommet. Les montagnes avoisinantes sont escarpées, et il se rencontre fréquemment des traces d'avalanches de neige.

Le *Herald* de Calgary, du 19 février dernier, contient le rapport suivant :

M. BLAKE

Le caporal McDonald a quitté la deuxième traverse du mont Colombie, le 8 février, à parcourir à cheval 30 milles à l'est, jusqu'au penchant ouest des monts Selkirk. Etant parvenu jusque là, il s'est trouvé à 14 ou 15 milles du sommet, et incapable d'aller plus loin, excepté à pied, et encore très difficilement. La raison pour laquelle le caporal McDonald s'est trouvé incapable de parcourir à cheval cette région montagneuse, c'est qu'à partir du point où il laissa sa monture, et en droite ligne jusqu'au sommet, la passe était encombrée d'avalanches de neiges et de glaciers détachés. Les avalanches de neige étaient transformées en monceaux de glace ayant jusqu'à 50 pieds d'épaisseur.

Les hommes de Muir, sous la direction du contre-maître Garner, étaient occupés à déblayer le chemin Tote, qui avait été le plus obstrué par les avalanches. Le 8 février, le jour où McDonald a quitté la deuxième traverse, une avalanche, s'est détachée à six milles à l'ouest du sommet, au camp McKenzie, et un nommé Robert Miller y a perdu la vie. Miller était le cuisinier du camp. Le même jour une autre avalanche s'est détachée à quatre milles à l'ouest du sommet, au camp Ross McDermott. Trois hommes furent ensevelis vivants sous cette avalanche, et on ne les a pas revus depuis. L'un de ces hommes, un Français, se nommait Dulac. Quand l'avalanche eut lieu, ce Français et deux autres furent atteints par elle, et ils n'ont pas reparu depuis. Une troisième avalanche s'est détachée du sommet de la chaîne de montagnes, où se trouvait le magasin de Hill. Il y avait à ce moment un certain nombre d'hommes dans le magasin. Heureusement, l'avalanche ne toucha que légèrement le magasin, dont le coin, à l'ouest, fut enseveli; mais les hommes qui s'y trouvaient, réussirent à s'échapper par les chéssis, à l'Est des Selkirks. McDonald mit une journée et demie à atteindre le sommet des monts Selkirks. Arrivé là, il obtint un cheval du détachement stationné à cet endroit, et se rendit à cheval à la coulée du Castor, une distance de 28 ou 30 milles.

Le penchant oriental des monts Selkirks est exempt d'avalanches, et est préféré par ceux qui travaillent sur le chemin au penchant occidental. De fait, les hommes qui travaillent sur le penchant ouest, abandonnent l'ouvrage à cause du danger. Ils partagent évidemment la même opinion que les sauvages mentionnés par M. Moberly. Ces sauvages lui ont dit: "Que s'il pénétrait avec ses hommes dans ces montagnes, ils se perdraient tous dans la neige et ne pourraient jamais en sortir; que, de fait, le chemin, à partir du sommet des monts Selkirks, à l'ouest, et au delà de la deuxième traverse dans la chaîne d'Or, est considérablement obstrué par la neige. Dans la chaîne d'Or, le chemin a été couvert par une avalanche et les "atteiages de Wright ont été bloqués."

Je trouve de plus, dans le *Courier*, en date du 12 mars 1885, cette déclaration:—

M. Bowen a constaté que le principal sujet de conversation, à la coulée Moosomin, était le grand nombre d'avalanches qui obstruaient les travaux. Les ouvriers sur le chemin paraissent saisis de panique, et plusieurs d'entre eux refusent de travailler à cause du danger, d'autres se mettent en grève pour avoir des salaires plus élevés, et ils demandent \$3.50 par jour. Les avalanches paraissent se détacher principalement sur le penchant occidental des monts Selkirks, et sur le penchant oriental de la chaîne d'Or. Quelques-unes d'entre elles ont eu lieu aussi sur le penchant oriental des monts Selkirks. L'une d'elles a balayé, il y a une quinzaine de jours, pour \$65,000 d'approvisionnements, appartenant à Holt, l'entrepreneur. Lundi, cependant, on a recouvert ces approvisionnements, et la perte ne se montera, finalement, qu'à environ \$10,000.

Le magasin de Hill, au sommet des Selkirks, a été également emporté. A l'ouest du sommet, le chemin est bloqué de neige, les avalanches se renouvellent presque tous les jours. Wright, l'entrepreneur, dont les hommes travaillent sur le penchant oriental de la chaîne d'Or, fait venir, maintenant, ses approvisionnements par la coulée du Castor, le chemin conduisant à Kamloops étant complètement bloqué. Jusqu'à présent six hommes, connus, d'après les informations reçues, ont péri sous ces avalanches; mais il y en a d'autres, dont les noms sont inconnus, et qui ont subi le même sort. Il y avait, parmi les travailleurs, un rumeur annonçant que le tracé de la route allait être quelque peu changé à cause des dangers provenant des avalanches. Au lieu de chercher à pénétrer par les passes centrales, le chemin passera sur le flanc des montagnes, et les trains seront mieux abrités par le roc creusé.

Telle est, M. le Président, l'opinion des journaux sur l'état de choses qui existait dans cette région. J'aurais été heureux si l'honorable ministre des chemins de fer nous eût fait un exposé authentique, basé sur les rapports des ingénieurs du gouvernement et de la compagnie, et sur les rapports des ingénieurs. C'était, d'après moi, son devoir de le faire. Je crois que le parlement a droit d'être informé du résultat des opérations. Nous devrions connaître l'effet produit sur la route par les influences climatiques, cette route qui fut choisie sans prendre les précautions nécessaires, sans faire les études voulues, avant de l'adopter définitivement à la demande de la compagnie. Je dois aussi attirer l'attention sur le fait qu'il se trouve dans les ordres du jour déposés sur le bureau de la Chambre une somme considérable destinée à des abris contre la neige, non seulement pour la section du chemin situé sur la rive nord du lac Supérieur, mais la plus grande partie pour la section du chemin située

dans la région du Pacifique. Or, si ces abris étaient considérés originairement, comme nécessaires à ce chemin, ils ont été compris dans les estimations de l'année dernière, pour terminer le chemin; mais, si ces abris n'ont pas été considérés, dans le principe, comme une nécessité, ils sont devenus nécessaires dans la suite, avec les progrès de la construction, et vous avez, par conséquent, une preuve additionnelle, fournie par la compagnie elle-même, que des difficultés nouvelles, d'un caractère sérieux, des difficultés causées par le climat, ont surgi depuis, et je ne puis dire jusqu'à quel point elles sont sérieuses, et quelle est la nature de ces difficultés.

Je me suis efforcé, avant de lire ce qui est devenu de notoriété publique par le moyen des journaux, d'obtenir une information officielle de la part de la droite, et mes efforts ayant été vains, j'ai ramené le sujet devant la Chambre dans l'espoir que nous pourrions encore obtenir cette information. Puis, après la question climatérique, qui est pleine de difficultés sérieuses, il y a encore la question des pentes et des courbes. Comme je l'ai dit, ce n'est pas seulement une question de prix par mille de chemin de fer, c'est aussi une question de rampes et de courbes. Dans le débat qui a eu lieu l'année dernière, quand, après que j'eus parlé, l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) entreprit la tâche de soutenir la position du gouvernement, il traita très habilement plusieurs sujets, entre autres, la question des rampes et des courbes, et, comme vous pouvez le voir dans le rapport des débats, il déclara que l'on avait fait tout ce qui était possible pour que le chemin de fer du Pacifique eût des pentes douces et des courbes faciles. Or, par la passe de la Tête-Jaune, les pentes ont en maximum 1 sur 100 pieds, ou 52·80 pieds par mille. Les pentes raides de 52·80 pieds se trouvent toutes dans l'étendue de 30 milles, et la plus longue pente raide n'a que 3½ milles.

Tel est l'état de choses qui existe dans la passe de la Tête-Jaune. Par la passe du Cheval-qui-Rue, il y a plus de 52 milles ayant une pente de 116, ou 117 pieds par mille, c'est-à-dire, plus du double du maximum de la pente par la passe de la Tête-Jaune, et plus de trois fois plus longue que cette dernière passe. En comparant ces choses, vous avez dans un cas 16 milles de pente de 52·80 pieds, et vous avez dans un autre cas 52 milles de pente de 116 ou 117 pieds.

Ceci est entièrement indépendant de la ligne provisoire, qui doit être permanente pendant plusieurs années, et sur laquelle on transportera l'immense trafic prévu entre la Chine et l'Europe et *vice versa*. Sur cette ligne provisoire les pentes ont 4½ pieds par 100 pieds, ou 237 par mille. Les pentes sont si raides que de sérieux accidents sont arrivés. Dans un cas, un train de construction rompit ses freins, et un grand nombre d'hommes furent blessés, et il y a sur l'étendue de la pente deux de ce qu'on appelle rails de recul, arrangement par lequel, si vous trouvez qu'un train vous maîtrise, vous pouvez le diriger hors la voie principale, et lui faire monter une petite côte, afin de l'arrêter. Voilà l'espace de chemin sur lequel doit être transporté le trafic du Pacifique pendant quelques années—c'est-à-dire, sur un chemin ayant une pente de 237 pieds par mille, et protégé par des rails de recul. Sur les 119 milles à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses, il n'y a que 11½ milles, environ, qui soient de niveau.

Pour ce qui regarde les courbes, voici ce que nous voyons. Sur la ligne de la Passe de la Tête-Jaune, sur le tracé de mon honorable ami de York-Est, il n'y a qu'une courbe de 8 degrés, et il y en a plusieurs de 7 degrés. Ces courbes de 7 degrés sont de niveau, ou leurs pentes sont très douces. Je n'ai guère besoin de dire à la Chambre que cette considération est très importante. En effet, la combinaison de pentes et de courbes raides augmente les difficultés, et l'on a coutume, quand c'est praticable, de compenser les courbes par les pentes. Mais, comme je l'ai dit, la courbe dans la Passe de la Tête-Jaune a, dans son maximum, 8 degrés, et il y en a plusieurs de 7 degrés. Maintenant, quel est l'état des

choses sur les 119 milles à l'ouest du sommet de la ligne tracée? Il n'y a pas moins de 103 courbes de 10 degrés, 37 de 9 degrés, 76 de 8 degrés, et de moins de 9 degrés, formant en tout 216 courbes de cette espèce difficile. Et ceci ne comprend pas toutes les courbes, parce qu'il y en a de très raides sur la ligne, au delà des 119 milles. L'étude que j'ai faite ne m'a pas mis en état de me rendre compte de toute la ligne, et je n'ai examiné que cette section de 119 milles, d'après les informations imparfaites qui nous ont été données. Ainsi, le nombre total des courbes sur ces 119 milles est de 691. Sur le parcours d'un mille, il y a environ 2,000 pieds de ligne tangente. Sur une autre partie, la tangente est de 1,500 pieds, et il y a plusieurs autres tangentes de plus de 2,000 pieds. Dans un endroit, sur un parcours d'environ 2,200 pieds, il y a cinq courbes comme suit: l'une de 10 degrés à droite; l'autre de 10 degrés à gauche; une autre de 8 degrés à droite; une autre de 8 degrés à gauche, et 6 degrés à droite. Il y a autant de détours que la présente administration en fait elle-même. Sur 12 milles consécutifs, il y a 123 courbes, dont 18 de 10 degrés, 9 de 9 degrés; 19 de 8 degrés; 15 de 7 degrés, et de moins de 8; 2 de 6 degrés, et de moins de 7; ou 63 courbes de cette classe de plus que sur le chemin de fer Union Pacifique, et ces courbes se trouvent sur une rampe de 116 pieds en moyenne. Tel est l'état de choses.

Je dis que l'honorable ministre des chemins de fer a autorisé le choix de ce tracé par la passe du Cheval-qui-Rue, avant d'avoir devant lui les plans et profils, indiquant qu'il y eût par cette passe une route praticable, conformément aux stipulations du contrat. Le gouvernement s'est ainsi lié dès le début, et je puis attirer votre attention sur l'arrêté du conseil et les rapports de sir Charles Tupper. Ce dernier déclarait dans ces rapports qu'il avait refusé, sur l'avis de l'ingénieur, de recommander le tracé du chemin du Pacifique à travers les prairies du Nord-Ouest, et au delà d'un point particulier sur ces prairies parce qu'il s'étendait vers Calgary et le Cheval-qui-Rue; or, parce qu'au delà de ce point, qui est commun aux deux routes, la route par Tête-Jaune et celle par Cheval-qui-Rue, je n'autoriserai pas, ajoutait-il, le choix définitif du tracé jusqu'à ce que vous me montriez la praticabilité d'une ligne par Cheval-qui-Rue, conformément au contrat. Telle était sa détermination, et il refusait d'autoriser le choix d'un tracé au-delà du point que je viens de mentionner. Je puis montrer des arrêtés du conseil postérieurs, passés sous la direction du ministre suppléant des chemins de fer. Par ces arrêtés, et à la suite de l'ordre en conseil précédent, et sans s'appuyer sur aucune information établissant qu'il y aurait une ligne praticable par Cheval-qui-Rue, conformément au contrat, le ministre suppléant des chemins de fer a autorisé le choix du tracé de la ligne dans une direction vers le sud, et par cette autorisation il engage le gouvernement à accepter la route de Calgary et de Cheval-qui-Rue.

M. POPE : Non.

M. BLAKE : Que l'honorable ministre compare l'arrêté du conseil et les rapports de M. Schreiber et de sir Charles Tupper, avec son propre arrêté du conseil et ses propres rapports, et il sera incapable de dire "Non," sans se mettre en contradiction avec ces rapports. La route a été autorisée vers Cheval-qui-Rue avant qu'il eût la preuve qu'une ligne conforme aux conditions du contrat était praticable par cette passe. Le gouvernement a adopté cette route en outrepassant ses pouvoirs. Il avait le pouvoir d'autoriser un tracé conforme aux conditions du contrat, et, dans les arrêtés antérieurs du conseil, et les rapports recommandant le tracé de la ligne, les rampes et courbes sont représentées comme ne dépassant pas les conditions du contrat, et le gouvernement, sur ces rapports, a approuvé le choix du tracé. Mais en la présente occasion, le gouvernement a excédé ses pouvoirs, parce qu'il a accepté des pentes et courbes qui excèdent ce qui était convenu pour le chemin

de fer du Pacifique. L'honorable ministre déclarait l'autre jour, pour éluder la question, que le maximum des rampes sur le Union Pacific était de 116 pieds et le minimum des courbes de 11 degrés. L'honorable ministre s'est entièrement trompé. Il y a quelques années, je demandais à son prédécesseur, ou le ministre des chemins de fer d'alors — parce qu'en effet, l'honorable ministre n'est pas encore ministre des chemins de fer — si le maximum des pentes sur le Union Pacific était de 90, et il m'a répondu que c'était 90. Mais en prévision de questions que l'on pourra soulever sur le sujet, et vu qu'il arrive quelques fois que les pentes et les courbes qui se trouvent sur quelques embranchements du Union Pacific sont prises pour celles de la ligne principale, j'ai eu le soin de me procurer un état officiel des autorités compétentes, indiquant quelles peuvent être les pentes et les courbes du Union Pacific. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) écrit, à ma demande, au commissaire des chemins de fer, à Washington, une lettre, en mars, et voici la réponse à cette lettre :

DEPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DU COMMISSAIRE DES CHEMINS DE FER.
WASHINGTON, D. C., 12 mars 1885.

HONORABLE JOHN CHARLTON,
Ottawa, Canada,

CHER MONSIEUR—En réponse à vos questions au sujet des rampes, des courbes et de la nature des ponts construits sur le chemin de fer Union Pacific, j'ai l'honneur de soumettre les faits suivants :

(a) Maximum des pentes, le nombre de milles qu'ont ces pentes, etc. : Le maximum des pentes est de 89.76 pieds par mille, et la longueur totale de toutes les pentes moins fortes est de 833.18 milles. La moyenne des pentes est de 24.33 pieds par mille. La longueur de niveau est de 188.18 milles.

(b) Courbes sur le chemin, rayon de chacune d'elles, etc.—Le total des courbes est de 22,508.43, ce qui donne une moyenne par mille de 119.37°, ou 2 26° par corde de 100 pieds, et le plus court rayon est de 942 pieds. Il n'y a aucun moyen dans ce bureau de déterminer la longueur des courbes qui se trouvent sur les pentes.

La longueur totale de la ligne courbe est de 188.56 milles, étant environ 18 pour 100 de la longueur totale du chemin.

(c) Le matériel, la classe et le caractère des ponts, etc. Plus des trois quarts de toute la longueur des travées de pont sont en fer, d'un excellent dessin et d'une force considérable. Tous les autres ponts sont en bois, dans une excellente condition, et entièrement capables de supporter un lourd trafic.

Votre très respectueux
W. H. ARMSTRONG,
Commissaire.

Vous trouverez dans plusieurs documents imprimés et dans des rapports officiels auxquels j'ai eu accès—et j'en parle après les avoir lus—la confirmation de ce qui est avancé dans la réponse ci-dessus, bien qu'il y ait un rapport, non au sujet du Union Pacific, à proprement parler, mais au sujet de quelques embranchements et de quelques extensions—

M. POPE : C'était mettre le Central avec le Union Pacific.

M. BLAKE : Nous discutons à la fois sur l'Union et le Central quand le contrat du chemin de fer du Pacifique était devant nous, et on nous a dit que c'était le Union Pacific qui devait servir de type, et non le Central Pacific. L'honorable ministre prend le Union et le Central, et tout le système de ces deux lignes ; il les mêle ensemble pour les fins de son argument, parce qu'il trouve sur le Central des courbes de 10 ou 11 degrés et des pentes de 117 pieds, et il nous dit que c'est le type que nous avons choisi.

M. POPE : C'est une partie du Union Pacific.

M. BLAKE : Ce n'est pas une partie du Union Pacific. Il ne s'agissait pas de ce chemin lorsque le contrat du chemin de fer du Pacifique a été passé. Ces deux chemins n'ont pas le même type, et nous avons adopté le type du Union Pacific et non celui du Central. Comparez les pentes. Vous avez un maximum sur le Union Pacific de moins de 90 pieds, et il y a seulement 16-32 milles de ce maximum. Sur le chemin de fer du Pacifique canadien, sur le tracé permanent, il y a plus de 52 milles ayant 116 ou 117 pieds de pente, au maximum. Mais vous avez aussi la ligne provisoire, dont

M. BLAKE.

on se servira pendant longtemps, et qui a une pente de 237 pieds. Sur l'Union Pacific il y a une courbe minimum de 6 degrés, et sur la ligne projetée du Pacifique canadien, les courbes dépassent même 10 degrés ; il y en a une de 10-40 degrés. Mais sur la ligne temporaire il y a une courbe de 11-30 degrés.

Quelle est la courbe de la ligne canadienne ? Sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, à part la ligne provisoire et sa courbe de 11.30°, il y a 142 courbes de 10 degrés ; 62 de 9 degrés ; 338 de 8 degrés ; 114 de 7 degrés ; 39 de plus de 6 degrés, ou 687 courbes en sus du nombre minimum des courbes sur la ligne choisie comme type. Pour ce qui regarde le nombre total des courbes, il n'y en a pas moins de 4,258 de 6 degrés et au-dessous, ou pas moins de 4,945 en tout. Il y a des courbes sur un parcours de 900 milles, ou 35 pour 100 de toute la longueur de la ligne. Sur le Union Pacific les courbes se rencontrent sur seulement 18 pour 100 de la totalité de la voie. Ainsi, le chemin de fer du Pacifique canadien a environ deux fois le nombre de courbes qui se trouve sur la ligne adoptée comme type ; puis, vous n'avez pas moins de 206 courbes doubles, et je suppose que chacun sait ce que signifie une courbe double en matière de chemins de fer. Ces détails proviennent des réponses aux questions posées au ministre des chemins de fer, et des renseignements incomplets fournis par ce ministre. La Chambre n'a jamais reçu aucun tableau indiquant les pentes et les courbes divisées par sections d'un mille chacune.

Quand mon honorable ami (M. Mackenzie) avait entrepris la tâche de trouver un tracé pour la ligne du chemin du Pacifique canadien, il prit les précautions ordinaires, et vous trouverez dans les livres bleus, préparés par les ingénieurs, des tableaux indiquant les divisions par milles, les pentes et les courbes, et l'alignement du chemin. Quand l'honorable ministre a fait son exposé au sujet du mérite respectif des lignes proposées pour la ligne courte de Montréal à Halifax, il a inséré dans son livre bleu ces tableaux des pentes et des courbes. Il savait que vous ne pouviez pas connaître le mérite de la ligne sans tableaux. Mais, M. le Président, le gouvernement n'a jamais obligé la compagnie du Pacifique à préparer ces tableaux ; il ne les a jamais fait préparer lui-même ; il ne les a pas encore en sa possession. Du moins il ne les avait pas l'autre jour, car quand j'ai posé la question, on m'a répondu que ces tableaux étaient seulement en voie de préparation, lorsque la partie du chemin de fer du Pacifique dont il s'agit est en voie de construction depuis quatre ou cinq ans. Ainsi, ce qui est essentiel, ce qui doit être fait avant de fixer définitivement le tracé, n'a pas encore été fait. Bien que le tracé définitif soit adopté ; bien que la construction soit avancée et presque achevée ; bien que le pays ait payé pour tout cela, le gouvernement n'a pas fait préparer ces tableaux indiquant ces pentes et ces courbes, ces tableaux qui lui étaient nécessaires pour bien connaître ces pentes et ces courbes, et qui étaient nécessaires aussi comme renseignements pour la Chambre et le pays.

Mais, M. le Président, je sou mets à la Chambre les conclusions auxquelles je suis arrivé en examinant les renseignements généraux que j'ai pu me procurer, et je maintiens que l'exposé que j'ai fait indique un très fâcheux état de choses au sujet de notre grande route transcontinentale, et surtout au sujet du changement de tracé. On a changé la route pour diminuer d'un certain nombre de milles, ou plutôt d'un incertain nombre de milles, la longueur de la ligne. Je ne saurais dire au juste quelle sera la diminution ; parce qu'il y a beaucoup de divergence d'opinion. Quelquefois, l'on dit 69, ou 70 milles ; d'autrefois, environ 100 milles. Je prétends que les avantages d'un tel raccourcissement sont bien plus contrebalancés par les difficultés climatiques que j'ai mentionnées, et par les pentes raides et les courbes à faible rayon dont j'ai aussi parlé. Je crois que la sagesse de mon honorable ami, dans le choix du tracé de

sa route, a déjà été démontrée par ce qui a déjà été fait, et je regrette de dire que la preuve sera encore plus forte quand le chemin sera mis en opération, quand le trafic de viendra plus considérable.

Mais, M. le Président, après avoir entendu les deux discours de ces messieurs, à la vue des brillantes perspectives qu'ils nous ont laissé entrevoir au sujet de cette ligne de chemin de fer, à la vue du magnifique avenir qui l'attend et qu'il nous ont décrit; considérant ses moyens de faire concurrence aux autres lignes, ses avantages d'un caractère unique, sa dette très faible, comparativement à celle des autres lignes, je vous le demande, est-ce que ces discours n'étaient pas de nature à nous faire croire que le chemin de fer du Pacifique canadien pourrait nous offrir de l'argent au lieu de nous en emprunter? Si ses ressources étaient si grandes, ressources qui proviennent en grande partie de nous, il me semble que pendant que nous jouons le rôle de mendiants et que nous empruntons; pendant que nous tirons sur le peuple à l'intérieur et à l'extérieur; pendant que nous tirons des banques à Londres et des banques du Canada; pendant que nous mettons à contribution la bourse du pauvre et celle du riche; lorsque nous avons vidé notre caisse et que nous signons des billets que nous ne pouvons escompter, il me semble que nous devrions nous adresser à cette riche et puissante institution qui nous doit la vie, pour lui demander une faible assistance temporaire, plutôt que de la voir s'adresser de nouveau à nous pour de l'aide. La conclusion de ces discours me paraît très extraordinaire. D'après ces discours l'on ne veut pas faire à la compagnie un nouveau prêt d'argent, parce qu'on ne le peut plus; mais l'on veut lui prêter notre signature et nous faire escompter par les banques, avec l'endossement sans doute de la compagnie.

D'après les discours de ces messieurs, l'endossement de la compagnie du Pacifique canadien ajouterait beaucoup, en effet, à la valeur des billets de l'échiquier canadien, et probablement que ces billets pourront être négociés plus avantageusement par la compagnie que si nous empruntons, nous-mêmes, l'argent pour ensuite le lui donner. La compagnie serait si puissante qu'elle peut négocier plus avantageusement que nous pourrions le faire les billets de l'échiquier du Canada, portant 4 pour 100 d'intérêt, et nous procurerions ainsi à la compagnie un grand avantage, lui permettant d'obtenir de l'argent à de meilleures conditions. Cette explication semble raisonnable. Autrement, je ne vois pas pourquoi nous ne prêterions pas, nous-mêmes, l'argent requis pour le donner à la compagnie, au lieu de lui prêter simplement notre signature? J'ai toujours dit, quand j'ai eu l'occasion de parler devant la Chambre, ou le public, sur ce sujet, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avait reçu d'énormes avantages. Je le pense encore, et je crois que cette compagnie aurait eu devant elle une belle perspective d'avenir, si la prudence et non la témérité, une bonne administration et non une mauvaise, avait guidé la compagnie et le gouvernement. Mais j'ai dit aussi, et j'ai signalé le fait, du moins, durant les deux dernières sessions, qu'une grande prudence était requise, afin de prévenir les dangers et un désastre, afin de ne pas détruire ces belles perspectives.

Je n'ai jamais cru que les perspectives de ce chemin fussent telles qu'on les a décrites; mais j'ai cru qu'il y avait de l'avenir pour cette entreprise, et que cet avenir se basait sur une concentration d'efforts pour construire le chemin, non avec une rapidité excessive, mais avec une célérité modérée, et pour un prix aussi réduit que le permettrait la bonne exécution du travail. Je savais qu'un prix réduit ne se conciliait pas avec une construction extrêmement rapide. Nous savions tout cela. Je savais aussi que l'avenir de cette entreprise exigeait qu'elle fût exécutée quelque peu rapidement, parce que nous en avons besoin pour attirer l'immigration, qui créera un mouvement d'affaires pour le chemin, et j'ai cru que ses perspectives étaient compromises

considérablement par la politique adoptée, depuis quelques années, par la compagnie et le gouvernement. Je ne me serais pas étendu aussi longuement sur ce sujet sans les remarques de l'honorable secrétaire d'Etat. Il a prédit une grande reprise des affaires quand la ligne s'ouvrira l'année prochaine. Il nous a dit que le gouvernement, par sa politique à l'égard de ce chemin de fer, préparait une ère de prospérité commerciale pour le Canada, et il a ajouté quel'on entendrait partout l'écho du cri: "Embarquez pour l'ouest!" Or, je ne puis voir la base sur laquelle cette prédiction s'appuie.

La compagnie, elle-même, dans son rapport de l'autre jour, ne parle pas beaucoup du grand trafic direct, à peine naissant, qui se fera entre la Chine, le Japon et l'Europe, et *vice versa*, et sur lequel l'honorable secrétaire d'Etat s'est étendu si éloquemment. Il y a trois genres de trafic dont dépendra le chemin. Il y a d'abord le trafic naissant transcontinental. Pour ce qui regarde ce trafic, l'honorable ministre a admis qu'il n'existait pas encore. On a transporté quelques cargaisons de vers à soie de l'Orient en Europe, sous des circonstances spéciales, sur les lignes américaines du Pacifique; mais le trafic général, composé du trafic entre l'Orient et l'Europe, est encore à peine naissant. L'honorable secrétaire d'Etat nous dit que ce trafic n'aura pas d'autre ligne que la nôtre; mais il admet que l'irrésistible Yankee a été obligé de reconnaître qu'il n'avait pu attirer ce trafic sur ce continent. Nous espérons tous, j'en suis sûr, obtenir ce trafic; mais la Chambre admettra, je crois, que cet espoir est d'un ordre purement spéculatif, et je ne suis pas très sûr que la savante leçon de l'honorable secrétaire d'Etat ait ajouté rien de bien neuf ou de très important en justification de cette spéculation.

L'honorable monsieur a déclaré que les tarifs des frais de transport par terre et par eau diffèrent dans la proportion d'un à trois, c'est-à-dire, un mille de chemin de fer pour environ trois milles maritimes, et il a ajouté que cette proportion irait en diminuant, les frais du transport par terre se rapprochant de plus en plus des frais du transport par eau. Je ne passerai pas en revue les calculs sur lesquels l'honorable secrétaire d'Etat a cru devoir appuyer cette conclusion; mais je dirai que, d'après ce que je connais, les hommes les plus pratiques, qui se sont occupés du présent sujet, croient que cette proportion, variable, est d'un mille par terre contre trois et huit milles par eau, et cette proportion dépend beaucoup de la dimension des navires et de la longueur du voyage. Un commerce sur de grands navires est reconnu comme plus économique, et si vous avez un très long voyage, le coût du transport diminue jusqu'à ce que le coût de huit milles maritimes soit à peu près égal à un mille par chemin de fer. On doit faire une expérience sur ce sujet, qui sera naturellement intéressante. On doit la faire, je crois, ou on est sur le point de la faire sur l'une des lignes les plus méridionales du Pacifique, sous les auspices de C. P. Huntingdon. Cet industriel transportera le fret par terre, sur la partie la plus étroite du continent, dans un port méridional, et il a l'intention de faire concurrence avec la voie ferrée aboutissant à New-York, en mettant le fret sur un steamer dans ce port méridional pour le transporter à New-York, et avec des calculs semblables à ceux dont on s'est servi, cet industriel espère pouvoir rivaliser avec les voies ferrées continues.

Voilà pour le coût relatif du trafic du chemin de fer et de la navigation. Cependant il y a un autre élément. Le coût du trafic du chemin de fer varie très considérablement, dépendant non seulement des influences climatiques, mais aussi de la quantité du trafic local. Si on a un trafic local très considérable, qui rend nécessaire et avantageux d'avoir un fort matériel, un fort personnel sur tout le parcours de la ligne, et nombre d'autres choses, on peut transporter un trafic d'entier parcours et faire de l'argent en exigeant des taux beaucoup plus modérés que si on n'a pas ce considérable trafic local. Ce trafic est essentiel pour avoir des taux peu

élevés pour le trafic local. De sorte qu'il y a dans les deux cas des facteurs de grande importance. L'honorable secrétaire d'Etat a dit qu'il était important de voir le compte du capital d'autres chemins de fer pour le faire contraster avec celui du chemin de fer du Pacifique canadien, en prétendant apparemment que le compte du capital influe sur les taux. Le compte du capital ne contrôle aucunement les taux. Partout où il y a de la concurrence, c'est elle qui contrôle les taux, et le chemin qui peut faire et qui fait le transport aux plus basses conditions contrôle les taux pour les autres. C'est une question de savoir si les autres chemins vont prendre le trafic au taux de ce chemin ou non. Règle générale ils le prennent à ces taux, bien qu'ils pensent qu'ils n'y fassent aucun profit. Ils ne chargent rien en plus pour les taux du trafic par suite de l'énormité du compte du capital.

Je reconnais qu'à un certain point de vue, le compte du capital prend une importance vitale. Je reconnais que le compte du capital constitue une affaire d'importance majeure au sujet du trafic de non concurrence. D'après la loi, une forte proportion du trafic du chemin de fer du Pacifique canadien est soustrait à la concurrence, c'est le trafic du monopole. La loi le soustrait à la concurrence, parce qu'on ne permet pas aux habitants du Nord-Ouest de faire la concurrence dans la direction du sud. Le chemin de fer du Pacifique canadien peut fixer ses propres taux; il faut donc que sur ce point il tienne compte de son capital, de façon à ce qu'il puisse exiger des taux fixes et payer des dividendes. Même si on pouvait faire des raccordements en vue de l'entier parcours, ce trafic serait en grande partie monopolisé. Il en est ainsi, plus ou moins, pour tous les chemins de fer; il y a une sorte de trafic local pour lequel il n'y a aucune concurrence, et la compagnie charge des taux plus élevés parce qu'elle est maîtresse de la situation. Dans le cas de toute compagnie maîtresse de la situation, soit à cause de circonstances particulières, soit à cause de la loi du pays, le compte du capital aura pour effet de régler les taux; mais si la compagnie n'est pas maîtresse de la situation, les taux seront réglés par ceux qui en sont maîtres et qui peuvent faire le transport à meilleure condition.

Pour ce qui est du trafic entre la Chine et le Japon et l'Amérique, et entre l'Europe et l'Amérique d'un côté, et pour le trafic transcontinental qui se fait par terre de l'autre côté, il y a naturellement d'autres considérations. Dans notre pays même, pour une portion de ce trafic, notre navigation maritime intérieure offre pour une grande distance des moyens de concurrence effective. Mais, mettant cela d'un côté, bien que ce soit un bon régulateur de taux,—car sans cela les taux différencieraient quelque fois beaucoup de ce qu'ils sont maintenant—et en ne nous occupant que de la concurrence par terre, il y a une concurrence très active, soit à l'Atlantique soit au Pacifique, pour atteindre ce grand trafic continental. Les facilités ont été grandement augmentées à l'est et à l'ouest, et elles correspondent pleinement, et peut-être elles vont au delà des besoins du trafic, bien que naturellement nous espérons voir augmenter les demandes du trafic. La quantité de trafic sur les lignes-mères ayant 13 termini sur l'Atlantique, en y comprenant Boston et New-York, et trente-trois termini à l'ouest, depuis les quelques dernières années, sans y comprendre le bœuf, a été—et ces chiffres sont très remarquables—comme suit:

EN DESTINATION DE L'EST.

Pour 1880.....	\$7,500,000
" 1881.....	8,250,000
" 1882.....	5,500,000
" 1883.....	5,400,000
" 1884.....	5,300,000

C'est un peu plus que les deux tiers en 1884, de ce qu'elle était en 1880. La diminution a surtout eu lieu dans le grain et les provisions, attendu que ce trafic varie considérablement selon la valeur de la récolte et de la demande à l'étranger.

M. BLAKE.

EN DESTINATION DE L'OUEST.

Pour 1880.....	\$1,920,000
" 1881.....	1,150,000
" 1882.....	2,400,000
" 1883.....	2,120,000
" 1884.....	1,920,000

De sorte qu'en 1884 elle a été ce qu'elle était à peu près en 1880. De sorte que si on examine cette partie du trafic à travers le continent, transporté par les chemins qui ont leurs stations terminales sur l'Atlantique, on trouve que les facilités qui existaient en 1881 et 1882 excédaient de beaucoup celles qui existaient pour le trafic transporté dans les années 1883-84; et l'on trouve à la vérité que la construction dépasse les besoins du producteur et du consommateur. Si on prend les chemins du Pacifique—je ne fatiguerai pas la Chambre avec les chiffres—on voit qu'ils accusent une forte augmentation dans les deux dernières années dans le nombre des chemins. On peut dire, bien que quelques-uns soient des tronçons communs pour le transport du fret, qu'il y a environ 6 chemins du Pacifique, ce qui donne une augmentation très considérable du trafic sur ces chemins. Il était inévitable, à cause de l'augmentation des chemins, qu'il y eut une forte augmentation du trafic local; mais bien qu'il y ait eu une augmentation très considérable du trafic local, et même du trafic d'entier parcours, cependant les moyens de transport ont excédé l'augmentation du trafic. La conséquence est qu'il y a une concurrence très active actuellement pour le trafic transcontinental qui va à l'est et qui va à l'ouest. On ne peut pas avoir les anciens taux de fret pour les mêmes classes de marchandises, et j'ai cité, l'autre jour, un cas dans lequel les marchandises transportées des ports de l'Atlantique à Victoria, C.A., à raison de \$2.10 par 100 livres, même celles de première qualité, ce qui fait voir ce que signifie actuellement le trafic transcontinental. Une autre difficulté que nous éprouvons, nous Canadiens, réside dans le manque d'un port océanique dans lequel il y ait beaucoup de navires en quête d'emploi.

Pour les fins de ce trafic transcontinental, dont le transport doit se faire en partie par eau, il faut toujours considérer comme une seule ligne la voie navigable et la voie ferrée. Il faut tenir compte du transbordement et des taux de fret sur l'océan, aussi bien que les frais de transport par terre; et ceux d'entre nous qui prêtent attention à la chose, ceux qui, comme nous avons à le faire, examinent les difficultés qu'éprouvent en ce moment les armateurs du Saint-Laurent, reconnaîtront tous à l'examen des chiffres, l'importance de ces considérations. S'ils constatent le coût d'obtention des produits d'un point commun de l'ouest jusqu'au port de Montréal et à celui de New-York, et s'ils s'assurent des prix depuis le port de Montréal jusqu'en Europe, et de New York en Europe, ils verront combien est importante la considération des droits de port, des prix de transport, du coût du transbordement du fret. Prenons le cas du port de New-York, où se rendent constamment un grand nombre de navires en quête d'emploi, et qui ont un port océanique. Ces navires s'y rendent parce qu'il arrive que ce port a accumulé une très forte quantité de trafic de l'ouest, et l'on trouve par conséquent que c'est un port où les taux de transport sont bas, grâce à la libre application du principe de la concurrence.

Ce sont là des considérations dont il nous faut tenir compte par suite de l'existence d'un fort trafic local dont j'ai parlé. Tout cela se rapporte à ce qu'a dit l'honorable secrétaire d'Etat dans cette partie de ses observations que j'admets en entier, c'est-à-dire l'importance que cette ligne ait un trafic local considérable. Les chemins du Pacifique qui pendant longtemps ont été portés à ignorer ce fait le reconnaissent aujourd'hui. Tous les chemins l'admettent plus complètement qu'ils ne le faisaient auparavant; il faut que nous l'admettions aussi. C'est une considération dont, je crois, beaucoup de choses dépendront. Prenons maintenant les mille milles de ce chemin à l'est de

Port-Moody, en chiffres ronds, et je demanderais à cette Chambre quel est le développement actuel et quelles sont les perspectives immédiates pour le trafic local sur ces 2,000 milles de la ligne. Je n'ai pas besoin de poser la question, et certainement que je n'ai pas besoin de donner la réponse. Il y a des capacités aux deux extrémités de la ligne; il y a un avenir pour les deux extrémités de la ligne; mais construit, comme il l'a été, construit avec précipitation comme il l'a été, avec la précipitation insensée qui le caractérise. On a maintenant environ deux cent millions d'âmes pour le trafic local.

L'honorable monsieur a mis en comparaison les perspectives immédiates du chemin de fer du Pacifique canadien avec celles du *Northern Pacific*. Le *Northern Pacific* a, sur un parcours considérable, grâce aux circonstances dont j'ai parlé—et qui donnent à toutes les compagnies de chemins de fer, plus ou moins, l'avantage de commander la situation et un monopole virtuel jusque dans une certaine mesure, dans de certaines limites—le pouvoir d'exiger des taux élevés et déraisonnables pour une partie considérable du trafic; c'est à cela que sont dus les gros profits comparés au tonnage transporté, qu'on voit que le *Northern Pacific* réalise. Mais le *Northern Pacific* a pour tributaires environ 2,000,000 d'âmes, plus ou moins, pendant que, de Callander à Port-Moody, le chemin de fer du Pacifique canadien passe à travers une population d'environ 200,000 habitants, tributaires de sa ligne. Voilà la différence, et nous voulons ajuster cette différence par une augmentation de la population qui sera tributaire du chemin, avant de nous attendre à des résultats comme ceux dont a parlé l'honorable monsieur. De sorte que le chemin de fer du Pacifique canadien à un trafic, pour la population locale, provenant de 30 habitants par mille environ, pendant que le Minnesota a, sur le parcours du chemin de fer, une population de 300 habitants par mille, le Dakota d'environ 350, le Montana 350, et l'Illinois 370 par mille.

À moins de prétendre qu'on va exiger de 200,000 habitants autant de recette que de 2,000,000, on ne peut raisonnablement comparer aujourd'hui les perspectives de trafic du chemin de fer du Pacifique canadien, pour ce qui concerne les affaires locales, avec celles du *Northern Pacific*. Il s'agit de connaître les taux que l'on peut exiger pour le trafic qu'il y a à faire. Dans quelles proportions les perspectives de trafic local ont-elles changé depuis 1883? So sont-elles beaucoup améliorées depuis? Je le nie, et je vais le démontrer d'une façon concluante et non contestable quand je parlerai de la question des terres. S'il en est ainsi, je signale encore une fois les paroles de sir Charles Tupper, prononcées il n'y a que deux ans, lorsqu'il a dit:—

Je n'hésite pas à dire que le tarif déposé en ce moment sur le bureau de la Chambre ne peut rapporter de profit au chemin de fer du Pacifique canadien, et ne le fera pas avant un nombre d'années considérable.

C'était là ce que disait le gouvernement il y a deux ans. Maintenant, pourquoi?

Il serait impossible, tant qu'une forte population ne se rendra pas dans ce pays, de faire un tarif qui serait profitable à la compagnie.

Observation très sensée et dans laquelle je concours entièrement, mais que les honorables messieurs de la droite semblent presque vouloir répudier—

Parce que les difficultés climatiques du pays sont telles que je n'hésite aucunement à dire que le coût du transport par tonne par mille serait de quatre ou cinq fois aussi considérable dans le Nord-Ouest, avec la population clair-semée qu'il contient actuellement et la petite quantité de trafic, qu'il le serait pour le chemin de fer le Grand Tronc, avec la quantité énorme de trafic que je suis heureux de le voir faire, et le climat plus doux dans lequel il opère.

Je ne pense pas que le climat du Nord-Ouest ait changé beaucoup depuis que sir Charles Tupper a prononcé ce discours il y a deux ans. Je ne pense pas que les perspectives d'une colonisation immédiate soient devenues beaucoup plus brillantes dans le cours des quelques derniers mois. Donc ce discours au sujet des difficultés climatiques, du trafic du

chemin de fer, établit que ce trafic ne sera pas assez considérable pour payer, pendant combien de temps? pour un nombre considérable d'années; jusques à quand? jusqu'à ce que cette population clair-semée du pays se soit changée en une population dense; pourquoi ne pourrait-on pas faire un tarif qui aurait payé? parce que si on faisait un tarif qui rapporterait des bénéfices par le fait qu'on supposerait que des marchandises seraient transportées, on le ferait si élevé qu'on empêcherait ce transport de marchandises; on tuerait la poule aux œufs d'or; on empêcherait la colonisation du pays. Ce discours et ce raisonnement sont encore vrais aujourd'hui. Il faut tenir compte des perspectives de colonisation, à partir du bord de la mer, où les produits du cultivateur ont à payer un taux de transport considérable afin de se rendre au marché; il faut des taux peu élevés; par conséquent il faut que le chemin de fer ait un tarif peu élevé si on veut que le pays prospère. Sir Charles Tupper avait donc parfaitement raison lorsqu'il a dit que nous ne pouvions pas faire un tarif qui mettrait le chemin de fer du Pacifique canadien en état de rapporter des profits avant quelques années. J'espère que la respectable autorité que j'ai citée va me dérober à l'accusation de manquer de patriotisme pour avoir dit de simples vérités.

J'espère m'échapper sous le manteau de sir Charles Tupper, qui parlait comme truchement des vues du gouvernement, qui parlait en sa qualité ministérielle, sous sa responsabilité de ministre, ayant pour collègues les membres actuels du gouvernement, moins le secrétaire d'État; j'espère qu'aujourd'hui qu'il est en Angleterre on ne répudiera pas cette déclaration. Les messieurs de la droite l'ont applaudi alors. Est-ce qu'ils la répudient maintenant, et s'il ne la répudient pas, comment peuvent-ils être d'accord avec les énoncés faits hier par le secrétaire d'État. Il fallait alors faire un plus grand nombre de lignes pour amener plus de monde, il fallait une politique qui pût satisfaire les gens qui se trouvaient dans le pays. Mais au lieu de s'occuper des colons qui s'y trouvaient, au lieu d'admettre le fait cardinal que le meilleur moyen de faire connaître le Nord-Ouest était d'aider aux habitants du pays pour qu'ils fissent savoir à ceux des pays d'où ils venaient que c'était ici la terre promise, la terre où coulaient le lait et le miel, et pour qu'ils engageassent leurs anciens voisins à venir ici; au lieu de reconnaître la chose au sujet des arpentages, des loyers de terres, des communications par chemins de fer, de l'ouverture des terres à la colonisation, des tarifs, de vingt autres questions administratives et législatives, il fallait s'occuper de contenter le colon.

Les honorables membres du gouvernement se sont trouvés tellement surexcités de ce qui leur est arrivé en 1881, 1882 et 1883, qu'ils se sont mis à faire arpenter soixante ou soixante-dix millions d'acres de terre, et qu'ils n'ont pas pu avoir un seul homme pour faire arpenter les vieux établissements du pays ou les colons criaient après l'arpentage. On a laissé les pionniers du pays sans arpentage parce que les arpenteurs étaient à arpenter township sur township là où il n'y a pas un seul homme aujourd'hui; ceux qui s'y trouvaient sont devenus mécontents, et cette politique a produit les plus mauvais résultats. Il en a été ainsi pour les compagnies; la compagnie du chemin de fer du Pacifique et le gouvernement ont adopté ensemble cette politique; on voit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien appuie la compagnie des terres du Nord-Ouest, qui nous a causé plus de tort sur le marché anglais que n'importe quelle autre compagnie récemment formée, dont les actions sont actuellement sur le marché anglais à 38, dont les actions ont été largement achetées en Angleterre par des gens à qui on avait représenté des choses qui sont loin d'être réalisées; on voit des hommes influents, des hommes politiques, qui siègent derrière et qui appuient les membres du gouvernement, créer des compagnies de colonisation, des compagnies de terres; obtenir des concessions forestières, des ranches, des houillères, créer des compagnies de chemins de fer locaux

afin d'obtenir de grandes concessions de terres ; on voit que tout tend au développement du Nord-Ouest, à la spéculation malsaine et illicite, et on trouve que le sentiment qui prévaut dans le pays,—chez les messieurs de la droite—c'est que le Nord-Ouest est une sorte de réserve pour les parasites et créatures du premier ministre, un grand domaine qu'ils peuvent utiliser pour l'érection de leurs fortunes particulières.

Ces grandes promesses de gains certains et immédiats que les honorables messieurs ont faites ont eu pour résultat de disséminer les établissements de faire faire des fortes dépenses, de faire contracter de lourdes obligations, de répandre le mécontentement, de faire dépenser des sommes énormément exagérées pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, d'augmenter nécessairement les taux du fret sur ce chemin de fer, d'embarasser la compagnie, de créer la misère dans tout le pays, de ruiner un grand nombre de nos citoyens qui ont été induits à s'engager dans ces opérations par suite de la politique du gouvernement. Avec la grande aide que nous avons donnée au chemin de fer du Pacifique canadien, avec les avantages énormes que nous lui avons donnés, si la prudence avait été le cachet des honorables messieurs de la droite et de la compagnie, son compte de capital devrait être insignifiant aujourd'hui ; elle aurait dû pouvoir faire des affaires à des taux de beaucoup moins élevés que ceux de n'importe quelle compagnie placée dans les mêmes circonstances géographiques et climatiques, et elle aurait retiré plus de bénéfice de ses affaires, vu que son compte de capital était si petit, ses profits lui auraient permis d'accorder de forts dividendes. Mais maintenant voilà un compte capital énormément gonflé ; on a un chemin de fer construit avec une telle rapidité que la partie centre même ne se trouve pas assez développée pour se soutenir ; tellement rapidement qu'il faut que les extrémités comptent sur le faible centre—car il est faible aujourd'hui—pour se soutenir, de sorte que les grandes perspectives que l'on avait, si la prudence eût régné dans l'administration de cette affaire, ont été détruites, et nous voici en face d'un état de choses vraiment bien différent de ce que nous pouvions espérer naguère.

J'ai déjà fait voir que d'après les résolutions qui nous sont soumises la compagnie ne promet pas maintenant d'accomplir les autres fins qu'elle disait qu'elle accomplirait si les propositions de M. Stephen, qui sont sur le bureau, avaient été acceptées par le gouvernement. Quelles sont ces autres fins. Le secrétaire d'Etat a crié : "Embarquez pour l'ouest !" Je doute beaucoup qu'il soit un bon chef de train. De quel point l'honorable monsieur crie-t-il "embarquez pour l'ouest ?" Est-ce de Québec. Cet excellent conducteur a vendu le chemin de fer de la Rive Nord à une compagnie privée, et cette vente a étouffé le cri "embarquez pour l'ouest." Elle l'étouffe aujourd'hui ; et combien va-t-il en coûter au pays pour faire disparaître les obstacles qui se trouvent sur la voie ferrée ? Nous ne le savons point. Il est vrai que nous avons quelques indications sur le bureau, nous en avons à la dernière session. C'étaient de simples indications, bien qu'on ait dit que c'étaient des choses définitives. Nous avons de plus amples indications aujourd'hui, et peut-être demain en aurons-nous encore davantage. L'honorable monsieur qui fait fonction de ministre des chemins de fer a en effet crié—bien qu'il ne se soit pas livré aux manifestations oratoires du secrétaire d'Etat—en substance : "Embarquez pour l'ouest !" Je désire beaucoup que le chemin de fer du Pacifique canadien atteigne Québec. Lui aussi ferait beaucoup pour qu'on atteigne Québec. J'oserai dire qu'il propose de prendre le premier train et de crier : "Embarquez pour l'Est !" Pour quel Est ? Il ne l'a pas dit. Il dit : "Je désire beaucoup, je vous assure"—et il indiquait un certain endroit que nous avons coutume d'appeler le coin du nord-ouest,—"je désire beaucoup, je vous assure, donner au chemin de fer du Pacifique canadien les moyens d'atteindre Québec, je ferai tout en mon pouvoir pour cela ;"

M. BLAKE.

et il a parlé sur un ton de sincérité tel que je l'ai presque cru pendant une demi-seconde, jusqu'à ce qu'il se soit mis à dire, après avoir exprimé son fort sentiment à ce sujet, "et je crois qu'il devrait aller dans la Nouvelle-Angleterre."

C'est là que s'est découvert l'habitant de la Nouvelle-Angleterre ; c'est là que s'est démasqué l'habile habitant de la Nouvelle-Angleterre. Par quelle ligne ? Je suppose que c'est par la voie droite et étroite. C'est une voie tortueuse comme beaucoup des voies dans lesquelles se sont engagés les membres de la droite. Ils vont prendre la voie tortueuse du chemin de fer Intercolonial, et tout ce que promet l'honorable monsieur, c'est que le chemin va atteindre les deux points. Il y aura une voie de rails se rendant à la côte de l'Atlantique, et il y en aura une qui se dirigera sur Québec. Mais il sait fort bien que ce n'est pas une voie qui va à Québec que les gens de Québec demandent. C'est le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien. Et il leur dit : "Messieurs de Québec, je vais voir à ce que vous ayez une voie ferrée qui aille à Québec ; mais, messieurs de la compagnie du chemin de fer International, je vais voir à ce que le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien passe par la ligne de Mégantic." Ce n'est pas tout. L'honorable monsieur a compris que les propositions déposées sur le bureau lui fournissaient assez d'arguments pour se dispenser d'efforts oratoires ; mais il a cru devoir en tenter pour Québec. Mais il y a d'autres stations terminales océaniques qu'il semble avoir oubliées, qui n'étaient pas mentionnées dans ses propositions. Est-ce que nous ne nous souvenons pas de quelle façon usait le ministre des chemins de fer des anciennes stations terminales ? Ne nous rappelons-nous pas qu'il avait coutume de crier : Saint-Jean, Saint-André, Halifax, Louisbourg, Sydney, Shippegan ?—et je ne sais combien d'autres. Mais maintenant je n'entends plus parler de Sydney.

Il dit en s'adressant à mon honorable ami d'Inverness (M. Cameron) : "J'assure à l'honorable monsieur que c'est la chose la plus chère à mon cœur que d'avoir bientôt un raccordement avec"—quoi ?—il a fallu lui souffler le nom, et il a dit "Louisbourg"—"avec Louisbourg."—"Eh quoi !" dit-il, "le comté de"—et il a encore fallu que quelqu'un lui soufflât le nom de Cap-Breton—"je sais," dit-il, "que le comté de Cap-Breton n'a pas de chemin de fer et qu'il devrait avoir des chemins de fer." C'est ainsi que nous avons été témoins du profond intérêt et des connaissances qu'avait l'honorable monsieur à ce sujet. Cela me rappelle l'histoire bien connue du duc de New-Castle, qui était aussi ministre de la couronne, lorsqu'un fonctionnaire public, un de ces fonctionnaires permanents affairés, vint à lui un jour, alors qu'on était engagé dans la lutte avec l'Amérique du Nord et avec la France. Il lui dit : "Milord, milord, Annapolis est en danger ; il faut la défendre." "Ciel !" dit le duc, "me dites-vous qu'Annapolis est en danger ? Sans doute qu'il faut la défendre. Où est située Annapolis ?" Un autre jour en débattant une question se rapportant aussi aux provinces maritimes, il apprit de son fonctionnaire permanent que le Cap-Breton était une île. "Quoi !" dit-il, "le Cap-Breton est une île ! mais cela est très intéressant. Il faut que j'aie dire à Sa Majesté que le Cap-Breton est une île."

C'est ainsi que le ministre des chemins de fer intérimaire s'efforce de donner satisfaction à mon honorable ami d'Inverness, ne sachant quel port et quel comté il avait à nommer, il a fallu qu'on lui soufflât et le nom du port et celui du comté lorsqu'il a dit combien il avait à cœur de créer des communications par chemin de fer avec ces deux endroits. Je ne m'étonne pas qu'il ait complètement oublié Sydney ; de fait je ne sache pas qu'il l'ait jamais connu. Eh bien, on n'est pas, il me semble, pour pourvoir à cela durant cette session. Mais il est arrivé pendant cette session beaucoup de choses imprévues. Il y en a peu d'entre nous qui s'attendaient d'être ici à l'heure qu'il est, et combien de temps allons-nous y être encore ? Je ne sais certainement pas si nous verrons un crédit pour le Cap-Breton, si mon

honorables amis d'Inverness se tient à ses pièces, même pendant cette session. Je sais qu'on m'a assuré de la façon la plus positive il y a deux ans—car je me suis toujours intéressé à cette question du chemin de fer du Cap-Breton; j'ai toujours compris que l'île du Cap-Breton avait été maltraitée au sujet des communications par chemin de fer—j'ai entendu le ministre des chemins de fer proposer un crédit modéré en vue de ce chemin de fer. J'ai dit que j'étais très heureux d'apprendre que l'île du Cap-Breton était pour avoir un chemin de fer; les conditions ont été débattues, et j'ai demandé au ministre, désireux d'obtenir ce chemin de fer, s'il était tout à fait sûr d'avoir ce chemin de fer pour le Cap-Breton à ce prix, et le ministre, sir Charles Tupper, m'a assuré qu'il était convaincu que les arrangements étaient pris, que la compagnie était solvable, que les conditions étaient réglées et que le Cap-Breton aurait un chemin de fer.

Mon honorable ami d'Inverness et moi-même, pour parler par métaphore, nous nous sommes donné la main pour cela, et quelques députés m'ont remercié pour avoir dit une bonne parole en faveur du Cap-Breton. Il est donc arrivé qu'il y a trois ans nous étions pour avoir un chemin de fer au Cap-Breton, et maintenant celui qui fait fonction de ministre des chemins de fer dit que ce qu'il peut dire de mieux au Cap-Breton c'est que, lorsqu'il se souviendra de vous, que tôt ou tard il proposera de faire quelques autres arrangements pour avoir un chemin de fer au Cap-Breton; en cela en face d'une déclaration directe faite, je crois, par l'honorable député d'Inverness, que si cela n'était pas fait avant les élections fédérales, le Cap-Breton éliminerait six députés hostiles au gouvernement, et il ne pourrait rien dire de plus juste que cela. Maintenant on nous a promis à la dernière session que tout cela s'obtiendrait aux prix que nous avons mentionnés. La question a été débattue; la ligne courte a été étudiée; les différents moyens de parvenir aux ports de l'Atlantique ont été examinés; et on nous a dit que les propositions financières des honorables messieurs du ministère étaient faites après mûre considération, après mûr examen, après avoir calculé le coût et lorsqu'on a été certain qu'on obtiendrait les résultats attendus en faisant ce placement, et sur la foi de cette promesse la Chambre a donné son assentiment à cette politique et a voté le crédit. A cette session-ci on présente en plus des crédits de \$2,200,000 pour obtenir les mêmes résultats qu'on nous a dit devoir être obtenus par les crédits de la dernière session.

On nous dit maintenant que l'administration n'a pas réussi avec cette somme d'argent, qu'elle était comparativement légère. Et nous ne savons pas du tout encore jusqu'où il nous faudra aller pour arriver à cette fin. Je dis qu'il est disgracieux d'avoir à dire d'un gouvernement qu'il présente des propositions qui imposent au pays des frais très considérables, d'après des renseignements si inexacts et si incomplets qu'il a été impossible au gouvernement d'atteindre son objet aux conditions qu'on nous avait dit devoir assurer la chose. Il vient dire à toutes les sessions: nous voyons que nous nous sommes trompés; il nous faut encore de l'argent. Est-ce exprès, est-ce à dessein? Veut-on accoutumer par degrés le peuple et le parlement à ces dépenses; a-t-on l'intention d'accoutumer le pays à l'idée d'une dépense de un ou deux millions pour que le gouvernement à la session suivante dise qu'il lui faut trois ou quatre millions pour les travaux, et que les gens vont être déçus si la somme additionnelle n'est pas accordée et si l'entreprise n'est pas terminée? Est-ce là la raison? ou est-ce seulement incapacité ou incapacité. Quelle est la raison pour laquelle les honorables messieurs font au pays des propositions à des conditions qu'on découvre ensuite être d'exécution impossible? Les renseignements donnés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le gouvernement, et d'après lesquels est faite cette très importante proposition sont tout à fait insuffisants. Je ne suis pas pour discuter en

ce moment l'information fournie par M. Stephen dans sa lettre ni les déclarations faites par des messieurs de la droite.

Je soutiens que personne ne peut examiner cette information sans voir qu'il faut faire un examen plus complet et avoir d'autres rapports des ingénieurs avant de pouvoir arriver à une conclusion raisonnable à ce sujet. Nous n'avons aucunement la preuve de la nécessité ou de l'à propos ni même de la nature de plusieurs des dépenses proposées, ni de celles du passé. C'est en l'absence d'une telle preuve et de renseignements qu'exigeraient des hommes d'affaires, qu'on nous demande d'agir, et voici comment: Notre intérêt est pour être réduit à 4 pour 100, bien que, comme je l'ai dit hier soir, pour les six derniers mois nous ayons payé 5 pour 100 sur un emprunt qui en janvier dernier aurait pu porter qu'un intérêt de 4 pour 100, et nous le payons parce que les engagements de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ont fait que, dans l'opinion du ministre des finances, il est opportun pour le pays d'effectuer la conversion, et pendant ce temps-là nous avons payé ces forts intérêts aux banques. Cette compagnie ne peut emprunter d'argent ailleurs à raison de 4 pour 100. Je ne sais pas si elle peut le faire à 5. Je vois que l'automne dernier elle a offert un emprunt d'après le système d'Ontario et de Québec, avec sa propre garantie, à 5 pour 100, à 92½, et l'on dit qu'il n'y a pas eu de souscripteurs ou qu'il n'y en a eu que fort peu. Il fallait un intérêt plus élevé pour tenter les capitalistes. L'an dernier le gouvernement, lorsqu'il a voulu engager la Chambre à convertir le prêt au chemin de fer du Pacifique canadien, a dit que le pays aurait à toucher 5 pour 100, et que c'était là un taux raisonnable pour une telle compagnie et pour le pays; que le pays était engagé dans des transactions d'emprunt, et que 5 pour 100 seraient un taux raisonnable. C'est par cette prétention que les messieurs ont porté la Chambre à voter le prêt.

Ces messieurs de la droite disaient que nous faisons une bonne transaction commerciale parce que nous obtenions 5 pour 100. Une seule session se passe et le gouvernement vient nous dire: réduisons l'intérêt à 4 pour 100, ce qui pour es cinq ou six ans que durera le prêt équivaldra à une perte de quelque chose comme \$1,350,000, si l'on compare notre position à celle de l'année dernière. Je veux savoir pourquoi, et vous me dites qu'il est mesquin de demander 5 pour 100 à la compagnie. C'est vous qui êtes mesquins. C'était votre marché. Non; c'était l'offre de la compagnie. La compagnie offrait de donner 5 pour 100 pour l'argent. Le gouvernement crut qu'il était juste et raisonnable d'exiger ce taux, et ce taux fut fixé pour pousser à faire le prêt. Le gouvernement engagea à faire le prêt parce que le taux était de 5 pour 100 et maintenant on propose de perdre 1 pour 100 et de sauver par là à la compagnie \$1,350,000. Étiez-vous pauvres et mesquins à la dernière session? Si vous dites que vous l'étiez, discutons cela. Si vous ne l'étiez pas ce n'était donc pas un acte de pauvreté et de mesquinerie; c'était la proposition même de la compagnie; de fait, c'est cela qui induisit la Chambre à consentir au prêt; ce n'est pas pauvre et mesquin, maintenant; et toute assertion de ce genre serait absurde, surtout quand nous traitons avec une compagnie si puissante, une compagnie qui a le brillant avenir que ces messieurs entrevoient pour elle. Alors le gouvernement altère notre garantie. Quant au \$20,000,000 de notre prêt, ils ont pour être placés en société avec le public, qui aura \$15,000,000. Je mets d'un côté le prêt temporaire; je suppose qu'il peut être remboursé avec le produit de la vente des obligations à un prix ou un autre, et ainsi les \$15,000,000 d'obligations iront en entier dans les mains du public. Ces fonds étant dans les mains du public, le gouvernement du Canada sera porteur de \$20,000,000 d'obligations du chemin de fer portant première obligation, le public ayant pour \$15,000,000 de sûretés de la même valeur. Cela équivaut à partager notre garantie en deux.

Pendant que nous n'obtiendrons que 4 pour 100 pour six ans, le public aura 5 pour 100. Les députés de la droite disent qu'on n'altère pas notre garantie en mettant \$15,000,000 avec nos \$20,000,000. Cela est absurde. Des hommes raisonnables ne feraient pas une telle assertion. C'est essayer de tromper la Chambre et le public que de dire qu'on ne diminue pas la valeur de notre garantie en mettant \$15,000,000 sur un pied d'égalité avec nos \$20,000,000. Nous n'avons pas même des conditions égales. Bien que je n'admette pas la théorie des députés de la droite qui disent que nous serions tenus, comme premiers porteurs d'hypothèques, de payer les actionnaires, au cas de défaut, cependant il découle de cette proposition, que si ce nouvel arrangement manquait, le Canada aurait à payer ces \$15,000,000. Le gouvernement ne peut pas prendre le chemin sans se lier à cela. Il est intéressé comme membre de la société. S'il y a défaut, le gouvernement fédéral fera-t-il marcher l'entreprise avec les autres porteurs de bons de la compagnie, ces gens ayant \$15,000,000 dans la société et le Canada \$20,000,000? Non. Si la compagnie néglige de remplir ses obligations, le gouvernement paiera \$15,000,000 aux porteurs de bons et prendra le chemin. Voilà le résultat pratique. De fait nous nous obligeons en second lieu par l'hypothèque, parce que nous sommes obligés de payer les \$15,000,000, s'il y a défaut, pour obtenir le chemin. C'est un état de choses qui n'est pas satisfaisant. Il ne peut y avoir de doute que, au lieu d'être associés, nous sommes virtuellement deuxièmes porteurs d'hypothèques, vu notre position présente et future à l'égard de cette entreprise. C'est un mauvais arrangement dans tous les cas. C'est une mauvaise chose qu'une société entre le gouvernement et le public; c'est un malheureux arrangement qui ne peut que produire des complications. Quant au prix des garanties, le public peut ne pas les prendre au pair. Il ne les prendrait pas au pair, si l'intérêt était à 4 pour 100 pour six ans, comme nous avons fait. Nous avons pris nos obligations au montant de \$20,000,000 au pair. Il est vrai que nous les avons prises comme garanties, mais nous les avons prises en réalité au pair, sans tenir compte du prix que le public offrirait.

La *Gazette* de Montréal et d'autres organes de la droite, lorsque la proposition a d'abord été faite, dirent que c'était une objection: que si le gouvernement prenait ces garanties il devait les prendre au prix auquel on les mettrait sur le marché. Maintenant on dit que nous devrions les prendre au pair, et sans doute il y a des députés qui prétendent que c'est ce que nous devrions faire. L'époque du paiement est prolongée indéfiniment. Pendant combien de temps les obligations courront-elles? Je ne sais pas. La résolution ne dit pas cela. La compagnie peut émettre des obligations portant hypothèque pour 40 ou 50 ans. Si c'est pour 50 ans notre prêt devient un prêt à long terme. Nous voyons ce que nous faisons, et bien que sir Charles Tupper nous ait dit l'année dernière que nous aurons notre capital et 5 pour 100 d'intérêt, sans l'ombre d'un doute, en 1891, nous voyons maintenant que nous mettons de côté 1 pour 100 d'intérêt, ce qui réduit à 4 pour 100 l'intérêt jusqu'en 1891, et donne virtuellement à la compagnie le pouvoir de prolonger la dette pendant toute la durée des obligations, qui pourraient être de 50 ans. Ensuite, pour les \$9,810,000, nous prenons les terres comme garanties et nous déchargeons effectivement, sinon formellement, le chemin de fer, parce que nous prenons une troisième charge sur le chemin après avoir payé \$35,000,000 et toutes les charges imposées, y compris l'intérêt sur les lignes louées ou achetées et le loyer. Il y a plus que cela; nous avons ici une quatrième charge, parce qu'il y a plusieurs millions d'obligations reposant sur des concessions de terres qui n'ont pas été annulées et \$5,000,000 dans les mains du gouvernement, comme garantie pour l'opération du chemin. Ces obligations restent comme notre garantie. On veut implicitement les détruire et dire qu'il n'y aura plus de sûreté pour l'opération du chemin. Va-t-

M. BLAKE

on renoncer à cette condition du contrat? On ne dit pas cela ici, et, assurément, on n'a pas l'intention de faire cela sans le dire. Ensuite il y a \$5,000,000 de bons dans les mains du gouvernement comme garanties, et ces bons ainsi que ceux qui sont dans les mains du public sont des charges qui, naturellement, excèdent notre obligation pour les \$10,000,000.

Ainsi, vous avez d'abord les frais d'administration des terres; vous avez ensuite le coût de l'intérêt sur le prêt; vous avez ces obligations existantes reposant sur des concessions de terres—les obligations dans les mains du public; vous avez la garantie pour l'opération du chemin de \$5,000,000 d'obligations reposant sur des concessions de terres; et, enfin, vous avez nos propres \$9,810,000, soit en chiffres ronds, \$10,000,000. Voilà les obligations et l'ordre des obligations sur les terres de la compagnie.

L'honorable préopinant a parlé de mon évaluation des terres en 1880-81. J'avais signalé l'évaluation du gouvernement l'année précédente; par conséquent, je me servais de ses propres chiffres et je crois que cela est légitime. Le gouvernement avait évalué les terres à tel et tel prix, et à la session suivante, quelques mois seulement après, aucun changement de circonstances ne s'étant produit, si ce n'est une amélioration, on nous proposa de transférer au chemin de fer Canadien du Pacifique les terres choisies,—rien qui ne fût pas cultivable, rien qu'on ne pût coloniser convenablement, et je répondis: vous venez nous proposer cela comme un avantage. Vous nous avez dit que les terres valaient en moyenne tant d'argent, l'année dernière. Les circonstances sont-elles moins bonnes maintenant? Non; le gouvernement a prétendu qu'elles étaient meilleures. Alors les terres doivent avoir une valeur de tant? Oui; cela ne pouvait être nié. Eh bien, si vous donnez tant de terres à ce chemin de fer et que les terres, dans votre opinion valent tant d'argent, alors, naturellement, vous donnez tant d'argent au chemin de fer.

Tel était mon argument. Mais, je n'ai jamais dit que le prix des terres du Nord-Ouest fût fixe. Au contraire, j'ai fait remarquer que dans diverses circonstances, dans des années différentes, sous des influences différentes, le prix des terres du Nord-Ouest devait varier, et que nous avions à nous occuper des faits tels qu'ils étaient à l'époque où nous étions appelés à nous en occuper. Je ne puis dire ce que les terres du Nord-Ouest rapporteront dans un avenir rapproché ou éloigné, mais je puis mentionner la valeur de quelques-unes de ces terres maintenant. Je dis que la valeur de ces terres dans l'avenir est spéculative; en moyenne, sans doute, la valeur augmentera à la longue, le pays s'améliorera, mais la valeur présente de ces terres, ou celle qu'elles auront dans un avenir prochain, est difficile à déterminer pour moi; mais il y a des députés qui trouvent moyen de résoudre cette question de différentes manières, suivant les exigences de la situation. A la dernière session, j'ai fait remarquer qu'on ne pouvait pas considérer présentement ces terres comme des sources de revenu, pour payer l'intérêt sur le prêt, et, maintenant, après la baisse qui s'est produite depuis la dernière session, et après le soulèvement que l'on a constaté pendant cette session, que pouvons-nous dire de la valeur de ces terres? Je vous donnerai quelques exemples: Prenez la compagnie des terres du Nord-Ouest, qui a obtenu un choix des plus belles terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, en partie le long de la ligne, et en partie dans la meilleure région du sud du Manitoba, et qui, en outre, a obtenu la moitié des intérêts dans tous les emplacements de ville du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'ouest d'un certain point—je crois que c'était Brandon—et qui, avec tous ces avantages, a pu vendre ses terres à un prix net de \$2.23 l'acre, y compris les emplacements de villes. Le capital est de \$7,500,000 payé. Ce stock vaut sur le marché 38 pour cent, ou \$2,850,000.

Comment allouerez-vous pour les emplacements de villes? Mettrez-vous \$650,000? Si vous faites cela, il restera

\$2,200,000 pour des terres cultivables, et, comme il y a 2,200,000 acres de ces terres, le prix en sera \$1 l'acre. Si vous ne mettez que \$400,000 pour les emplacements de villes, vous augmentez le prix des terres au montant de \$1.10 l'acre, prix accordé par le public aux terres cultivables. Voici une compagnie dont tout l'avoir comprend 2,200,000 acres des meilleures terres agricoles du Nord-Ouest, et la moitié des emplacements de villes sur une grande partie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le public évalue le stock à \$2,850,000, et si l'on répartit cela en emplacements de ville, ce qu'il reste de terres propres à la culture vous donne la valeur de ces terres de choix, dans l'opinion du public. Prenons maintenant les compagnies de colonisation. Naturellement, nous ne connaissons pas la mesure du gouvernement; il a promis de la déposer et il admet qu'il est à la veille de soumettre une proposition pour libérer les compagnies de colonisation dont les contrats avec le gouvernement sont trop lourds pour être remplis. Prenez encore les calculs du gouvernement lui-même. Le 4 mai 1883 il déposa des calculs par lesquels il faisait voir qu'il réaliserait \$58,000,000 en espèces sonnantes avec le produit de la vente des terres du Nord-Ouest avant d'arriver à l'année 1891. Combien de millions prétendra-t-il réaliser maintenant. Y a-t-il quelque ministre qui osera dire que ces terres rapporteront \$58,000,000? Y en a-t-il un qui prétendra que l'administration réalisera la moitié de ces \$58,000,000? Si elle ne peut pas, les membres de la droite diront-ils que les circonstances ont changé ou que leurs calculs ne se sont pas réalisés? Prenez l'acte du gouvernement, qui, en juin 1883, passa un arrêté du conseil déclarant qu'à l'avenir il ne donnerait aux chemins de fer du Nord-Ouest aucune terre qui donnera au gouvernement moins que \$1.50 l'acre.

Nos contradicteurs craignent que l'ancien prix ne donne une marge de profit trop large aux compagnies de chemins de fer, et ainsi, toutes les compagnies de chemin de fer qui n'avaient pas eu l'avantage d'avoir des terres pour \$1 l'acre devaient être obligées de les payer au moins \$1.50. En 1884, le ministre des chemins de fer déclara que les compagnies de colonisation avaient demandé environ 23,000,000 d'acres de terre, que l'on avait déjà trouvé \$10,000,000, qu'on trouverait le reste bientôt parce qu'on continuerait à augmenter les prix. Nous voyons donc que, bien que le gouvernement eût déclaré, au mois de juin 1883, que les ventes aux chemins de fer auraient lieu à l'avenir au prix net de \$1.50 par acre,—les compagnies devant faire leurs profits au delà de ce prix,—il avait décidé au mois de septembre 1884, de donner les terres gratis aux chemins de fer, et pourquoi? Parce que les chemins de fer ne vendent pas les terres même une piastre, et pour qu'ils puissent faire l'argent qu'ils ont besoin de faire, il est nécessaire qu'on les leur donne gratuitement. Cela ne révèle-t-il pas un changement de situation quant aux terres du Nord-Ouest? Assurément, il n'y a qu'une réponse à cela. Quand nous voyons le gouvernement déclarer en juin 1883 qu'il devrait être suffisamment avantageux pour les compagnies de chemins de fer d'obtenir des terres à \$1.50, et dire en septembre 1884: Nous devons donner les terres gratis aux compagnies de chemin de fer afin qu'elles puissent faire quelque profit—qui dira qu'il n'y a pas de changement? Je ne pense pas que ce système dure.

Que voyons-nous à part cela? En septembre 1884, M. Van Horne disait qu'il n'était pas certain, avec un don d'environ 9,600 acres par mille pour 100 milles du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba, passant à travers la meilleure partie du sud de cette province, colonisée depuis longtemps, qu'il pût construire cette ligne, bien qu'il commençât avec une base de crédit de 50 milles de chemin terminé pour lequel la compagnie réclame quelque chose comme \$25,000 par mille. Voilà la déclaration d'un homme qui en qualité de vice-président du chemin de fer Canadien du Pacifique est profondément intéressé à ne pas déprécier la valeur des

terres du Nord-Ouest. Cela n'indique-t-il pas un changement? Prenez maintenant les transactions de la compagnie agricole Bell avec le gouvernement, transactions par lesquelles elle a considérablement modifié sa convention; considérez aussi le fait qu'il n'y a que 23 propriétaires de homesteads sur une étendue de 400 milles sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à travers les prairies, et dites-moi s'il est raisonnable d'espérer que le gouvernement réalise immédiatement des sommes considérables par la vente des terres du Nord-Ouest? Nos contradicteurs n'aiment pas cela, parce que, quand ils nous ont demandé de consentir au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1881, et qu'ils nous ont demandé de consentir au prêt de 1884, ils ont dit qu'ils paieraient promptement les obligations que le Canada allait encourir, en vendant les terres du Nord-Ouest; et ils n'aiment pas aujourd'hui à entendre rappeler ces assertions qui les convainquent d'erreurs grossières par leurs propres paroles. Comment allons-nous arriver aux faits? Plus d'une fois j'ai fait voir combien les comptes que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique donne au public sont incomplets—combien il est impossible par les rapports du trafic qu'elle donne pour les différentes sections de constater quelque chose qui établisse la sagesse des acquisitions ou des louages qu'elle a faits par les profits qui ont pu en résulter. Nous connaissons maintenant quelque chose que nous ne connaissions pas il y a quelque temps.

Nous voyons parmi les dépenses une somme de plus de \$1,200,000 appliquée aux lignes louées. On nous disait que ces lignes allaient aider à la compagnie; mais à une époque où elle fait tous ses efforts pour remplir son contrat, nous voyons qu'elle est obligée de payer cette somme considérable, sans savoir si c'est pour les frais d'exploitation, le matériel de roulement ou d'autres chose. Allons-nous avoir ici un système de comptabilité et d'apuration comme il y a eu aux États-Unis pour les voies subventionnées par le gouvernement? Une loi du congrès statue qu'il y aura un auditeur de chemin de fer qui aura accès à tous les livres et à tous les comptes des compagnies de chemin de fer subventionnées par le public. N'aurons-nous rien de tel? Va-t-on refuser cela cette année comme on l'a refusé l'année dernière? Va-t-on persister à ne pas ouvrir le sud du Manitoba au progrès en exerçant le pouvoir de désaveu contrairement à l'esprit de la constitution et malgré la déclaration faite par le premier ministre et répétée par l'honorable député de Cardwell (M. White) lorsque le contrat a été fait? Doit-on ne pas laisser établir de nouvelles lignes dans le Manitoba? Va-t-on exercer continuellement le pouvoir de désaveu? A la dernière session, lorsqu'on nous a demandé de voter le prêt, le ministre des chemins de fer nous a dit que le gouvernement cesserait de désavouer les chartes locales, lorsque la ligne principale serait ouverte jusqu'à la Rive-Nord, ce qui devait avoir lieu cette année. Elle est maintenant ouverte dans un sens; des trains l'ont parcourue avec des marchandises. Il y a des compagnies de chemin de fer qui attendent pour savoir si le pouvoir de désaveu sera exercé ou non; elles craignent de poursuivre leur travail parce qu'elles se rappellent qu'une certaine compagnie a fait des dépenses considérables pour faire le terrassement de sa voie, et que sa charte a été désavouée ensuite; et elles veulent savoir si la promesse du premier ministre et du ministre des chemins de fer sera remplie ou si on exercera davantage, d'une façon que je regarde comme inconstitutionnelle, ce pouvoir de désaveu par lequel on empêche cette province de construire des chemins de fer aussi librement que les autres provinces du Canada. Donnera-t-on tout pour ne rien recevoir?

Si nous avions à reprendre cette ligne après avoir fait tous ces arrangements, qu'est-ce que nous aurions payé et qu'est-ce que nous aurions à payer? Les \$25,000,000 de subsides; \$11,000,000 que la compagnie aurait reçu en terres et en obligations reposant sur des concessions de terres; \$20,000,000 sur notre hypothèque sur le chemin de fer; \$30,000,000 sur nos travaux; \$3,500,000 sur nos explora-

tions; \$15,000,000 pour les porteurs d'obligations; ce qui ferait un total de \$114,500,000, représentant la proposition présentement soumise à la Chambre et les montants votés auparavant par le parlement pour les arrangements de l'ouest et de l'est non compris dans le contrat original du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cela fait un total de \$128,500,000 en argent, à part l'intérêt perdu—\$128,500,000 que ce pays aurait à payer avant de pouvoir avoir le contrôle de ce chemin de fer. Maintenant le ministre suppléant des chemins de fer a fait, l'autre jour, une assertion de la nature la plus extraordinaire. Il a dit que si la compagnie faillissait à ses obligations les dépenses seraient de \$104,500,000. Il comprenait là-dedans les terres vendues, les évaluant à \$2 l'arpent, prix inférieur à celui que la compagnie a reçu, et il incluait aussi les \$5,000,000 du nouveau prêt; mais il omettait le compte de l'intérêt et les \$15,000,000 d'obligations, et il arrivait ainsi au chiffre de \$104,500,000. Cela est assez mal déjà; mais il se mit ensuite en frais de déduire et il dit: il y a 21,500,000 acres de terre valant \$2 l'acre, qu'on nous rétrocèdera, et ils valent \$43,350,000. Si nous déduisons cela nous nous trouverons à avoir le chemin pour \$61,150,000 seulement.

Quand l'honorable ministre calcule ce que nous a coûté la construction du chemin, il ne tient pas compte des terres que nous avons données, mais il les mentionne quand il parle de la rétrocession du chemin. Il les met d'un côté, mais non de l'autre; et voilà le principe en vertu duquel l'honorable ministre agit avec la compagnie. Je serais curieux de savoir si c'est de cette façon que l'honorable ministre a conduit les affaires de la ligne Internationale, si c'est ainsi qu'il a traité les entrepreneurs, s'il a stipulé que ce qui a été payé ne doit pas être mentionné comme paiement, et seulement dans le cas de rétrocession. Simplifions cette transaction. Au lieu de mêler les acres et les dollars, ne parlons que des acres, ou bien parlons seulement des dollars. Est-il juste ou raisonnable de porter au compte des dépenses une somme de \$104,500,000 et de ne rien dire des vingt et un millions d'acres de terre, quand en faisant l'état de ce que nous recevrons, vous dites: On va nous remettre 21,000,000 d'acres. 21,000,000 d'acres? Si vous dites que vous êtes pour les avoir, vous devez admettre que vous les avez donnés d'abord. Prenons les dollars; la somme de \$43,000,000 représente les 21,000,000 d'acres. Est-il juste et raisonnable de dire: je n'ai pas compté ces \$43,000,000 quand je les ai donnés, mais je les compte à présent que je vais les avoir, je les porte à mon crédit? Cependant, c'est ce que fait le premier ministre, et c'est avec cette espèce de tenue de livres qu'il réduit le coût du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le pays à \$61,150,000.

M. ORTON: C'est la construction du chemin qui crée la valeur des terres.

M. BLAKE: Oh! là! là! La concession des terres n'a-t-elle aucune valeur? J'espère que j'entendrai le ministre des chemins de fer donner cette raison et j'attendrai jusque là pour répondre. Convient-il qu'un état fait d'avance, un état révisé, écrit, soigneusement préparé, soit soumis au pays par l'administration avec une prétention comme celle-ci, et qu'elle cherche à convaincre le peuple que le chemin ne coûtera que cette somme au pays? Le secrétaire d'Etat a fait une allusion très malheureuse aux secours accordés aux chemins américains et au coût de ces chemins. Aucun chemin américain, aucun des chemins du Pacifique n'a été subventionné en argent; on a prêté des obligations à deux de ces chemins; les obligations ne leur ont pas été données; on a prêté le crédit du pays au "Union Pacific" et au "Central Pacific" jusqu'à un chiffre d'environ \$60,000,000, pour lesquels une première hypothèque a été prise. Ensuite on a converti cette charge en hypothèque de deuxième ordre pour faciliter les opérations financières de la compagnie. De sorte que je dis que l'on n'a fait aucun don d'argent aux chemins de fer américains. On a donné à

notre chemin de fer de l'argent et des travaux qui avaient été faits par le gouvernement et qui équivalent à de l'argent, d'après mes calculs, jusqu'à concurrence de quelque chose comme \$58,500,000. Comme je l'ai dit, aucun chemin de fer américain n'a reçu des subventions en argent; deux seulement ont été favorisés par des prêts d'argent—le Union Pacific et le Central Pacific. On les a construits, nous savons quand, nous savons comment, à quelle époque de l'ère de la construction des chemins de fer, dans quel état du pays et dans quelles circonstances. Lisez le compte de construction du Union Pacific et du Central Pacific, à l'époque où ils ont été construits, et si vous comparez les travaux de chemin de fer d'alors à ceux d'aujourd'hui, ou à ceux de l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, vous verrez la différence des prix; vous verrez le coût des lisses de fer, vous verrez que des lisses qui n'étaient pas très bonnes et qui n'ont pas duré très longtemps, ont coûté au Union Pacific plus que \$100 par tonne.

Les lisses de fer seules sur une grande partie du chemin coûtent \$17,000 par mille. Elles coûtent plus par mille que toute la construction des 615 milles à l'ouest de Winnipeg, lesquels ont coûté, y compris les rails d'acier, \$16,800 chacun, pendant que le Union Pacific a payé \$17,000 par mille pour ses rails de fer seulement. La longueur totale du parcours du Union Pacific et du Central Pacific, y compris leurs embranchements, (dans quelques-unes des statistiques on réunit les deux chemins) est de 3,551 milles. Leurs concessions de terres étaient, je crois, comme celles de tous les chemins américains; ils prenaient les terres comme elles venaient. Il n'y avait aucune disposition concernant les mauvaises sections, c'est-à-dire, les marais, les rivières et les terres stériles. Ils prenaient les terres telles qu'elles se présentaient; le pays en prenait une moitié et les compagnies l'autre moitié; c'était une affaire de chance; il y en avait de bonnes et de mauvaises. Cela fait une différence énorme. Ensuite, on ne prenait les terres que dans les sections qui n'étaient pas concédées à l'époque de l'octroi et on n'avait droit à l'octroi que lorsque chaque section avait été construite et acceptée. En même temps les Etats-Unis avaient droit de vendre ou de faire coloniser les terres, et tout ce qu'ils vendaient ou ouvraient à la colonisation était pris sur les lots de la compagnie, qui ne recevait pour cela ni argent ni compensation. Plusieurs millions, cinq ou dix millions peut-être, faisant partie des subventions des chemins du Pacifique, furent perdus de cette façon. Depuis que les deux premiers chemins ont été construits, les circonstances ont complètement changé; depuis cette époque, le gouvernement américain n'a donné ni prêté un seul dollar à aucun chemin du Pacifique.

Voilà tout ce qu'on a fait; on a donné des terres qui sont, les unes des déserts, et les autres de bonne qualité ou de qualité moyenne, mais soumises à l'opération de déduction dont j'ai parlé. Le Central Pacific et le Union Pacific ont reçu environ 32,000,000 d'acres. L'Atlantique et le Pacifique, dont le parcours devra être de 2,500 milles et dont une partie seulement est construite, doit avoir 17,000,000 d'acres. Le Pacifique du Sud, 929 milles, a 10,445,000 acres; le Pacifique du Texas, 1,901 milles, 12,000,000 d'acres; le Pacifique du Nord, 2,700 milles, peut avoir 42,500,000 acres; mais cela est contesté, et sur cette quantité la compagnie n'a obtenu que 15,000,000, et l'on prétend qu'elle a perdu le droit de réclamer le reste ou une grande partie du reste, et sur cette étendue qui n'est pas confisquée il y a un grand pays montagneux. Examinez les choses sous n'importe quel aspect; prenez les chiffres, la qualité des terres ou le coût de la construction du chemin de fer, et vous verrez qu'il ne peut y avoir de comparaison entre les lignes américaines et la ligne canadienne. Le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer a été assez imprudent pour parler du coût de ces chemins en les comparant au chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'admets bien que le coût nominal a été énorme. Ces chemins ont été construits d'après le bon vieux système, ce qui a eu pour effet de déprécier les placements sur les chemins de fer américains aux yeux des Européens, et même des capitalistes américains, pendant ces dernières années. Ils ont été construits d'après l'ancien système des émissions d'obligations énormes, des crédits mobiliers et des contrats de compagnies de construction, dont nous avons eu un échantillon sur le bureau de cette Chambre, il y a quelque temps, à propos de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le coût apparent du Union Pacific et du Central Pacific, d'après leurs systèmes, était de \$91,150 du mille, ou de \$324,000,000. Le coût réel était estimé à environ \$30,000 du mille à la veille de l'achèvement de la voie, d'après les calculs de l'ingénieur du gouvernement.

En 1881 l'ingénieur du gouvernement déclara que le coût du chemin, couvert de bons rails d'acier, serait de \$25,642 par mille, ou de \$91,150,000, au lieu de \$324,000,000. C'est-à-dire entre un tiers et un quart du coût nominal du chemin. Que cela soit une leçon qui nous fasse réfléchir sur la façon dont nous laissons majorer les actions de nos compagnies subventionnées et dont nous permettons l'introduction du système des crédits mobiliers et des compagnies de construction dans nos législatures et aux bureaux principaux de nos compagnies.

Le coût nominal de l'Atlantique et du Pacifique a été de \$35,526 par mille, ou de \$98,816,000; le coût réel du chemin, tel qu'estimé en 1881 par le gouvernement, a été de \$20,000 par mille, ou de \$50,000,000. Le coût nominal du Pacifique du Sud a été de \$81,020 par mille, soit \$75,250,000; le coût réel tel qu'estimé en 1881, a été de \$25,000 par mille, soit \$23,225,000. Le coût nominal du Pacifique du Texas a été de \$37,416 par mille, soit \$71,130,000; le coût réel, évalué en 1881, a été de \$20,000 par mille, soit \$38,020,000. Voyez d'un côté ce qui était fictif, et de l'autre ce qui était réel. Voyez le montant nominal, le chiffre énorme de capital fictif qu'on a fait avaler à des capitalistes crédules et sous lequel le public soumis aux chemins de fer a dû plier, la loi de la concurrence ne lui apportant aucun soulagement. Votre chemin de fer crée un monopole et l'on tient compte du capital en établissant les tarifs.

Je suis content que l'honorable ministre ait parlé de ces chemins de fer américains et de leur système de finances, parce que cela nous fournit des leçons que j'ai déjà signalées à cette Chambre, mais dont la majorité n'a pas tenu compte alors. Nous voyons aujourd'hui les mauvais résultats que nous aurions dû prévoir. Le secrétaire d'Etat a dit qu'il est d'importance absolue qu'on diminue le coût de la construction, et je suis de son avis; il est aussi bien important qu'on diminue le coût nominal; vous voyez que cette compagnie évalue déjà son stock à \$65,000,000, comme si chaque dollar avait été payé. Vous voyez qu'elle évalue le coût de la ligne principale à une somme comprenant le total de ce capital nominal; vous voyez qu'elle cherche déjà à faire croire au public qu'elle a la valeur de tout le stock émis à un escompte de 160 ou à d'autres conditions; vous voyez qu'elle cherche toujours à élever un compte de capital en vertu duquel elle pourra demander à la Chambre plus tard de sanctionner des taux de péage sur cette partie du chemin qui est sous le contrôle de la compagnie d'après les dispositions créant un monopole. Le secrétaire d'Etat a énoncé une doctrine sage et prudente en disant que nous devons maintenir aussi bas que possible le coût de la construction, et il est sage et prudent de prétendre, aussi, que nous devrions empêcher l'émission d'un capital fictif.

Je vais maintenant parler de la nature et de l'étendue de nos secours à notre chemin de fer du Pacifique, qui ne peuvent qu'étonner ceux qui les passent en revue. En quoi consistent ces secours? Cette corporation devait bâtir 1,909 milles de chemin et en équiper 2,550. Voilà ce qu'elle avait à faire. Qu'est-ce que l'on fait pour elle? Le gouvernement lui transporte au delà de 641 milles de chemin qu'il

avait construit sur la ligne principale, à part l'embranchement de Pembina.—travaux dont j'avais estimé le coût avant le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer, à \$30,000,000. Il dit maintenant \$29,500,000. J'oserai dire que nous serons parfaitement d'accord à la prochaine session, mais je laisserai l'estimation à \$30,000,000 pour le moment, parce que, je suis peiné de le dire, un demi-million de plus ou de moins fait peu de chose dans les chiffres dont je vais maintenant m'occuper. Les études de ligne faites par le gouvernement coûtent \$3,500,000, ou en réalité environ 3,440,000. Le subside du gouvernement en argent est de \$25,000,000. Grâce aux terres et aux pouvoirs qu'elle a reçus du gouvernement, la compagnie a déjà réalisé environ \$11,000,000 en argent par le système des obligations reposant sur des concessions de terres, la ventes des emplacements de ville, et le reste. Cela fait un total en argent ou en valeur équivalent à \$69,500,000, à part lesquelles il y a 20,000,000 d'acres de terre, parce que je retranche 1,400,000 acres avec les \$2,060,000 dues maintenant pour les ventes de terres, pour acquitter les \$3,600,000 d'obligations reposant sur les concessions de terres, lesquelles obligations sont dans les mains du public.

En retranchant cela, le produit des ventes de terres qu'on n'a pas encore perçu et ces quatorze cent mille acres de terre, vous avez une quantité nette de 20,000,000 d'acres de terre concédées gratuitement. Ainsi, il y avait \$69,500,000 de secours en argent et 20,000,000 d'acres de terre. Si vous évaluez ces terres à un dollar, vous avez des secours publics, non pas des prêts, mais des dons, de \$89,500,000. Si vous les évaluez à \$2, comme le gouvernement et la compagnie dans le rapport soumis avant-hier, vous aurez des secours publics de \$109,500,000. Voilà l'état des choses. Souvenez-vous que ce ne sont pas des prêts, mais des dons. En outre, il y a ces monopoles, ces exemptions et ces privilèges dont j'ai parlé plus d'une fois, qui sont d'une valeur énorme pour la compagnie et d'un désavantage encore plus grand pour le pays. La fermeté avec laquelle la compagnie y tient indique la valeur de ces privilèges pour la compagnie et le désavantage qu'ils offrent pour le pays. Arrangez les choses comme vous l'entendez, et vous verrez que le total des secours en argent ou en valeurs équivalentes, est de \$89,500,000, ou \$109,500,000, selon que vous évaluez les terres à \$1 ou à \$2 l'acre. Maintenant, ajoutez les prêts de 1884. Ils s'élevaient à \$29,810,000. Vous avez les dons d'aujourd'hui, \$69,500,000, les prêts, \$29,810,000, soit un total de subsides en argent de \$99,310,000. Ajoutez ensuite les 20,000,000 d'acres, et si vous évaluez les terres à \$1 vous avez \$119,310,000, ou si vous les évaluez à \$2 vous avez un total de dons et de prêts, un total de secours de \$139,310,000. D'après les estimations du gouvernement le coût de tout la ligne, y compris les sections du gouvernement et celles de la compagnie, devait être de \$83,500,000 et le coût de l'équipement, \$8,000,000, soit un total de \$91,500,000; et cependant le chemin, construit dans ces conditions, doit être la propriété de la compagnie, et la compagnie et le gouvernement déclarent qu'il paiera dès le jour où il sera ouvert.

Non seulement le gouvernement dit que toute la ligne paiera dès qu'elle sera ouverte, mais le premier ministre a déclaré dans cette Chambre que les extrémités de cette ligne sont pour être les parties les plus profitables de la ligne, que la Colombie-Britannique et la rive nord du lac Supérieur sont pour rapporter plus de profits que le milieu. Nous avons tous admis que le milieu serait avantageux; le premier ministre dit que les deux extrémités seront encore plus profitables; il y a donc tout lieu de croire que le chemin sera très payant, et, comme je l'ai démontré, nous avons fourni les moyens et bien plus que les moyens de bâtir ce chemin payant. Et le premier ministre nous a donné, l'autre jour, une des raisons de la confiance qui l'anime; il nous a dit que le chemin transporterait le fret pour un quart du coût des autres chemins, et qu'un tel chemin doit certainement être très payant. Il est bien vrai que

l'ex-ministre des chemins de fer a dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique débourserait pendant des années, pour transporter le frot, quatre ou cinq fois autant que le Grand-Tronc, qui avec son trafic d'entier parcours, souffre, sous le rapport des raccordements, de désavantages dont le chemin de fer Canadien du Pacifique est libre; mais l'assertion du premier ministre est celle par laquelle, je suppose, le gouvernement est lié, et elle contraste curieusement avec celle de sir Charles Tupper, qui a dit que le service du trafic sur le chemin coûterait quatre ou cinq fois autant que celui des autres chemins, pendant que le premier ministre dit qu'il ne coûtera que le quart de cela. Mais, si nous prenons les paroles du premier ministre comme exprimant réellement l'opinion du gouvernement sur cette question, l'entreprise sera certainement très profitable. Nous construisons, mais c'est pour la compagnie, qui possédera la propriété et qui en jouira; en outre, grâce aux monopoles qui lui sont assurés, elle possédera le pays tout aussi bien.

La compagnie elle-même a déclaré, dans son rapport de l'autre jour, et le secrétaire d'Etat a virtuellement déclaré qu'elle devra réaliser des profits dès l'ouverture du chemin. Voilà donc la position de la compagnie; mais quelle est notre position à nous, au moment où nous demandons d'altérer nos garanties et de faire ce nouvel arrangement? J'ai fait observer que, pendant les derniers six mois, en conséquence de nos embarras financiers, nous avons payé 1 pour 100 de plus sur une somme de vingt-cinq millions. Nous avons emprunté \$25,000,000; nous avons emprunté temporairement \$15,800,000 des banques et nous sommes pour négocier de nouveaux emprunts—principalement pour payer ces dettes et pour aider à la compagnie du Pacifique—qui s'élevaient à \$40,000,000, ce qui fait un total de nouvelles obligations de \$65,000,000. Nous avons sur les bras une dette de guerre, et nous sommes menacés d'un déficit, malgré les taxes nombreuses dont nous sommes accablés. Nous sommes obligés de payer des obligations permanentes toujours croissantes au Nord-Ouest, pendant que les recettes diminuent, et nous recevons des différentes provinces des demandes de secours de différentes espèces, pendant que le mécontentement se manifeste et qu'on va jusqu'à parler—mais j'espère que ce n'est qu'une menace—de briser la Confédération. Nous avons de la dépression et des difficultés. Dans les rapports des institutions financières, sur les banquettes ministérielles et dans les documents présentés par la compagnie, on parle d'une dépression sans précédent. Nous avons même entendu prononcer le mot "crise" hier, un mot que nous croyions rayé du dictionnaire depuis l'avènement du présent gouvernement conservateur. Voilà l'état dans lequel nous nous trouvons au moment où nous sommes appelés à faire ce nouvel arrangement entre le gouvernement et la compagnie, après avoir reçu l'assurance, l'année dernière, que l'arrangement d'alors était suffisant et final. Il doit y avoir une fin à tout. Il convient que nous soyons prudents.

La proposition actuelle, sans tenir compte du danger de l'ancien prêt, augmente les secours de \$5,000,000, à part \$1,350,000 pour l'intérêt; et elle augmente comme ci-après le chiffre total des secours au chemin de fer Canadien du Pacifique: supposant que les 20,000,000 d'acres ne sont pas évalués, les dons sont de \$69,500,000, les prêts, de \$34,810,000, soit un total de \$104,310,000 en secours, à part les 20,000,000 d'acres de terre. Si nous évaluons les terres à \$1 de l'acre, les dons étant de \$89,500,000, le prêt de \$34,810,000, nous avons un total de \$124,310,000. Si nous estimons les terres à \$2 de l'acre nous avons un total de \$144,310,000. Cette somme, cependant, ne représente pas tous nos engagements concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai fait allusion antérieurement à nos engagements présents et futurs concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, en dehors du contrat; ces engagements s'élèvent à environ \$14,000,000. Je ne sais pas quelle valeur le député d'Inverness attache à ces différentes promesses que

M. BLAKE

le ministre des chemins de fer lui a faites hier, ou à quel taux il les escompterait, mais à part cela il y a un total de \$14,000,000. D'abord, dans la Colombie-Britannique, pour l'aide au chemin de fer de l'île et les arrangements concernant le bassin de radoub, deux compensations pour le chemin de fer du Pacifique, il y a \$1,000,000. Dans la province d'Ontario, le Canada Central, \$1,440,000; Gravenhurst et Callander, \$1,320,000; total \$2,760,000. Dans Québec, le Nouveau-Brunswick et le Maine—Ottawa à Québec, \$3,350,000; la jonction \$200,000; augmentation proposée cette année \$360,000; \$3,910,000. Rivière-du-Loup ou Rivière-Ouelle à Edmundston, \$240,000; augmentation proposée cette année, \$258,000; total \$493,000. Le projet concernant la ligne courte, qui, si je le comprends bien s'applique à Québec, au Nouveau-Brunswick et au Maine, se décompose comme suit: valeur de l'octroi de \$170,000 pour 15 ans, \$1,890,000; l'augmentation créée en portant la subvention à \$250,000 pour 20 ans, ou \$1,510,000, forme un total de \$3,400,000.

Je vais glisser ici, d'une voix aussi basse que possible, de crainte d'être entendu du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer,—l'International, \$158,000, ce qui nous donnera un total de \$3,558,000, et un grand total pour Québec, le Nouveau-Brunswick et le Maine, de \$7,966,000. Dans la Nouvelle-Ecosse, de Canso à Louisbourg, \$256,000; de Oxford à New-Glasgow, \$224,000; Prolongement de l'Est acheté pour mettre à effet l'arrangement, \$1,286,000; Oxford et Sydney, \$30,000 pendant 15 ans capitalisées, \$333,600, capitalisées pendant 15 ans, ou \$2,100,000 dans la Nouvelle-Ecosse, ce qui en fait un total de \$13,827,000 représentant les projets de la présente session et de la précédente, en dehors du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais se rattachant au projet d'un grand chemin de fer transcontinental. De sorte que vous êtes sur le point d'ajouter cette somme. Si vous n'évaluez pas les terres, le total de vos secours, pour tout le projet, d'après le contrat et en dehors du contrat, y compris le prêt proposé, sera de \$118,310,000 et 20,000,000 d'acres de terres. Si vous estimez les terres à \$1 votre subvention totale sera de \$138,310,000. Avec les terres à \$2 de l'acre votre subvention totale sera de \$158,310,000.

Mais, M. le Président revenons à la ligne qui fait l'objet du contrat et omettons tout examen de ces engagements extérieurs, qui appartiennent cependant à la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a une autre manière d'envisager la question. Appliquez les moyens fournis par le pays comme base de ressources pour construire 1,909 milles de chemin de fer et en équiper 2,550 milles, ce qui était l'obligation de la compagnie, le résultat est comme suit en prenant une base de 1,909 milles: Subside en argent, \$25,000,000; fonds réalisés par les obligations reposant sur des concessions de terres et grâce aux pouvoirs de ce genre, \$11,000,000; soit \$36,000,000, ou des dons en argent de \$18,858 par mille qu'on aurait pu toucher maintenant ou en septembre quand la ligne aurait été terminée.

Les travaux et les études de ligne faits par le gouvernement s'élèvent à \$33,000,000, ce qui fait un don de \$17,548 par mille sur les 1,909 milles. En argent et en choses équivalentes le don est donc de \$36,406 par mille avec 20,000,000 d'acres de terre, ou une quantité de 10,470 acres par mille d'après le contrat primitif. Et si vous évaluez les terres à \$1, les dons primitifs équivalent à \$46,877 par mille; ou bien si vous les évaluez à \$2 ils sont équivalents à \$57,348 par mille. Ensuite, si vous ajoutez les prêts de 1884, ces prêts équivalent à \$15,091 par mille sur les 1,909 milles de la ligne principale. Cela fait en dons, en argent et en travaux \$36,406 par mille et un prêt de \$15,091 par mille, ou un total en argent, dons et prêts de \$51,497 par mille à part les 10,471 acres par mille. Si vous évaluez les terres à \$1 l'acre, cela donne en dons \$46,877 par mille, \$15,091 en prêts, soit un total de \$61,968 par mille. Si vous évaluez

les terres à \$2 l'acre le chiffre des dons est de \$57,348 par mille, et celui des prêts \$15,091, soit un total de \$72,439 par mille. Maintenant si vous ajoutez le prêt projeté de \$5,000,000 vous avez un total de prêts de \$17,710 par mille,—le nouveau et l'ancien prêt; et cela fait \$54,110 par mille en dons d'argent et 10,471 acres par mille. Si vous évaluez les terres à \$2 l'acre, vous avez un total de dons et de prêts de \$64,487 par mille; et si vous évaluez les terres à \$2 l'acre le total est de \$75,058 par mille pour les 1,909 milles que la compagnie est pour bâtir.

Naturellement, je ne suis pas prêt à dire, sans faire plus de calcul, que cela est trop; il faut considérer ce qu'il y a à faire pour savoir si cela est trop ou trop peu. Je vais maintenant examiner ce qu'il y avait à faire pour ces secours. Il y a un an, lorsque le prêt de 1884 a été fait, l'état officiel quant au coût de la ligne mentionnée au contrat était comme suit : dépenses déjà faites, \$23,078,950; matériaux en mains, \$4,028,604; montant total requis pour compléter le contrat, \$27,000,000, dont je déduis pour le moment \$1,700,000, somme affectée à l'équipement, parce que je m'occupe présentement de la construction et non pas de l'équipement. Cela veut dire qu'il fallait \$25,300,000 pour compléter le chemin; et ainsi le coût total de la construction serait de \$52,407,500. Voilà l'explication claire et précise de la question donnée au pays par le gouvernement et la compagnie l'année dernière. On disait qu'il fallait \$52,407,500 pour construire la ligne d'après le contrat, à part l'équipement. M. Van Horne, dans un document déposé sur le bureau de la Chambre, dit que cette estimation comprend le chemin permanent autour de cette partie de la Passe du Cheval-qui-Rue, où on a construit une ligne temporaire; que le coût de la ligne temporaire et de la ligne permanente a été évalué à environ \$360,000, cette somme comprenant \$960,000 affectées à la ligne permanente. Il a obtenu la permission de se servir de la ligne temporaire pendant des années, et, conséquemment, on n'encourra pas les frais de la ligne permanente. Je déduis donc de l'estimation de l'année dernière \$960,000, vu que nous ne sommes pas pour construire une ligne permanente, et cela réduit le coût total à \$51,440,000.

Mais M. Van Horne dit aussi que l'on a sauvé \$4,000,000 dans la Colombie-Britannique depuis l'estimation de l'année dernière. M. Stephen, cependant, dans sa lettre du 18 mars, dit que ce que l'on a épargné dans la Colombie-Britannique a été plus que contrebalancé par les dépenses extraordinaires sur le chemin de la Rive Nord. Maintenant, si vous examinez l'état qu'on a déposé devant nous, état peu satisfaisant que n'a vérifié ou approuvé aucun ingénieur, vous voyez que les dépenses supplémentaires sur le chemin de la Rive Nord sont portées à \$2,500,000 seulement par M. Stephen. Je déduis cette somme, si peu satisfaisant que soit l'état, des \$4,000,000 que M. Van Horne dit avoir sauvées à l'autre extrémité, et je constate une épargne nette de \$1,500,000 sur l'estimation de l'année dernière. Cette somme retranchée de celle de \$51,440,000 réduit le coût de la ligne, d'après les estimations et les états qui sont devant nous, à une bagatelle au-dessous de \$50,000,000. Voyons maintenant le coût de l'équipement. Quand on a demandé le prêt, on nous a dit que cette somme de \$1,700,000 comprise dans le prêt était parfaitement suffisante, en sus de l'équipement actuel. On évaluait l'équipement d'alors sur toutes les lignes et les embranchements, à \$8,638,000; et la somme que l'on demandait dans le prêt pour compléter l'équipement était de \$1,700,000, ce qui faisait pour toutes les lignes et les embranchements, d'après l'estimation, \$10,328,000. C'était le coût de tout l'équipement requis pour la ligne principale et les embranchements.

Je ferai un autre calcul pour constater le coût de l'équipement. Je prends la lettre même de M. Stephen, en date du 18 mars, dans laquelle il dit que le coût de l'équipement jusqu'au 31 décembre était de \$9,168,755, et qu'il faudrait encore \$1,000,000—soit un total de \$10,168,750—pour la

ligne principale et les embranchements. Cela est à une fraction près le résultat d'un calcul antérieur. Je prends le chiffre le plus élevé des deux, afin de me tromper du meilleur côté, et je fixe à \$10,338,000 le coût de l'équipement de toutes les lignes et de tous les embranchements. Remarquons qu'il y a 2,550 milles de Callander à Port-Moody, je crois que la somme de \$8,000,000 serait suffisante pour l'équipement de cette partie. Cela s'accorde, d'après ce que je puis voir, avec les chiffres donnés dans la dernière occasion. Je suis ainsi arrivé au coût de la construction de la ligne désignée au contrat et au coût de l'équipement pour la ligne construite par le gouvernement et celle qui fait l'objet du contrat : \$50,000,000 pour l'une et \$8,000,000 pour l'autre; total, \$58,000,000. Cela est basé sur les renseignements qui nous ont été fournis en janvier 1884, tels que modifiés par ceux que nous avons reçus depuis. Maintenant, ayant constaté le coût de l'entreprise dont la compagnie s'est chargée—entreprise qui, dit-elle, sera terminée dans quelques semaines—voyons quels sont les fonds qu'elle a eus pour accomplir ce travail? Ils sont aisés à compter. Il y a le subside, \$25,000,000; le prêt de \$22,500,000, les obligations reposant sur des concessions de terre, lesquelles obligations ont réalisés \$9,200,000 en 1883 et plus que \$1,000,000 en 1884, attendu qu'elles se sont toujours vendues au pair, ou de 97 au pair. Je mets \$1,000,000 pour cela. Ensuite il y a les gratifications et la vente des emplacements de ville, \$800,000. Ces trois chiffres vous donnent \$11,000,000 de ressources que la compagnie a actuellement à sa disposition, à part le subside et le prêt. J'arrive à un autre point, je veux parler des profits nets de l'exploitation.

La compagnie dit que les profits de toutes les lignes ont été de \$1,626,000. Ici je suis dans le domaine de la conjecture, parce que nous n'avons pas eu un état des profits nets de l'exploitation des lignes louées et achetées, et, par conséquent, il est impossible pour moi de dire quelle part des profits est due à la ligne principale, la ligne de Callander à Port-Moody. Mais mon opinion est que j'exagère quand je dis que la somme de \$66,000 peut représenter les profits nets provenant des lignes louées et achetées, en sus des charges fixes de la compagnie et en sus de l'intérêt sur la somme que la compagnie a déjà payée comme prix d'achat. Prenez le prix d'achat du Canada Central, du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, du chemin de fer des Laurentides et des autres lignes, et calculez l'intérêt sur le prix d'achat; prenez ensuite l'intérêt sur l'argent emprunté mais non payé pour acheter le Canada Central, le Montréal, Ottawa et Occidental, l'intérêt sur les obligations hypothécaires et le stock de l'autre ligne, le chemin de fer d'Ontario et Québec proprement dit; prenez les obligations de l'arrangement avec le Credit Valley, le loyer du Toronto, Grey et Bruce, et déduisez tout cela de ce qu'on appelle les recettes nettes, c'est-à-dire les recettes brutes, moins les dépenses réelles, et vous verrez, je crois, que je me suis probablement trompé en fixant à \$1,626,000 les recettes en sus de ces sommes. Je ne sais pas si ce chiffre représente les recettes du chemin de fer Canadien du Pacifique, ces charges étant déduites. Il devrait en être ainsi, cependant, parce que si ces charges ne sont pas déduites, on a porté au compte de la ligne principale le coût de l'achat et du louage des lignes et des embranchements. Je n'ai pas supposé que ces obligations avaient été déduites et que l'on avait donné le chiffre de \$1,626,000 après avoir déduit ces items. Supposant cela, supposant que la somme de \$66,000 représente le surplus des lignes louées et achetées, le prix d'achat étant payé, je prends la somme de \$1,560,000 comme représentant les recettes nettes de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique de Callander à Port-Moody, et j'ajoute à cela les ressources que j'ai déjà mentionnées, ce qui donne un total de \$60,060,000 de ressources en argent—disons soixante millions.

Maintenant, je vous ai démontré que le coût de la construction et de l'équipement serait de \$58,000,000, et je vous

ai fait voir que les ressources pécuniaires fournies à la compagnie par le public sont de \$60,000,000, c'est-à-dire \$2,000,000 de plus que le coût de la construction et de l'équipement, sans toucher au capital original de la compagnie. Cependant, on devrait toucher à ce capital; d'après le contrat, la compagnie devait souscrire ce capital et le payer en entier, et cet argent devait servir à l'accomplissement du contrat. La compagnie souscrivit ce capital, elle le paya et l'appliqua au contrat; il faut donc ajouter ces \$5,000,000, ce qui donne un capital de \$65,000,000—dont la compagnie n'a fourni que \$5,000,000—pour faire face aux dépenses que nécessite un contrat de \$53,000,000, c'est-à-dire qu'elle a un surplus de \$7,000,000. Maintenant, M. le Président, vous pouvez faire certaines déductions et certaines additions, et je vais indiquer celles qui paraissent les plus plausibles. Vous pouvez dire: vous nous tenez compte de toute la somme réalisée avec les obligations reposant sur les concessions de terres, mais nous avons eu à payer l'intérêt sur ces obligations et cela devrait être déduit. J'admets la justice de cette prétention, mais je n'admets pas qu'on doive faire toute la déduction, parce que si la compagnie déduit \$582,000 pour l'intérêt sur les obligations reposant sur les concessions de terres, après avoir déposé entre les mains du gouvernement les fonds qu'elle a tirés de cette source, elle doit sans aucun doute déduire l'intérêt qu'elle perçoit sur ce dépôt; déduisant donc les \$192,000 qu'elle perçoit de cette manière, nous avons une charge nette de \$390,000 pour intérêt sur les obligations reposant sur les concessions de terres.

La compagnie a aussi payé l'intérêt au gouvernement sur le prêt à 5 pour 100, qui est une des ressources de l'actif, et j'ai fixé cet intérêt à \$265,000 jusqu'à ce jour. Cela donne une quantité totale d'intérêt de \$655,000, qui est une juste déduction à faire du surplus de \$7,000,000. Ensuite, contestez-vous ma déduction de \$960,000 pour la ligne permanente? Je ne vois pas sur quoi vous pouvez vous appuyer pour cela, mais si vous la contestez, retranchons-la. Contestez-vous ma déduction pour les épargnes d'un million et demi? Je ne vois pas quelle raison vous pourriez avoir de la contester, mais retranchons-la. Vous avez \$3,115,000 contre le surplus d'environ \$7,000,000, mais il reste encore environ \$4,000,000. Si vous allez jusqu'à me demander d'inclure ce que la compagnie appelle une amélioration des lignes du gouvernement, il ne s'agit que d'ajouter une somme de \$1,200,000, et il reste encore une balance de \$2,700,000 sur ces ressources toutes fournies par le public, excepté les \$5,000,000 fournis par la compagnie. Je signale ces chiffres à votre attention et j'invite ceux qui les contestent à faire voir sous quel rapport ils sont matériellement inexacts, et s'ils sont exacts, comment il se fait que l'on n'a pas vu à avoir chaque dollar qu'il faut pour remplir ce contrat.

Jusqu'à ce moment, M. le Président, j'ai omis entièrement d'autres ressources énormes de la compagnie. Il y a le prêt du gouvernement à 4 pour 100 sur des garanties. Ces garanties étaient disponibles; on pouvait les employer pour obtenir de l'argent comptant ou du crédit; on s'en est servi pour avoir du crédit; on s'en est servi pour avoir le dépôt des \$7,380,000 du gouvernement, et conséquemment, il y a cette ressource de \$7,380,000 créée par cette entreprise et représentant un prêt du gouvernement pour ce montant. Ensuite il y a les terres non vendues; après avoir réglé les obligations reposant sur des concessions de terres on se trouve avec une somme de vingt millions, et cela est une ressource additionnelle.

Les travaux faits par le gouvernement et les études de ligne formaient une ressource additionnelle de trente-trois millions et demi; et la compagnie a réalisé, en argent, pour les soixante millions de stock qu'elle a émis et vendus subéquentement, d'après le nouveau système de finance que je signale dans le moment, \$24,493,000, ou disons vingt-quatre millions et demi. De sorte que, à part l'espèce de ressources que je vous ai indiquée précédemment, la compagnie avait des moyens considérables qu'elle pouvait appli-

M. BLAKE.

quer à l'accomplissement de ce contrat. Et, vous ne pouvez pas laisser de côté ces ressources quand vous examinez une proposition par laquelle on vous demande de nouveaux secours et on vous invite à altérer les garanties que possède le Canada. Jusqu'à présent, M. le Président, j'ai cité des chiffres comme si nous étions au 1er septembre prochain, époque à laquelle ce contrat sera terminé et le subside et le prêt réalisés jusqu'au dernier dollar. Voilà la vraie date à prendre. Nous ne sommes plus qu'à quelques semaines du 1er septembre, maintenant, et l'on peut en toute justice faire reposer tous les calculs sur l'état des choses à cette date, ce qui donne les résultats que j'ai indiqués. Mais, je retournerai en arrière, je donnerai les chiffres que M. Stephen a cités dans sa lettre du 31 décembre 1884, et nous verrons quelles étaient les dépenses et quel était l'actif de la compagnie à cette époque. Au compte de l'actif, il y avait les fonds provenant du subside jusqu'au 31 décembre, \$19,773,027; le prêt jusqu'à cette date, \$19,970,720; les obligations reposant sur des concessions de terre, etc., sur lesquelles j'ai donné des explications, \$11,000,000; les profits de l'exploitation, \$1,560,000; le capital primitif payé, \$5,000,000; ce qui fait un total de \$55,640,000 jusqu'au 31 décembre dernier. Je ne puis constater d'une façon satisfaisante les dépenses encourues jusqu'à cette date sur la ligne faisant l'objet du contrat, parce que les états de M. Miall et de M. Stephen sont obscurs, vagues, condensés, et ne donnent aucun renseignement pratique qui puisse servir de base à un calcul. Mais je vous donnerai mes déductions d'après des chiffres dont je n'admets pas l'exactitude et que je suis incapable de concilier avec les assertions faites en janvier ou depuis; cependant ce sont des chiffres, et supposant qu'ils sont exacts, je vous les donne tels qu'ils sont.

M. Stephen dit que les dépenses sur la ligne principale et les embranchements, jusqu'au 31 décembre, ont été de \$52,595,842, et que le matériel en mains a coûté \$3,687,729, soit un total de \$56,283,571. De ce montant je déduis, d'après les chiffres mêmes de M. Stephen, les dépenses de la compagnie pour l'acquisition des lignes à l'est de Callander, \$4,213,758; ses dépenses sur les embranchements—l'embranchement d'Algoma, \$2,269,798, et les embranchements de l'ouest, 176 milles, \$2,335,374, soit un total pour les embranchements de \$4,605,172. Ces déductions s'élèvent à \$3,818,930; retranchées de la somme principale, elles laissent d'après l'état de M. Stephen—qui est inexplicable pour moi—une somme de \$47,464,671 pour les frais de construction de la ligne mentionnée au contrat, jusqu'au 31 décembre dernier. Mon opinion est que cela doit comprendre une forte somme pour intérêts ou dividendes; je crois que nous avons là l'explication du mystère; mais ce n'est qu'une conjecture. Parlant ensuite de l'équipement jusqu'au 31 décembre, M. Stephen dit qu'il a coûté \$9,168,750 pour toutes les lignes. Déduisez pour la ligne à l'est de Callander et les embranchements, disons 670 milles, ce qui doit être leur part, \$1,890,000, et il reste pour l'équipement de 2,550 milles \$7,178,750. Cela me donne un total de \$54,641,000 pour la construction et l'équipement d'après le contrat, contre les recettes jusqu'à cette date, \$55,643,000, ce qui laisse un surplus apparent de \$1,000,000. Mais, naturellement, il faut déduire de ce surplus \$655,000 pour le compte d'intérêt, d'après ce que je comprends. Je ne vois pas, par exemple, si ces \$47,464,671 ne contiennent pas quelque intérêt. S'il y a quelque intérêt dans cette somme, il ne faut pas faire la déduction que je viens de mentionner; mais, dans le cas contraire, cette déduction ne devrait pas être faite et il resterait encore un surplus. Et même si vous ajoutez les améliorations sur les sections du gouvernement jusqu'à concurrence de la somme de \$1,240,000, vous n'avez qu'un déficit de moins de \$1,000,000 après avoir payé entièrement tout ce qui a été dépensé dans l'accomplissement du contrat jusqu'au 31 décembre.

L'actif qui vous donne ce résultat, étant composé uniquement de fonds publics, excepté les \$5,000,000 du capital

primitif de la compagnie, ce déficit de moins de \$1,000,000 n'est pas embarrassant à tout événement, parce qu'une dette de \$3,000,000 ou \$4,000,000 est quelque chose d'ordinaire dans de telles opérations. On dit que le déficit est anormal quand il s'élève à \$7,000,000 ou \$8,000,000. Tout ce que la compagnie a à faire c'est de garder cette dette flottante de \$1,000,000, et elle a pour la couvrir cette partie du subside que retient le gouvernement et qui explique la gêne dont elle a souffert. Le 31 décembre la compagnie n'avait donc aucune raison d'être embarrassée, mais sans tenir compte de ces autres ressources énormes que j'ai signalées, j'ai démontré que ces ressources énormes avaient ajouté au nouveau capital de soixante millions \$24,493,000; le prêt du gouvernement à 4 pour 100 était de \$7,380,000; le crédit de la compagnie lui permettait de devoir \$6,895,000, somme de laquelle vous pouvez retrancher \$1,000,000 dus pour la ligne mentionnée au contrat, ce qui laisserait pour les autres comptes \$5,900,000; de sorte que les autres ressources de la compagnie, appliquées jusqu'à cette date du 31 décembre à d'autres objets que la ligne mentionnée au contrat, formaient un total de \$37,780,000. La prochaine question que je vais me poser est celle-ci : que sont devenus ces \$37,780,000 ? parce que je vous ai démontré que la compagnie avait à son actif assez de moyens pour accomplir tout ce qu'elle était tenue de faire d'après le contrat sans cette somme. Elle l'a eue et les 20,000,000 d'acres de terre à part cela. Eh bien, qu'en a-t-on fait ? Les explications ne sont pas absolument claires; mais elles sont suffisamment claires pour notre objet, attendu que nous traitons de sommes si élevées qu'une inexactitude de même un demi-million est de peu d'importance. Je répartirai ces \$37,780,000 sous deux grands chefs; le premier comprend les dépenses extérieures d'une manière ou de l'autre, et je vous donnerai les items que je trouve dans les divers états de la compagnie :

Ligne principale et embranchements à l'Est de Callender	\$4,658,622
Embranchement d'Algonia	2,269,798
Embranchement de l'Ouest	2,335,374
Steamers	697,369
Immeubles à Montréal	408,207
Chemin de fer du Sud-Ouest	1,595,280
Chemin de fer du St-Laurent et Ottawa	227,155
Chemin de fer de l'Atlantique et Nord-Ouest	202,837
Chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest	1,254,678
Lignes louées dans Ontario	1,265,450
Équipement de ces lignes d'Ontario	1,890,000
Intérêt sur des matières financières	1,359,484
Total	\$18,195,264

M. H. Il dit que la somme de \$1,389,000 représente les intérêts sur des matières financières et d'autres obligations dont quelques-unes sont probablement comprises dans mon état des intérêts et que je ne devrais pas compter deux fois; cependant je les inclus encore parce que je n'ai pas les détails, bien que le gouvernement les ait; et toutes ces sommes me donnent un total de \$1,819,5264 dépensées par la compagnie pour des affaires en dehors du contrat, à même les \$37,780,000. Il faut encore rendre compte de la plus forte moitié; j'ai trouvé pour vous où sont allés les \$18,200,000; il me faut trouver où sont allés les \$19,600,000. Cela vient sous le deuxième grand chef des dépenses de cette compagnie—les dividendes, les dividendes, les dividendes.

La déclaration de M. Stephen, concernant les dividendes, n'est pas, dans mon opinion, parfaitement exacte, mais je m'en servirai d'abord pour mentionner le montant d'après ses propres paroles. Il dit qu'il a été payé au moyen de fonds fournis par la compagnie elle-même et en partie par le gouvernement, \$5,318,000 en dividendes jusqu'au 31 décembre dernier; et que la somme demeurant dans les mains du gouvernement pour faire face aux dividendes futurs était de \$14,288,000 le 31 décembre dernier, ce qui fait un total de dividendes de \$19,606,288. Ma tâche était de rendre compte de \$19,600,000. Je vous ai trouvé les \$19,600,000 et je crois que j'ai parfaitement balancé le compte. Je vous ai fait voir d'une manière pratique où

sont allés ces \$38,800,000; je vous ai démontré que la plus petite moitié a été employée à des entreprises extérieures, pendant que la plus forte moitié a été consacrée à des dividendes passés, présents et futurs. On sait donc où l'argent est allé et quelle est la cause du mal. D'après moi il y a eu des dépenses extravagantes; je crois aussi que le chemin a coûté plus cher qu'il n'aurait dû coûter. Il y a eu de la précipitation et du gaspillage. On a dans le témoignage de M. Schreiber et dans celui de M. Van Horne aussi, la preuve de ce que coûte nécessairement la rapidité du travail; il y a eu des dépenses trop élevées dans des entreprises en dehors du contrat, le chemin de fer des Laurentides, le chemin de fer du Sud-Est, le chemin du Saint-Laurent et Ottawa, la compagnie de contrats de l'Amérique du Nord, la compagnie des terres du Nord-Ouest, les lignes affermées et d'autres entreprises. Sous ces différents chefs on peut dire qu'il a été dépensé plus d'argent qu'il n'était sage d'en dépenser.

On pourrait peut-être dire que quelques-unes de ces dépenses ont été imprudentes et que d'autres ont été sages; mais supposons qu'il n'y a eu aucune extravagance, admettons qu'il n'y a eu aucune imprudence; disons qu'il était sage pour la compagnie, appuyée par le gouvernement, de dépenser au delà de \$18,000,000 dans des entreprises extérieures, pendant qu'elle aurait dû faire tous ses efforts pour construire la ligne qui fait l'objet de son contrat;—même en faisant toutes ces concessions pour le moment il restait encore une marge de \$20,000,000 à la compagnie pour se tirer d'embarras; on a pris ces \$20,000,000 pour rembourser les actionnaires. Examinons maintenant cette question des remboursements aux actionnaires, cette question des dividendes. La loi permet à une compagnie de chemin de fer, pendant la construction de la voie, de payer une somme n'excédant pas 6 pour 100 du capital payé en espèces sonnantes sur le montant souscrit pour la construction du chemin. Voilà tout ce que la sagesse du parlement a permis aux compagnies de chemins de fer de payer à leurs actionnaires. Pas de paiements sur actions majorées, pas de paiements sur rien qui ne soit de l'argent comptant, mais ayant disons \$1,000,000 d'espèces sonnantes englouti dans l'entreprise, vous pouviez payer aux actionnaires 6 pour 100 de ce montant par année, soit \$60,000. Voilà la règle prudente que le parlement a établie dans sa sagesse. Voyons la position de cette compagnie. Était-elle exceptionnelle? Oui. Mais c'était en ce qu'elle était subventionnée par le gouvernement avec l'entente qu'elle ne devait pas se hâter de déclarer des dividendes et qu'elle devait se rembourser par la vente des terres des pertes de la première exploration du chemin.

On ne nous avait pas proposé de fournir de l'argent à la compagnie afin qu'elle pût payer aux actionnaires qui auraient du stock 6, 10, 12 ou 20 pour 100, mais nous devons donner à la compagnie, en sus des fonds des terres grâce auxquelles elle pourrait se rembourser de la perte de l'intérêt ou des dividendes dans les premiers temps de l'exploitation du chemin. Telle était la position de la compagnie, position contre le paiement de dividendes à même le capital, position qui établissait que cela ne conviendrait pas et que les grandes ressources données à la compagnie par le gouvernement devraient lui servir à se rembourser de ses pertes. Ensuite on fixa le capital à \$5,000,000 devant être payé en espèces sous un court délai, mais on accorda le pouvoir d'augmenter ce capital jusqu'à \$25,000,000; je n'ai pas besoin de dire que lorsque ces \$5,000,000 eurent été payés en entier il était impossible de faire escompter ces \$20,000,000 autrement qu'au pair sans créer une révolution complète dans le système de finances de la compagnie. Le principe reconnu par le parlement c'était que chaque dollar du capital souscrit d'abord devait être payé en argent; les \$5,000,000 devaient être payés en espèces, et si la compagnie émettait le reste du capital à 50, les actionnaires à 50 avaient le stock pour la moitié du prix payé par ceux qui avaient souscrit les premiers \$5,000,000. Personne, à tout événement, ne pen-

sait à émettre du capital au-delà des \$20,000,000 additionnels; \$25,000,000 étaient le capital le plus élevé qu'on mentionnât. Nous désirions que le capital ne fût pas élevé parce qu'on voulait avant tout que le dividende payé fût peu considérable, vu qu'il fallait mesurer la charge sur le commerce du pays d'abord par le coût de l'entreprise et ensuite par les dividendes. Il était donc d'une importance vitale que le capital donnant droit à des dividendes fût le moins élevé possible, afin que le fardeau du commerce du pays fût le plus léger possible.

Ce principe ayant été posé par le parlement j'examinerai maintenant la question suivante: Qu'est-ce que l'on a réellement fait? Je laisserai de côté pour le moment les \$5,000,000, parce que l'on comptait sur cette somme qui a été souscrite, qui a été payée et qui a été mise dans le fonds; mais la compagnie avait émis du stock pour \$60,000,000 à part cela, et elle a réalisé dans ses opérations \$7,000,000 venant du gouvernement. Maintenant, je veux savoir ce qu'elle a fait de ces \$60,000,000 de nouveau stock et de ces \$7,380,000 qu'elle a eus du gouvernement par ses opérations financières. Le capital primitif de \$5,000,000 aurait englouti tout le profit des recettes d'exploitation; avec \$1,000,000 on aurait payé un dividende raisonnable pendant la construction sur les \$5,000,000 de capital, et l'on aurait payé cela avec les recettes d'exploitation du chemin; mais ce système abominable de majoration d'actions dont j'ai parlé a eu pour résultat aux Etats-Unis, dans l'espace de deux ans, d'augmenter de deux mille millions l'intérêt et les stocks et obligations donnant droit à des dividendes, pendant que les améliorations représentées par ces deux mille millions ne coûteront que cent mille cinquante millions, c'est-à-dire à peu près \$2 d'obligations pour chaque \$1 de valeurs réelles. Ce système abominable qui a détruit le crédit des chemins de fer américains, qui rend impossible pour tout esprit ordinaire n'ayant qu'une connaissance ordinaire des choses, l'appréciation de la valeur réelle d'une entreprise; ce système qui va jusqu'à induire un ministre suppléant des chemins de fer à évaluer un système de chemin de fer à \$323,000,000 quand il n'a coûté qu'une bagatelle à côté de cela; ce système, dis-je, qui rend tout vague et spéculatif, qui donne à l'homme malhonnête toutes les chances de tromper et de flouer l'actionnaire crédule, était celui que l'on voulait suivre.

On abandonnait le principe du capital honnêtement payé et on commençait à créer le capital fictif. On émit \$20,000,000 de stock de plus pour les propriétaires du capital primitif de \$5,000,000, mais on ne réalisa en argent que \$5,000,000, soit 25 pour 100 de la valeur nominale. La compagnie eut \$5,000,000 en argent, et elle émit du stock au montant de \$20,000,000. Ayant fait cela, elle vendit \$30,000,000 d'actions de plus, à des prix qui lui rapportèrent \$15,281,754 seulement, ou moins de 51 pour 100 de la valeur nominale. Ensuite elle emprunta, puis vendit finalement une somme additionnelle de \$10,000,000 à un prix qui rapporta à la compagnie \$4,211,294 ou 42 pour 100 de la valeur nominale. Avec les \$60,000,000 de capital nominal, la compagnie produisit ainsi \$24,493,000 en argent, ou, pour toute la moyenne, moins de 41 pour 100 de la valeur nominale. Et s'il vous plaît de mettre ces \$5,000,000 souscrits honnêtement avec ces fonds entachés d'illégalité, vous voyez qu'une émission de \$65,000,000 de stock nominal a réalisé \$29,493,000, soit 45½ pour 100 de la valeur nominale. Et s'il vous plaît d'adopter une moyenne pour les actions des \$5,000,000 des premiers actionnaires et les \$20,000,000 à 25, vous voyez qu'elles leur reviennent à 40 pour 100 de la valeur nominale.

Souvenez-vous, maintenant, quand on vous parle de prix ruineux pour le stock du chemin de fer Canadien du Pacifique, quand on vous parle de risques, d'embarras, de difficultés, souvenez-vous que tout ce stock, les premiers cinq millions, ont été émis par la compagnie à des prix qui n'ont réalisés que 45½ de la valeur nominale. Souvenez-vous que

M. BLAKE.

les premiers propriétaires estiment toutes leurs valeurs en prenant \$20,000,000 à 25, ce qui donne une moyenne de 40 pour leurs parts, et souvenez-vous que le stock a varié de 37 à 38 pendant quelque temps jusqu'à 64 et 65. Maintenant, ce qui est 50 sur un stock dont la valeur réelle est représentée parce qu'on l'a payé est 40. Naturellement, quand vous payez 50 pour un stock dont la valeur réelle est 40, c'est une avance de 10 que vous faites, c'est une prime de 25. Si vous payez 60, c'est une avance de 50 pour 100; et si vous payez 80, le prix auquel M. Stephen a dit que le stock s'élèverait, c'est une avance de 100 pour 100 sur les 40 qui ont été payés et auxquels il aurait pu vendre, si ses espérances s'étaient réalisées. Les premiers propriétaires, si la Chambre leur avait aidé à obtenir la réalisation de leurs rêves brillants, après avoir payé \$10,000,000 pour \$25,000,000 de capital, auraient fait 80, c'est-à-dire \$10,000,000 de profit clair, à part l'intérêt et les dividendes. Je vais traiter maintenant la question de l'intérêt et des dividendes, séparément, parce que c'est une question trop importante pour qu'on la mêle à celle du capital. Mais, je traite maintenant le nouveau mode de finances. Les \$60,000,000 du nouveau système ont rapporté \$24,500,000. Le prêt du gouvernement devant s'ajouter au capital est de \$7,380,000, soit un total de \$31,880,000. Voyons à présent les résultats des nouvelles opérations financières. Que sont devenus ces \$31,880,000? Il y a ce que la compagnie a réalisé en émettant des actions et donnant une hypothèque reposant sur ses opérations de bourse et son actif, sans tenir compte des ventes de terres publiques, des octrois de fonds publics et du prêt du gouvernement. M. Stephen dit que la compagnie elle-même a payé, non pas à même les deniers du gouvernement, non pas grâce aux fonds placés dans les mains du gouvernement, mais par elle-même, à venir au 31 décembre 1884, la somme de \$3,428,000 en dividendes. La compagnie a payé encore le 17 février 1885 un nouveau dividende de \$650,000, soit 1 pour 100. A ces sommes que la compagnie elle-même a payées, autrement que par l'entremise du gouvernement, j'ajoute que le dépôt de la compagnie dans les mains du gouverneur ont, l'emprunt de la compagnie et son dépôt dans les mains du gouvernement pour payer des dividendes, ce qui forme un chiffre de \$15,942,645; et j'ajoute aussi l'intérêt qui a été payé et accordé sur cet item jusqu'au 17 février 1885. Cet intérêt s'élevait à \$313,885.96 pour six mois, \$306,729.56 pour la deuxième période de six mois, et \$292,344.56 pour la dernière période de six mois, ce qui fait un total de \$916,927 que le dépôt de \$15,942,645 a produit. Ces sommes forment un grand total de \$20,937,572, ou en chiffres ronds, vingt et un millions et demi de dollars déjà affectés par cette compagnie au paiement de dividendes.

Quel est le résultat? En vertu de ce nouveau système la compagnie prélève vingt-quatre millions et demi et elle consacre aux dividendes vingt et un millions, ce qui fait qu'elle prend \$3,500,000 pour les travaux et \$21,000,000 pour les goussets de ses actionnaires. Quel est le montant réel qu'elle avait payé en dividendes jusqu'au 17 février dernier? Sur les premiers \$5,000,000 de capital payé elle avait payé environ \$1,000,000; sur les \$20,000,000 qui représentent \$5,000,000 d'argent comptant elle a payé \$2,610,000; sur les \$30,000,000 représentant \$15,281,000 elle a payé \$2,640,000, et sur les \$10,000,000 représentant \$4,212,000, elle a payé \$750,000, soit un total de \$7,000,000 déjà payé en argent aux actionnaires de cette compagnie embarrassée qui vient nous demander des secours dont elle a un besoin pressant. Et après avoir payé \$7,000,000 en argent, elle a déposé dans les mains du gouvernement une somme de \$13,934,572.42 qui, avec les intérêts à 4 pour 100, doit s'élever à environ \$14,000,000. Voilà, M. le Président, l'espèce de finance à laquelle on s'est livré. La compagnie a payé elle-même une partie de cette somme de \$15,942,645, mais comment l'a-t-elle prélevée? Elle l'a prélevée par la vente de son stock à un prix qui lui permet de déclarer des dividendes qui varient entre 12 et 13

pour 100, et elle l'a déposée dans les mains du gouvernement à 4 pour 100 d'intérêt pour avoir des dividendes de 12½ pour 100 et l'intérêt sur ce stock même et l'autre stock. Elle vend le stock, s'engageant à le livrer à un prix qui doit rapporter 12½ pour 100, et elle prend l'argent et le met dans les mains du gouvernement à 4 pour 100. Elle dit en même temps: gardez cela pour avoir des dividendes de 12½ pour 100.

Je vous le demande, que doit-on attendre d'un pareil système de finances ?

Maintenant, M. l'Orateur, les premiers propriétaires qui prirent les \$20,000,000 additionnels, ont leurs \$5,000,000 d'argent comptant pour lesquels ils ont déjà reçu 52 pour 100 sur leur placement. Ils ont eu 24 pour 100 par année pour une partie du temps, et pour le reste 20 pour 100. Ils se sont promis à eux-mêmes une continuation de ce même dividende jusqu'à l'achèvement du chemin, et en hommes honorables, ils ont tenu leur promesse dans l'affreuse détresse de la compagnie en septembre dernier; ils l'ont remplie encore dans la détresse plus affreuse encore de la compagnie le 17 février dernier. Que leur importait-il que les entrepreneurs ne fussent pas payés ? Que leur importait-il que les hommes de section sur la ligne, les employés, ne fussent pas payés ? Que leur importait-il que le crédit de la compagnie fût détruit ? Que leur importait-il qu'elle fût embarrassée de toutes manières ? Il leur fallait remplir leurs promesses envers eux-mêmes. Ils prirent l'argent et ils le placèrent dans ce dividende extraordinaire produisant ces profits énormes, et ils négligèrent de payer les entrepreneurs et les hommes de section, laissant en même temps en souffrance d'honnêtes réclamations et tout le reste, et détruisant par là le crédit de la compagnie. Nous n'avons pas pu percevoir notre intérêt en mai. Nous avons donné du délai à la compagnie au mois de mai, parce que nous ne voulions pas l'empêcher de se servir de l'argent pour poursuivre ses travaux. Cependant, elle eut soin de payer son dividende, bien qu'elle négligeât de payer notre intérêt. Il y a une chose qu'il faut faire avant tout : payer le dividende, peu importe le reste. Après avoir eu 24 pour 100 pour une partie du temps, 20 pour 100 pour l'autre, ces messieurs de la compagnie se sont assurés, par cet arrangement, 12 pour 100 pour les huit années et demie à venir. Quoi qu'il arrive, que les choses aillent bien ou mal, que vous abandonniez le chemin ou non demain, il y aura toujours 12 pour 100 jusqu'à la fin des huit ans et demi. Dans dix ans, à la fin de cet arrangement, la compagnie aura reçu \$7,810,000 à même ces \$5,000,000, et tout à fait en dehors des recettes futures du chemin avec lesquelles la compagnie déclarait, l'autre jour même, qu'elle espérait faire un profit la première année. De sorte que, même en laissant les recettes de côté, la compagnie recouvrera ses \$5,000,000 avec 10½ pour 100 d'intérêt jusqu'au remboursement.

Les actionnaires sont parfaitement certains de retirer chaque chelin de ces \$5,000,000, et 10½ pour 100 d'intérêt d'après cet arrangement, et de posséder en outre les vingt soixante-cinquièmes, ou environ le tiers de toute l'entreprise, en terres et autrement. Mais, ces gens disent que vous devriez apprécier leur placement en adoptant une moyenne, qu'il est très injuste de traiter séparément des deuxièmes \$5,000,000. Je nie cela, mais je ferai un calcul reposant sur la moyenne aussi. Si nous prenons cette base, nous voyons que pour le \$10,000,000 d'argent comptant que met la compagnie, il y a \$5,000,000 honnêtement déposés et \$5,000,000 pour lesquels elle obtient vingt millions. Elle a reçu \$3,610,000 en dividendes, déjà, et elle doit avoir dans l'espace de huit ans et demi \$6,875,000 de plus, soit \$10,485,000 de dividendes, à part les recettes du chemin et la vente des terres.

M. HAGGART: Pourquoi n'achetez-vous pas de ce stock ?

M. BLAKE: Je ne sais pas quel est l'intérêt de l'honorable député dans la compagnie.

M. HAGGART: Je n'en ai pas, mais vous dites que c'est un bon placement.

M. BLAKE: Mais la loi défend à tout membre du parlement d'avoir du stock du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. l'Orateur, je défie la contradiction au sujet des chiffres que je viens de citer. Si vous mettez d'un côté la question d'une remise du capital et que vous supposiez que le capital soit représenté par les vingt-cinq soixante-cinquièmes, ou plus d'un tiers du chemin de fer Canadien du Pacifique et de ses terres, à l'expiration de dix ans, vous avez des dividendes qui ont été dans les commencements de 15 à 12½ pour 100 sur tous les dix millions, et la compagnie doit avoir 7½ pour 100 pour le reste du temps après l'achèvement du chemin, avec la chance d'avoir des dividendes sur les recettes à part cela. Ainsi elle aura plus qu'un tiers de l'entreprise avec des dividendes assurés de 15 à 7½ pour 100 pendant dix ans depuis le commencement de l'entreprise.

Quant à l'autre stock il a réalisé \$19,500,000 comptant pour \$40,000,000 de capital, et il a obtenu et assuré \$14,390,000 en dividendes, ce qui est un intérêt énorme, et à part cela, quarante soixante-cinquièmes, ou environ les deux tiers de toute l'entreprise.

Maintenant, M. l'Orateur, prenons la date moyenne des paiements des \$29,500,000. Je vois que la date moyenne des paiements de ces messieurs, y compris les premiers \$5,000,000, a été le 16 janvier 1883, et le 17 février 1885, c'est-à-dire dans l'espace de deux ans et un mois, ils avaient reçu \$7,000,000, ou un profit de 11½ pour 100 sur les \$29,500,000 en entier. Et les dividendes futurs, moins 1 pour 100 à cause du mois de septembre qu'ils ont promis de se payer — et j'ai démontré avec quelle fidélité ils ont tenu ces promesses dans le passé — donneront 8 pour 100 par année sans tenir compte des recettes jusqu'au 1er septembre 1885. En somme, si vous incluez les dividendes extraordinaires de septembre 1885 et de février 1886, ils auront payé ou réservé des dividendes s'élevant à \$24,875,000, soit une somme égale à tout le montant réalisé avec le stock par le nouveau mode de finances. Ils auront payé \$24,500,000, et ils auront payé ou réservé des dividendes d'environ \$24,500,000, y compris le paiement de septembre.

Le résultat de ces opérations de la compagnie jusqu'à présent, d'après le contrat, ou en dehors du contrat, a été de placer de l'argent d'une main pour le retirer de l'autre. En définitive on partage les produits du capital parmi les actionnaires; nous prélevons l'argent pour construire le chemin, et le pays paie tout le temps ce qu'il faut pour remplacer le capital ainsi partagé. La compagnie cherche à avoir \$15,000,000 de capital de plus, bien qu'elle ait \$14,100,000 en dépôt dans les mains du gouvernement. Le gouvernement demande au pays la permission de réduire l'intérêt sur la dette publique et de créer une charge d'intérêt sur le nouveau capital, pendant que la compagnie dit: quoi qu'il arrive, nous devons prendre soin de nous et ne pas laisser le gouvernement prendre soin de nous; nous devons nous garder un nichet pour plus tard. Je prétends que la compagnie doit placer son argent sur le chemin. Je prétends que nous n'avons pas le droit de participer à des transactions comme celle-ci ou de les approuver. Nous n'avons jamais eu l'intention de permettre qu'on émit des millions et des millions d'actions représentant un capital nominal de 60,000,000 et un capital réel de \$24,500,000. Nous n'avions jamais pensé qu'on nous demanderait ensuite de prêter environ \$29,500,000 et \$5,000,000 une autre année. Nous ne croyions pas non plus qu'on viendrait nous demander de diminuer notre taux d'intérêt et d'altérer nos garanties afin que la compagnie ne risquât rien, et qu'elle fût certaine d'avoir de bons intérêts et une magnifique entreprise subséquemment. Ces messieurs disent qu'ils paieront un bon dividende dès le commencement. Eh bien, nous touchons au commencement. Que ces messieurs pren-

nent un dividende à même les recettes, et qu'ils emploient l'argent pour compléter le chemin qui produira les recettes. Qu'ils ne fassent pas comme ce vieillard qui avait mis son argent dans une serviette et l'avait enfoui dans la terre; qu'ils le placent là où il fera le plus grand bien au pays, qu'ils le placent là où il doit être.

Pourquoi a-t-on émis ce stock, le stock de \$60,000,000 ? Pour payer des dividendes aux actionnaires. N'était-ce pas pour bâtir le chemin qu'on avait l'argent ? Employez l'argent à bâtir le chemin, alors. La compagnie a déjà mis \$9,000,000 de capital nominal dans les goussets de ses actionnaires. Que la compagnie prenne les \$14,000,000 qui sont dans les mains du gouvernement et qu'elle les mette sur le chemin. Cet argent paiera la dette flottante; il répondra aux besoins nouveaux; il gardera nos garanties telles qu'elles sont, et il nous empêchera de réduire le taux de l'intérêt.

Si les actionnaires veulent avoir \$14,000,000 de plus, qu'ils nous demandent de leur faire avoir l'argent que le gouvernement garde présentement. Mon opinion est que la compagnie devrait demander au parlement ce que le parlement lui accorderait sans doute volontiers. Ces actionnaires devraient dire: Messieurs, nous constatons que nous sommes trompés dans nos calculs; nous voyons que nous avons pris trop d'argent pour nos profits sur le stock; nous voyons qu'il nous faut des fonds pour l'objet même de l'entreprise, la construction du chemin, qui nous donnera des dividendes; s'il vous plaît, remettez-nous ces \$14,000,000 afin que nous puissions les affecter à la construction du chemin ainsi qu'ils doivent l'être.

Que les actionnaires nous tiennent ce langage et nous accéderons volontiers à leur demande. Nous dirons: C'est là que l'argent aurait toujours dû aller; il devrait certainement y aller maintenant.

Je crois que l'on n'a donné aucune raison qui nous justifierait d'accorder la demande de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou cette proposition du gouvernement qui tend à imposer pour toujours un fardeau de quinze millions de piastres sur le commerce de ce pays et à élever jusqu'à ce point les taux et les tarifs qu'il faudra pour que l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique soit payante. Et l'on veut faire tout cela parce que les actionnaires de cette institution, ayant réalisé \$24,500,000 avec un capital de \$60,000,000, ont jugé à propos de s'approprier \$24,500,000 pour payer des dividendes. Je prétends que nous devrions leur dire: messieurs, vous pourrez avoir les \$14,000,000 quand vous voudrez. Réunissez-vous en assemblée générale, et si vous voulez cet argent, venez nous le demander et il vous sera remis; ce sont vos fonds mis en dépôt par vous; mais tant qu'ils sont là vous faites preuve d'impudence en venant nous demander d'autres deniers encore et nous prier d'altérer nos garanties, afin que vous puissiez imposer de nouvelles charges sur le chemin et assurer le paiement de vos dividendes d'une façon certaine.

Entretenez ces opinions que je viens d'exprimer, je proteste donc contre la passation de ces résolutions.

M. IVES: M. l'Orateur, l'honorable député qui vient de reprendre son siège a réussi, au moins une fois, depuis 1878, à se faire applaudir d'une façon qu'on pourrait appeler cordiale.

M. DAVIES: C'était l'occasion de le faire.

M. IVES: Oui, l'occasion le demandait, parce que c'est la première fois que le chef de l'opposition énonce une politique sur un sujet quelconque. Il mérite certainement les applaudissements de ses amis. Je félicite ces messieurs de cette manifestation cordiale; c'est une juste rétribution des sept semaines de rude travail et des huit heures d'efforts oratoires de l'honorable chef de l'opposition.

Quelques DÉPUTÉS: Oh, oh.

M. BLAKE

M. IVES: Vous manifestez vos tendances naturelles par des grognements, mais cela ne me dérangera pas. Il y a quelque temps des journaux conservateurs donnèrent à entendre que le chef de l'opposition n'était pas exactement d'accord avec ses partisans en cette Chambre, qui entravaient la marche des affaires depuis des semaines, en discutant le bill concernant le cens électoral; et l'on expliqua que le chef de l'opposition n'était pas en Chambre parce qu'il n'approuvait pas la ligne de conduite de ces messieurs. Mais, après les preuves de travail qu'il vient de nous donner, je crois qu'il mérite qu'on le déclare innocent de cette accusation. Je crois qu'il est parfaitement satisfaisant pour nous de savoir que pendant les sept dernières semaines l'honorable député a préparé cette longue série de chiffres qu'il nous a déjà présentés une douzaine de fois sous autant de formes qu'il a prononcé de discours.

Comme il est près de six heures, j'emploierai les quelques minutes qui restent, à parler d'une des questions auxquelles l'honorable député a fait allusion, sous forme de badinage, afin d'égayer les détails un peu arides de son discours. Il a traité une foule de questions en dehors du sujet, pour amuser son auditoire; il n'a réussi qu'une seule fois, et c'est lorsqu'il a fait allusion au secrétaire d'Etat s'écriant: "Tout le monde en route pour l'Ouest." Il demanda de quel endroit le secrétaire d'Etat partirait; partirait-il de Montréal ou de Québec? Il parla aussi du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer comme conducteur de ce train, et il dit que la seule différence entre lui et le secrétaire d'Etat, c'est qu'il dirait en partant de Montréal: "En route pour l'Est;" puis à voix basse, si basse que je l'ai à peine entendu, il fit une autre allusion au ministre des chemins de fer à propos de la subvention proposée à la ligne courte depuis Montréal jusqu'aux provinces maritimes.

Je demanderai à l'honorable député quelle espèce de conducteur il ferait sur ce train? Où embarquerait-il? Embarquerait-il à Callander, ou dans la section des prairies? S'il ne constrait que la section des prairies, comme il a toujours demandé, je suppose qu'il devra faire usage des cours d'eau de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) pour s'y rendre, et alors par cette route il ne pourrait pas se rendre à la Colombie-Britannique. Il ne pourrait pas monter à bord ni à Port-Moody, ni à Calgary, ni même à Montréal, ni à Québec.

M. McCALLUM: Il partirait des écluses de Fort-Frances.

M. IVES: Ce serait une belle place pour attendre le départ du train, car il pourrait passer la nuit dans l'hôtel Neebing. Je comprends pourquoi l'honorable député a parlé à voix basse lorsqu'il a parlé de partir de Montréal; il n'aurait pas voulu blesser les sentiments de quelques-uns de ses propres partisans. Cela est tellement vrai que bien que les résolutions soient déjà devant cette Chambre depuis plusieurs jours, le *Globe* n'a pas un mot à dire à propos de la construction d'un chemin de fer de Montréal aux provinces maritimes. Il avait besoin de parler bas, à cause de son ami à sa gauche, (M. Laurier) qui doit certainement être satisfait de voir le chemin se prolonger depuis Montréal jusqu'à sa division électoral, à Québec.

Advenant six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. MACMASTER: Je me lève pour demander à la Chambre la permission de soulever une question de privilège, pour donner une explication personnelle. Le *Witness* de Montréal, du 16 juin, contient l'article suivant intitulé: Manipulation des Débats:

A la séance du soir, M. Blake, sur une question de privilège fit remarquer une intercalation qui avait été mise dans l'édition révisée et per-

manente des *Débats* d'une manière qui laisse peu de doute que quelqu'un a manipulé le compte-rendu officiel des débats. Cette altération se trouve dans le débat du 8 juin, à l'endroit où se trouve le discours dans lequel M. Macmaster a dit si mal à propos, que les montagnards Écossais d'il y a 150 ans étaient presque à l'état sauvage. Dans la première édition du débat qui parut le lendemain, il n'y a aucune interruption dans le discours de M. Macmaster, mais dans l'édition permanente des *Débats*, après que les députés ont eu l'occasion de corriger leurs discours justement à cet endroit, se trouve une interruption de M. Blake disant que les anciens montagnards écossais volaient des animaux. Le règlement concernant la correction des *Débats* c'est qu'un député peut faire toutes les corrections nécessaires dans son propre discours, mais personne n'a le droit d'ajouter quelque chose et de l'attribuer à un autre député, comme cela a été fait dans ce cas-ci. De plus, ces paroles n'avaient jamais été prononcées par M. Blake, et personne n'avait le moindre prétexte pour faire ce changement.

M. Bowell, le ministre des Douanes, confirma la dénégation de M. Blake, mais il ajoute que les paroles qu'on lui attribuait avaient été prononcées par quelqu'un dans la Chambre. Il appert que l'intercalation a été faite dans une correction du discours de M. Macmaster, remise à l'imprimerie par lui-même et à l'insu de la direction des *Débats*, et il paraît de plus que M. Macmaster a fait distribuer à ses électeurs de nombreux exemplaires de son discours ainsi corrigé. M. Macmaster n'était pas à son siège à la Chambre hier pour donner des explications sur cette affaire qui, en attendant, a une mauvaise apparence.

On me dit qu'un article dans le même sens a aussi paru dans le *Globe* de Toronto. J'étais absent lorsque le chef de l'opposition souleva cette question il y a quelques jours, et c'est la première occasion que j'ai de fournir une explication à la Chambre. Les accusations contenues dans cet article sont celles-ci : premièrement j'ai attribué mes propres paroles à un autre ; deuxièmement j'ai intercalé ces paroles dans le rapport officiel des débats à l'insu de la direction des *Débats*, et troisièmement, j'ai commandé de nombreux exemplaires des *Débats* contenant mon discours corrigé avec l'intention d'envoyer à mes électeurs un rapport erroné.

Maintenant, M. l'Orateur, tout cet écrit en autant qu'il me concerne est faux, soit directement, soit indirectement. Je dois expliquer les circonstances dans lesquelles la chose a eu lieu. Je parlais sur le bill concernant le cens électoral, sur la question d'accorder le droit de vote aux sauvages. J'indiquais les progrès que le monde a faits depuis 1642. Un député de cette Chambre avait parlé de la condition des sauvages à cette époque et argumentait contre l'extension du cens électoral aux sauvages, en se basant, en partie, sinon entièrement, sur le fait de leur manque complet de civilisation en 1642. Je signalais les progrès qui s'étaient accomplis dans le monde depuis cette date afin de démontrer l'impropriété d'un tel argument ; je parlais des progrès accomplis par mes propres ancêtres, les montagnards écossais, depuis une date relativement récente.

A cet endroit de mon discours l'honorable chef de l'opposition m'interrompit ; je n'entendis pas distinctement ses paroles ; comme je désirais savoir ce qu'il avait dit je répliquai immédiatement : " Je vous demande pardon." Le chef de l'opposition ne répondit pas ; il s'était retourné et avait engagé une conversation, ou échangeait un sourire avec le député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright). Je me suis alors retourné de ce côté, et comme je désirais savoir ce qu'il avait dit je demandai : " Qu'a-t-il dit ? " Un député près de moi répondit : " Il a dit qu'ils volaient des animaux." L'honorable chef de l'opposition rit dans le moment.

M. BLAKE : Je ne ris pas dans l'intention de jeter le moindre doute sur les explications de l'honorable député.

M. MACMASTER : Il me fait plaisir d'entendre cela. Je raconte les choses telles qu'elles se sont passées.

M. BLAKE : Je n'en doute pas du tout.

M. MACMASTER : Et j'espère pouvoir convaincre l'honorable député que je suis incapable de commettre un acte comme celui qui me rapproche ces journaux.

M. BLAKE : Je n'accuse pas l'honorable député de donner de fausses explications.

M. MACMASTER : La réponse fut : " Il dit qu'ils volaient des animaux." Jusqu'à ce moment-là il n'avait pas

été question de vol d'animaux dans mon discours. J'ai cru que la réponse qu'on me donnait était exacte et que le chef de l'opposition avait prononcé ces paroles. Je n'ai jamais eu le moindre doute avant d'avoir vu dans les journaux de Montréal, la dénégation de l'honorable député. Croyant, comme je viens de le dire, qu'il avait prononcé ces paroles, je répondis comme suit :

Je ne doute pas que mes nobles ancêtres aient volé des animaux et montraient leurs prouesses dans la guerre en envahissant les pays du sud ; je ne doute pas non plus qu'ils aient traversé le canal pour aller trouver les ancêtres de mon honorable ami.

Ces paroles qui sont dans la copie originale des *Débats*, prouve clairement que je croyais de bonne foi répondre à l'interruption de l'honorable député. Le lendemain, M. Boyce, le reviseur des *Débats*, vint me remettre comme c'est l'habitude pour tous les députés, la première épreuve de mon discours. C'était, je crois, dans l'après-midi de jeudi dernier. Je devais quitter la ville le lendemain matin. Quelques heures après il vint me demander si je pouvais lui laisser avoir mon discours corrigé le même soir. Je lui dis que je tâcherais de le faire, bien que je fusse très occupé. Dans l'intervalle j'avais relu mon discours, et lorsque j'arrivai au passage qui a causé cette difficulté, je m'aperçus que l'interruption que je croyais avoir été faite par le chef de l'opposition avait été entièrement omise de la première épreuve des *Débats* ; et alors cela paraissait comme si les mots :

Je ne doute pas que mes nobles ancêtres aient volé des animaux et montré leurs prouesses dans la guerre en envahissant les pays du sud ; je ne doute pas non plus qu'ils aient traversé le canal pour aller trouver les ancêtres de mon honorable ami,

avaient été volontairement prononcés par moi, pendant que je ne les disais qu'en supposant répondre à la remarque de l'honorable député : " Ils ont volé des animaux." M. Boyce vint à mon bureau, où je suis en ce moment, et mon ami, l'honorable député d'Ottawa (M. Mackintosh) était aussi présent. Je fis remarquer à M. Boyce, en présence de mon honorable ami qu'il y avait une omission dans la première épreuve du rapport des débats ; que l'interruption du chef de l'opposition avait été omise ; que sans cela ma remarque n'avait aucun sens, et ne disait pas aux ancêtres de qui je faisais allusion. Je dis alors que pour avoir un rapport véridique et pour faire comprendre mon intention en disant cela, l'interruption de l'honorable chef de l'opposition devrait être insérée dans le rapport. M. Boyce me dit : " Très bien, monsieur Macmaster, si c'est exact, mettez-le." Je répondis : " Je vais le faire et je vous assure que c'est exact."

J'ai fait l'intercalation moi-même, et s'il y a quelqu'un à blâmer, le reviseur des *Débats*, M. Boyce, est exempt de tout blâme, ainsi que tout autre, à l'exception de moi-même. Je demandai aussi à M. Boyce s'il était nécessaire de voir quelqu'autre employé des *Débats* à ce sujet, et il répondit : " Non, si c'est bien comme cela, ce n'est pas nécessaire."

J'ajoutai les mots et je remis l'épreuve à M. Boyce, comme je l'ai toujours fait auparavant, et il l'emporta, je suppose, au bureau des *Débats* ; et les débats ainsi corrigés furent imprimés avec la remarque que j'avais attribuée au chef de l'opposition. J'en reçus une copie à Montréal. Hier matin je lus dans les journaux que le chef de l'opposition s'était levé dans la Chambre et avait nié avoir prononcé ces paroles. Il est vrai qu'il ne m'a pas accusé de les avoir frauduleusement insérées dans le rapport des débats. Il s'est permis une autre remarque qui était en dehors de la question ; il dit que la seule chose dont il tenait mes ancêtres responsables, c'était de m'avoir produit.

Je ne crois pas que cette remarque était nécessaire à la correction que l'honorable député voulait faire faire, parce que j'espère, si je vis, de n'être pas tout à fait indigne de mes nobles ancêtres, et je suis certain que dans l'histoire de mes ancêtres il n'y a rien dont je puisse avoir à rougir.

Je ne fais pas ces remarques, comme le verront les honorables messieurs, dans un esprit acrimonieux, et je ne

voudrais pas intercaler dans cette déclaration la moindre chose qui puisse tendre à l'embarrasser ou à donner à qui que ce soit lieu de supposer que j'attaque l'honorable monsieur parce qu'il se serait servi de ces paroles, ou faire quoi que ce soit pour détourner l'attention de la Chambre et du public de la déclaration claire et sincère que je fais actuellement. Dès que je vis, hier matin, dans les journaux, ce qu'avait dit l'honorable chef de l'opposition, je télégraphiai à mes fidèles amis personnels dans cette Chambre, l'honorable député de la ville d'Ottawa (M. Mackintosh) et l'honorable député d'Essex (M. Paterson), leur signalant ce qu'avait dit l'honorable chef de l'opposition, et les priant d'aller immédiatement au bureau des *Débats* voir à ce que les corrections nécessaires soient faites dans le rapport officiel des débats. Voilà tout ce que je pouvais faire dans les circonstances. L'honorable monsieur comprendra que l'accusation comportant que j'avais modifié son discours n'est aucunement fondée. La seule chose que j'aie faite a été de lui attribuer une remarque que je croyais très sincèrement qu'il avait faite.

L'honorable monsieur remarquera aussi que la deuxième accusation portée contre moi dans cet article, savoir, que ce changement a été fait dans les *Débats* à l'insu de la direction des *Débats*, est entièrement fautive, car j'avais communiqué au réviseur des *Débats* tous les faits relatifs à cette question. En conséquence, il ne reste que l'explication concernant ma commande d'exemplaires des *Débats* pour être distribués à mes commettants.

J'avais constaté, soit parce que j'avais parlé très vite en cette occasion, ou parce que mes phrases étaient longues, ou soit parce qu'il est difficile de rapporter mes discours, ou que les reporters des *Débats* ne sont pas accoutumés à mon genre de débit, vu que je n'ai pas très souvent importuné la Chambre, ou encore soit qu'il y ait d'autres imperfections dans mon genre rapide de débit, j'avais constaté, dis-je, que les premiers exemplaires imprimés de mon discours renfermaient des erreurs, et je désirais avoir un exemplaire exact pour mes commettants. Je désirais cela d'abord, parce que je voulais qu'ils eussent devant eux la vérité pure et franche, et, en deuxième lieu, parce qu'on m'avait informé d'une manière précise que certains messieurs, sympathiques aux honorables députés de la gauche—je ne dirai pas des membres de cette Chambre, car j'ignore ce qui en est à ce sujet—avaient l'intention de faire imprimer et distribuer dans ma division beaucoup plus que mille exemplaires de la première impression de mon discours, afin de mettre mes commettants sous une fausse impression touchant ce que j'avais dit, et que ces messieurs prenaient même déjà des mesures dans ce sens.

J'ai cru, en conséquence, qu'en justice pour moi et pour mes commettants, ces derniers devaient avoir une version véridique de ce que j'avais dit, et j'ai commandé des exemplaires de la version exacte de mon discours. Mais lorsque j'ai commandé ces exemplaires, je ne supposais aucunement qu'il y eût quoi que ce soit d'imputé faussement au chef de l'opposition, ou à n'importe quel autre membre de cette Chambre; et lorsque j'ai vu que l'honorable monsieur avait déclaré clairement—et lorsqu'il dit quelques chose je le crois—qu'il y avait une erreur dans la copie révisée, j'ai pris tous les moyens possibles, par la voie du télégraphe et par le double intermédiaire de deux messieurs que je savais ne devoir rien épargner pour m'être utiles, pour faire la correction, et je puis maintenant dire que, grâce à la diligence de mes honorables amis pas un seul exemplaire du discours dont s'est plaint l'honorable chef de l'opposition n'a été distribué à mes commettants. Je crois qu'un ou deux exemplaires ont été envoyés pour être examinés, mais pas un seul exemplaire soit de ce compte-rendu ou de celui qui est maintenant révisé d'une manière exacte, avec l'amendement suggéré par l'honorable monsieur, n'a été envoyé à mes commettants.

M. MACMASTER

S'il y a eu de ma part une erreur, erreur involontaire, en attribuant au chef de l'opposition une remarque qu'il n'avait pas faite, j'espère que, vu la ligne de conduite que j'ai suivie, et je crois avoir fait tout ce qu'il m'était possible de faire pour réparer l'erreur—il pourra dire à cette Chambre, comme je crois qu'il le devrait en justice pour un homme public, occupant l'humble position que j'occupe dans cette Chambre et dans le pays, qu'après la déclaration entière, et, je l'espère, explicite, ou soit claire et explicite, véridique que j'ai faite, je n'ai pas eu la moindre intention de commettre une injustice à son égard, ou de me soustraire aux conséquences que pouvaient avoir les remarques que j'avais faites.

M. BLAKE: Je regrette que l'honorable monsieur ait mal interprété mon sourire. Je répète ce que j'ai dit, que je n'avais pas la moindre idée d'indiquer par un sourire, que je n'ajoutais pas foi à l'exactitude parfaite de la déclaration de l'honorable monsieur. J'accepte sa déclaration comme celle d'un gentilhomme, littéralement et absolument véridique.

Je n'ai pas accusé l'honorable monsieur; je ne l'aurais point accusé, durant son absence, d'avoir commis un acte frauduleux ou inconvenant dans ce sens. J'ai compris qu'il était important d'exposer, le plus tôt possible—et, d'après ce qu'a dit l'honorable monsieur, il est heureux que j'aie agi ainsi—simplement les faits tels qu'ils étaient—et j'ai regretté que l'honorable monsieur fût absent—les faits que je n'avais pas dit ce qui m'était attribué dans le rapport, et que ce dernier ne m'avait point été soumis pour être corrigé.

L'honorable monsieur vient de dire comment il avait obtenu les renseignements d'après lesquels il a pris la responsabilité de faire cette intercalation. Je regrette de n'avoir pas remarqué, au cours du débat, que l'honorable monsieur eût indiqué qu'il n'avait pas saisi ma remarque. J'apprends maintenant pour la première fois qu'il a indiqué ce fait, sans cela j'aurais répété ma remarque dans le temps.

M. MACMASTER: C'est indiqué dans les *Débats* mêmes.

M. BLAKE: Il n'y est pas indiqué que l'honorable monsieur ait dit: "Je vous demande pardon."

Je regrette de n'avoir pas entendu lorsqu'il a dit: "Je vous demande pardon," et lorsqu'il a répondu, comme je le supposais, à la remarque que j'avais faite, je ne pouvais être censé comprendre qu'il répondait à une remarque que je n'avais pas faite. Je croyais qu'il faisait une réponse plaisante à mon observation plaisante. J'essayais de féliciter l'honorable monsieur du progrès du développement depuis cette période, il y a 150 ans, lorsqu'il a dit que ses ancêtres étaient sauvages. Il avait dit: "Le sauvage avancera par le progrès du développement, il ira progressant;" et j'ai répondu: "Le progrès du développement." Je croyais qu'il était un exemple frappant du progrès du développement, une preuve de la théorie de l'honorable monsieur. Voilà toute la remarque que j'ai faite, et lorsque l'honorable monsieur a répliqué, je n'ai pas fait beaucoup d'attention à sa réponse. Je ne la croyais pas très appropriée, mais elle ne m'a pas porté à supposer qu'il eût mal compris ce que j'avais dit.

Je puis exprimer le regret, que partage, je crois, l'honorable monsieur, que lorsque l'intercalation a été faite les rapporteurs officiels, ou d'autres, n'aient pas conseillé de me demander si les paroles que l'on m'attribuait étaient exactes, mais j'ai la plus grande confiance que l'honorable monsieur croyait absolument ce que lui avait dit son ami, qu'il était entièrement convaincu après ce que lui avait dit son ami, et qu'il a pris la responsabilité qu'il regrette avoir prise, comme je le regrette moi-même, sans le moindre désir ou la moindre intention de m'imputer des paroles que je n'avais pas prononcées ou qu'il croyait que je n'avais pas prononcées.

M. MACMASTER: Je ne connaissais pas la manière dont les reporters des *Débats* soumettent ces corrections, et je ne savais pas si l'on avait coutume de soumettre aux représentants des modifications de ce genre. Je constate que quel-

ques-unes des interruptions que j'ai faites moi-même durant le débat n'ont pas été insérées, interruptions faites pendant le discours de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton).

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. IVES : Avant que la Chambre se fût réunie et que vous eussiez pris le fauteuil, M. l'Orateur, je ne m'attendais pas à prendre maintenant part à cette discussion, et je dois exprimer le regret que celui que je m'attendais de voir prendre part aujourd'hui au débat et qui, je le regrette, a été obligé de s'absenter, ne soit pas ici pour remplir cette tâche avec beaucoup plus d'habileté que je ne saurais espérer de m'en acquitter. Je le regrette d'autant plus qu'il m'a été impossible d'assister à la discussion d'hier, et que je n'ai pu entendre la partie du discours de l'honorable monsieur qu'il a prononcé hier ; je serai forcé, en conséquence, de me borner, dans les allusions que je ferai à ces remarques, à cette partie de son discours qu'il a prononcée cette après-midi.

Dans la première partie de son discours prononcé cette après-midi, l'honorable monsieur, dans le but, je suppose, de montrer que les prévisions de la compagnie du chemin de fer, de pouvoir faire face à ses obligations déterminées, ne se réaliseront probablement pas, a dit que la compagnie avait malheureusement choisi la mauvaise route, qu'il aurait été beaucoup mieux, pour une foule de raisons qu'il a données, qu'elle eût adopté le tracé de la passe de la Tête-Jaune, que l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) avait approuvé avant d'abandonner le pouvoir, et que, comme plusieurs des résultats de cet abandon du tracé de la passe de la Tête-Jaune pour celui de la passe du Cheval-qui-Rue, les terres que traverse le chemin sont d'une qualité beaucoup inférieure à celles situées plus au nord, les pentes et les courbes beaucoup moins favorables, puis il nous a fait un tableau des plus déchirants des avalanches qui étaient tombées, et qui pourront encore à chaque instant tomber le long de la ligne actuelle.

Je suis sûr que les premiers voyageurs—et ils devront être les plus courageux de notre population—qui entreprendront de se rendre à l'océan Pacifique, à bord du premier train qui fera ce trajet, auront l'occasion de trembler, et ne goûteront probablement pas leur promenade, surtout s'ils lisent les remarques quelque peu longues de l'honorable monsieur, pour savoir son opinion quant au danger que présentent les avalanches dans la passe du Cheval-qui-Rue.

Il nous a dit ensuite que l'on ne pouvait espérer que cette compagnie pût rien obtenir qui valût la peine, en fait de commerce avec la Chine et le Japon, c'est-à-dire de commerce d'entier parcours d'Asie en Europe. Il nous a dit qu'elle ne pouvait espérer cela parce que, jusqu'à présent, le trafic de ce genre qu'avaient eu les chemins de fer américains était très faible. Il nous a ensuite dit que la compagnie doit s'attendre à un très faible trafic local sur toute sa ligne, parce que la population actuelle ne dépasse pas 200,000, et que ça ne vaut pas la peine de comparer les chances du Pacifique canadien avec celle du Northern Pacific, parce que la population plus ou moins tributaire du Northern Pacific s'élève non pas à 200,000, mais à environ deux millions d'habitants. L'honorable monsieur s'est ensuite mis à déprécier les recettes du chemin, et pour cela il a posé ce que les hommes d'expérience en fait de chemins de fer déclareraient, je crois, avec toute la déférence qui lui est due, quelque chose de tout à fait nouveau dans la question des recettes nettes.

M. BLAKE : Oh, non.

M. IVES : Il objecte à ce que la compagnie retranche des recettes brutes les frais d'exploitation, et appelle ce qui reste des recettes nettes.

M. BLAKE : Non, je n'y ai pas objecté.

M. IVES : Je demande pardon ; j'ai compris que l'honorable monsieur avait dit cela. J'ai compris qu'il avait objecté à cela et dit qu'il fallait déduire de ce reste les obligations déterminées, les loyers et l'intérêt payables sur le prix d'achat de Canada Central et du chemin de fer Québec, Montréal et Occidental.

M. BLAKE : Ce que j'ai fait remarquer, c'est que si je voulais connaître les recettes nettes du chemin de fer du Pacifique canadien à proprement parler, de la ligne donnée à l'entreprise, il serait essentiel de ne pas déduire ces recettes nettes d'une partie de l'intérêt, des dépenses et des obligations déterminées se rapportant aux lignes achetées et louées. Je n'objecte aucunement au mode ordinaire de calculer les recettes nettes d'un chemin de fer, lequel consiste à déduire les frais d'exploitation des recettes brutes, pour indiquer quelles sont les recettes nettes, mais j'ai dit que les recettes de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien ne devaient pas être déduites des obligations déterminées des lignes achetées et des lignes louées.

M. IVES : J'ai certainement mal compris l'honorable monsieur. J'ai compris qu'il avait mentionné \$60,000 comme étant ce qu'il considérait les recettes nettes du chemin de fer du Pacifique canadien, et non ce que renferme le rapport.

M. BLAKE : Pas du tout. J'ai porté l'estimation à \$1,560,000.

M. IVES : Puis il parle du coût excessif, résultant de sa construction rapide, et dit que les pentes sont beaucoup plus raides et les courbes beaucoup pires que celles du Union Pacific, qui, prétend-il, est à part le Central Pacific, qui fait partie du Union Pacific, le type fixé par le contrat. Il nous dit ensuite que le prix des terres est beaucoup moins élevé sur le marché qu'il ne l'était, que l'on ne peut guère espérer de retirer bientôt aucun revenu de la vente des terres.

Je ne puis comprendre pourquoi il était nécessaire à l'honorable monsieur, dans cette circonstance, pour les fins de son discours et la conclusion à laquelle il est finalement arrivé, de répéter les arguments dont il s'est presque invariablement servi chaque fois qu'il a porté la parole en Chambre sur ce sujet. Il était nécessaire à la compagnie, et il était nécessaire au ministre suppléant des chemins de fer, en soumettant son projet à la Chambre et en suggérant les changements que renferment ces résolutions, de porter la Chambre et le pays, si possible, à croire que les recettes probables du chemin permettraient à la compagnie de rembourser au pays l'emprunt tel qu'il se trouverait après l'accomplissement de l'arrangement projeté ; mais je n'ai pu comprendre comment cela a pu servir les fins de l'honorable monsieur, comment cela a pu fortifier sa position ou son raisonnement, ou l'aider à arriver à la conclusion à laquelle il est finalement arrivé dans sa péroraison ; et il est d'autant plus regrettable que l'honorable monsieur ait trouvé nécessaire de se servir de ce raisonnement que l'effet de ce dernier sera, je le crains, s'il a un effet quelconque, de faire manquer le but visé par le gouvernement en demandant à la Chambre d'approuver les résolutions qui lui sont actuellement soumises.

Quel est le but du gouvernement ? La proposition comporte la modification des arrangements qui existent actuellement en vertu de l'acte concernant l'emprunt passé à la dernière session, de manière à permettre à la compagnie de se servir de \$15,000,000 d'obligations, \$7,000,000 d'abord et ensuite \$8,000,000, et de les vendre sur les marchés monétaires du monde, afin de se procurer de l'argent pour rembourser l'emprunt temporaire de \$3,000,000 et compléter cette grande entreprise. Mais, M. l'Orateur, les arguments dont s'est servi l'honorable monsieur dans cette partie de son discours auraient certainement pour effet d'engager les capitalistes à ne pas acheter ces obligations, mais au con-

traire à en faire ce qu'ils ont fait des \$35,000,000 de stock, lorsqu'il a été offert en vente sur le marché.

L'honorable monsieur dit : Vous avez choisi le mauvais tracé ; vous avez de mauvaises terres, tandis que vous auriez pu en avoir de bonnes ; vous avez des pentes raides et des courbes d'un faible rayon, et, vu les frais d'exploitation, votre chemin ne peut rapporter de profits. Vous avez des avalanches, qui mettront en péril la vie de vos voyageurs, et pourront détruire votre ligne. Vous ne pouvez vous attendre à retirer aucun avantage du commerce avec la Chine et le Japon. Vous ne pouvez vous attendre à un trafic considérable de 200,000 habitants—bien que je prétende, comme il a dû l'admettre, que la quantité de produits de cette contrée qu'il y a à expédier est aujourd'hui considérable, et contribuerait largement à fournir du trafic au chemin. Il dit : Vous ne pouvez espérer beaucoup de cette faible population, lorsque le Northern Pacific, avec une population tributaire de 2,000,000, n'est guère encore arrivé à une bonne position financière. Il a déprécié davantage, comme je l'ai compris, les recettes du chemin, et a fait remarquer d'une manière formelle que les terres sont pratiquement invendables. Si l'honorable monsieur n'avait pas de but particulier en dépréciant ces terres, il est malheureux qu'il l'ait fait, vu que l'effet sera de faire frustrer l'objet que le gouvernement a en vue en présentant ces résolutions, et de faire échouer le projet que la compagnie a demandé au gouvernement de sanctionner.

Si, comme le dit l'honorable monsieur, on a choisi un mauvais tracé, il peut ne pas être trop tard pour faire un changement. Il n'a pas proposé de changement. Les pentes et les courbes peuvent être modifiées, et, comme je vais le démontrer, on les a modifiées pour un autre chemin de fer. Propose-t-il que l'on améliore les pentes et les courbes ? Pas du tout. Propose-t-il dans l'établissement de la ligne quelque changement de nature à éviter les risques que présentent les avalanches ? Point du tout. Propose-t-il que l'on aide à obtenir un grand nombre d'immigrants ? Pas que je sache. Propose-t-il que l'on prenne des mesures pour augmenter le commerce que l'on peut tirer de la Chine et du Japon ? Pas du tout. Il ne propose pas, non plus, par ce que je lui ai entendu dire, que l'on aide à augmenter la valeur des terres que la compagnie a à vendre. A quoi bon alors cette vieille allusion, dont on a tant abusé aux désavantages que, dit-on, cette compagnie éprouve ? Elle n'a certainement été d'aucune utilité au raisonnement de l'honorable monsieur ; elle était en dehors de la teneur générale de son discours, et si elle a un effet quelconque, cet effet sera désastreux pour la position financière de la compagnie.

Mais, M. l'Orateur, quels sont les faits à ce sujet ? A-t-on choisi le mauvais tracé ? On admettra immédiatement qu'en choisissant le tracé actuel au lieu de prendre celui de la passe de la Tête-Jaune, on a épargné une distance d'au moins 100 milles. Ceci est, en soi, très important. Quant aux terres, l'honorable monsieur conviendra, je suppose, qu'au point de vue du climat, plus le chemin passe au sud, toutes choses égales d'ailleurs, plus les terres ont de valeur ; et nous avons le témoignage de l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), que les terres que traverse le chemin de fer, loin d'être de mauvaise qualité, sont au contraire de bonnes terres ; et je croyais depuis quelques mois que ce témoignage avait réglé les prétentions des honorables messieurs de la gauche au sujet des terres qui avoisinent cette voie ferrée. J'ai déjà dit que si faible que soit la population du Nord-Ouest, la quantité de grains qui y a été récoltée l'an dernier, et que l'on a expédié et que l'on expédie actuellement, est très considérable, et est si grande qu'elle fournit beaucoup de trafic au chemin, et peut certainement promettre, à une époque rapprochée, un trafic suffisant pour faire de cette ligne une ligne profitable.

Mais l'honorable monsieur dit que le Northern Pacific a une population de 2,000,000, et j'ai remarqué qu'il avait inclus dans cette population celle de l'Etat du Min-

M. IVES

nesota. Or, je vous dirai, M. l'Orateur, que l'Etat du Minnesota fournit du trafic au chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, et à ces diverses voies ferrées qui s'étendent de Chicago à Saint-Paul, à Minneapolis et à d'autres villes de l'Etat du Minnesota. Mais pour ce qui est de la ligne qui s'étend jusqu'à Duluth, le Northern Pacific ne reçoit pas une partie considérable de son trafic de l'Etat du Minnesota. Ces remarques s'appliquent avec une force presque égale à une partie considérable de l'Etat du Dakota. La population de l'ouest du Dakota est très clairsemée, presque aussi clairsemée que celle de notre Nord-Ouest ; et c'est une population qui, proportion gardée de son chiffre, fournit moins de trafic aux chemins de fer que la population de notre propre Nord-Ouest. J'ai été surpris d'entendre l'honorable monsieur dire qu'une étendue de pays assez grande pour contenir une population de 2,000,000 est tributaire du Northern Pacific. Mais, M. l'Orateur, si cette grande étendue de pays qu'il a mentionnée est tributaire du Northern Pacific, la région de la Saskatchewan, celle d'Edmonton, de Prince-Albert et de Battleford, et la partie sud du Manitoba sont également tributaires du chemin de fer du Pacifique canadien. Elles le sont dans ce sens que, les embranchements s'étendant depuis ces parties plus éloignées du pays, apporteront éventuellement le trafic à la ligne mère du chemin de fer du Pacifique canadien.

Pour ce qui regarde les recettes du chemin, il suffit de se rappeler que pendant la dernière année complète des opérations de la compagnie, comme l'établissent ses propres livres, et le rapport de M. Miall, les recettes nettes ont été de 1,191,891. Il y a ensuite le point, un des points favoris de l'honorable monsieur, que la construction rapide de la ligne aurait entraîné des dépenses excessives, et c'est là une des raisons pour lesquelles il allègue toujours que la construction du chemin de fer du Pacifique a coûté tant d'argent. Je vais m'arrêter un instant à ce point. J'admets que, dans des circonstances ordinaires, rapidité excessive signifie dépenses excessives ; mais vu les circonstances dans lesquelles ce chemin a été construit, les rails à un prix remarquablement bas que l'on a employés, l'épargne d'intérêt que l'on a effectuée, et l'économie opérée dans les travaux de génie civil et dans les autres dépenses, je crois que ces épargnes dépassent l'augmentation du coût des travaux résultant des salaires plus élevés que l'on a à payer, en général, lorsqu'on a besoin d'un grand nombre d'hommes dans un bref délai.

Pour ce qui regarde la question des pentes et des courbes, l'honorable monsieur dit que le Union Pacific doit servir de type. Je n'ai jamais compris cela, excepté autant que le Central Pacific faisait partie du Union Pacific. Il n'y a pas, M. l'Orateur, de chemin de fer appelé Central Pacific, si ce n'est comme partie du chemin de fer fusionné. Le chemin entier est connu sous le nom de Union Pacific, et est compris ainsi par les habitants de toutes les villes et cités de l'Ouest. Si vous demandiez à un homme : Par quelle ligne allez-vous à Chicago ? il vous répondrait : par le Union Pacific ; et non par le Central Pacific et Union Pacific, ou par le Northern Pacific ou le Southern Pacific. Quel sens y aurait-il à prendre pour notre chemin de fer du Pacifique Canadien le type d'une ligne qui traverse un pays ne ressemblant en rien à celui que l'honorable monsieur a caractérisé du nom de mer de montagnes ?

M. BLAKE : Par la passe de la Tête-Jaune.

M. IVES : Je ne veux pas dire qu'il n'y ait point de montagnes en vue d'aucune partie du Union Pacific ; mais je veux dire que, comparé à la mer de montagnes dont l'honorable monsieur parle avec délices, comparé à la Colombie-Britannique, soit par la passe de la Tête-Jaune ou par la passe du Cheval-qui-Rue, le Union Pacific—est un chemin relativement uni et facile. Le Central Pacific, toutefois, traverse une région difficile, et a des pentes maximum de 116 pieds au mille et des courbes maximum

de 11 degrés. Je regrette pour l'autorité, venue de Washington, que l'honorable monsieur a lue aujourd'hui, vu la peine que le député de Norfolk-Nord et lui se sont donnée pour se la procurer, que l'on ait modifié les rampes du Union Pacific depuis la passation du contrat entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Tous les hommes compétents en fait de chemin de fer savent, et l'honorable monsieur peut se renseigner à ce sujet sans aller jusqu'à Washington, que des mois après que le gouvernement eut choisi le Union Pacific pour type, on fit un changement très considérable, qui réduisit à environ 90 pieds, ou à un peu moins, le maximum de ses pentes, qui était auparavant de 116 pieds.

L'honorable monsieur, afin de nous donner un de ces moments de répit dont j'ai parlé avant l'ajournement, a demandé—et c'était certainement très plaisant—si la déclaration du secrétaire d'Etat était exacte, pourquoi la compagnie demandait au gouvernement un emprunt, et il a dit qu'il comprendrait mieux la question si le gouvernement demandait un emprunt à la compagnie. Je retorquerai en demandant à l'honorable monsieur quelle objection il peut y avoir, après le sombre tableau qu'il a fait de la ligne, des terres, des recettes, des rampes, des courbes et du trafic probable de ce chemin. Après le sombre tableau qu'il a fait, il est certainement aussi à propos de lui demander s'il y a encore des objections à ce que la compagnie demande de nouveaux secours.

L'honorable monsieur a, dans la deuxième partie de son discours, parlé du nouvel arrangement projeté, des résolutions dont la Chambre est saisie, et autant que j'ai pu le comprendre, il a dit qu'il y était opposé à cause de certaines objections. Il a dit, ce dont il s'est plaint, qu'il y avait une réduction de 5 à 4 pour 100 dans le taux de l'intérêt, et que cet arrangement amoindrirait la garantie que nous possédons actuellement. Pour ce qui est de cette réduction de 5 à 4 pour 100, l'honorable monsieur admettra lui-même, je suppose, que le gouvernement peut l'effectuer sans aucune perte, ou, tout au plus, avec une perte très insignifiante pour le pays. Il y a ceci à ajouter. Cette compagnie dit au pays: Il nous faut une modification de l'arrangement de la dernière session. Nous voulons un changement qui rende en partie libre d'obligations la ligne-mère de notre chemin, afin que nous puissions y mettre une garantie, et qu'une partie de cette garantie soit donnée au public.

L'objet que nous avons en vue en cherchant à adopter ces résolutions, c'est de mettre la compagnie en mesure d'obtenir du public les nouveaux capitaux nécessaires pour compléter entièrement l'entreprise, conformément à ses plans et à ses désirs. Si nous pouvons, sans perte pour le pays, réduire les charges établies de manière à permettre à la compagnie de montrer que ses recettes sont maintenant, ou seront probablement bientôt suffisantes pour faire face à ses charges établies, nous serons alors en mesure de donner une valeur aux obligations, et la compagnie pourra se présenter sur le marché et vendre ces obligations, ce qu'elle ne pourrait faire si nous insistions sur les conditions rigoureuses et le taux d'intérêt qui élèveraient les charges établies au delà de ce que la compagnie pourrait montrer qu'elle est capable de payer avec ses recettes. Si nous avons en vue l'objet spécial, sans perte pour le pays, de changer l'arrangement de la dernière session de manière à la compagnie d'obtenir du public les capitaux additionnels que tout le monde admet être nécessaires, alors je dirai faisons le présent arrangement de façon à ne pas faire manquer l'objet que nous avons en vue; faisons-le, si nous le pouvons, sans faire subir de perte au pays, comme nous le pouvons certainement dans le cas actuel, et aidons à convaincre le public que les charges établies du chemin n'excéderont pas ce que l'on peut regarder comme les recettes nettes provenant de son exploitation.

L'honorable monsieur a encore dit que cette proposition amoindrirait notre garantie. Quelle est notre garantie en

vertu de l'acte de la dernière session? Notre garantie est un lien ou hypothèque statutaire. Comment pourriez-vous en disposer. Vous ne pouvez la vendre, ni même la forclore, avant 1891. Supposons que la compagnie n'enlève pas une autre pelletée de terre, je demanderai aux membres de l'opposition ce que pourrait faire le gouvernement pour faire remplir les conditions du prêt de la dernière session.

M. CAMERON (Huron): Prendre possession.

M. IVES: L'honorable monsieur devrait être trop bon avocat pour supposer que par notre propre acte, notre propre volonté, sans prendre de procédures judiciaires ou sans montrer que nous avons un droit, nous pourrions prendre possession du chemin, l'enlever aux entrepreneurs avant 1891, époque à laquelle le contrat doit être exécuté. Je ne vois pas très bien comment vous pourriez vous emparer du chemin. Voilà la garantie de l'honorable monsieur qu'il dit devoir être amoindrie. Qu'avons-nous à la place de cette garantie? Une obligation marchande, quelque chose dont nous pouvons disposer pour sa valeur.

M. CAMERON (Huron): Ecoutez, écoutez.

M. IVES: Oui, s'il vous plaît, et j'espère qu'elle vaut plus que le pair. Je ne crois pas que cela vous plairait. Nous avons quelque chose de marchand, quelque chose dont on peut disposer et réaliser le montant.

Un cours du débat de la dernière session, lorsqu'on proposa de faire le prêt, l'honorable monsieur prétendit, et c'est ce qui a produit le plus d'effet sur le peuple, que bien que cela fut avancé comme prêt, ça équivaldrait définitivement à un don. L'honorable monsieur dit: "Vous allez faire avec cette compagnie précisément ce que vous avez fait avec le Grand-Tronc; vous allez abandonner la réclamation du pays en faveur de la réclamation de quelque autre, et la mettre au bas de l'échelle des valeurs, jusqu'à ce qu'elle n'ait aucune valeur, et ce sera finalement un cadeau." Voilà quel était l'argument des honorables messieurs de l'opposition. Cela est impossible avec l'arrangement que l'on propose actuellement. En vertu de l'arrangement que l'on propose aujourd'hui, on pourra disposer de cet effet marchand. On pourra demander au public de prendre ces vingt millions, de même que ces quinze millions qui seront remis à la compagnie, et je dirai que cet arrangement, loin d'amoindrir la garantie, la rend meilleure, que c'est au moins une aussi bonne garantie que l'on pourra réaliser ou dont on pourra disposer.

Mais l'honorable monsieur dit que nous prenons des associés pour un montant de quinze millions, et que dans le cas où la compagnie manquerait à ses engagements, nous serions obligés d'acheter ces quinze millions d'obligations et que ce serait une dépense inutile. Je ne puis partager cette opinion. Si la compagnie faillit à ses engagements, le porteur de quelqu'une de ces obligations pourra forclore, le chemin pourra être vendu, mais le gouvernement n'aura qu'à veiller à ses intérêts, et ne sera pas obligé de surveiller les intérêts des acheteurs de ces \$15,000,000 d'obligations. Plus que cela, dans un cas semblable, nous aurions engagé et intéressé dans cette entreprise pour un montant de quinze millions, des capitalistes qui auraient intérêt à empêcher que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne manque à ses engagements, à l'aider à remplir ses obligations, et qui, dans le cas où elle faillirait, ne nuiraient certainement pas au gouvernement du pays.

L'honorable monsieur dit aussi que les 21,000,000 d'acres de terres constitueraient une garantie insuffisante pour les dix millions du prêt de l'année dernière pour lesquels nous ne prenons pas d'obligations, vu la valeur aujourd'hui dépréciée des terres, parce que, dit-il, les cinq millions d'obligations garanties par les concessions de terres que détient le gouvernement comme garantie de l'exploitation du chemin, et les \$1,123,500 d'obligations garanties par les concessions de terres qui sont entre les mains du public auront la priorité sur notre réclamation de dix millions de dollars. Je deman-

derai à l'honorable monsieur si ces montants n'ont pas aujourd'hui la priorité sur cette réclamation tout comme ils l'auront dans la suite. Certainement qu'ils l'ont; et la position ne se trouvera aucunement changée sous ce rapport. Même à 80 cents l'acre, prix moindre que celui que l'honorable monsieur a osé mentionner même *sotto voce*, les terres seraient suffisantes pour racheter les trois montants qu'il a indiqués.

L'honorable monsieur a essayé, dans la troisième partie de son discours, de démontrer ce que le chemin coûterait au pays, avec le présent arrangement, dans le cas où la compagnie faillirait à ses engagements. Il m'est naturellement impossible, M. l'Orateur, sans voir dans les *Débats* les longs états qu'il a présentés, d'entreprendre une critique des chiffres et des tableaux qu'il a donnés dans son discours, cette après-midi. Je n'ai pu noter ces chiffres, ni les saisir pendant qu'il les donnait, et il n'y aura qu'un autre député, qui consultera ces chiffres, qui pourra y répondre. Une chose, cependant, m'a frappée relativement au prix que le chemin coûtera au pays. Il compte parmi les articles de dépenses que le pays devra payer, non son évaluation ni l'évaluation faite par d'autres des terres qui ont été vendues et dont nous sommes nécessairement privées, mais \$11,000,000 qu'il dit que la compagnie a retirés de ces terres. Je pourrais considérer cela comme juste s'il calculait ce que le chemin coûtera à la compagnie; mais lorsqu'il calcule ce que le chemin coûtera au pays, je dis qu'il serait plus à propos pour lui, vu qu'il a critiqué très sévèrement la déclaration du ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer, de nous donner une estimation de la valeur des terres vendues, au lieu de porter dans son tableau le montant brut en ne laissant rien de cité pour l'administration des terres, le montant brut de ce qui a été reçu pour la vente de ces terres, savoir, \$11,000,000. Puis l'honorable député fait entrer dans son tableau un montant encore plus sujet à objection. Il met dans ce tableau, comme coût du chemin en cas de défaut, les \$15,000,000, montant des obligations qui doivent être données à la compagnie pour être lancées sur le marché. Or, ceci est, d'après la supposition, comme il l'a dit, que le pays sera obligé de racheter ces obligations et de les payer, supposition que je n'admets pas.

L'honorable député n'a pas trouvé à redire à la déclaration du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer quant au coût des chemins, en cas de non-exécution, en supposant que la compagnie ferait défaut sous ce rapport. Il a trouvé à redire seulement à l'entrée de 21,000,000 d'acres à \$2 de l'acre portée au crédit. Maintenant, quel est cet état du coût qui a été donné par l'honorable ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer, et dont l'exactitude en pratique, si je comprends bien le chef de l'opposition, est admise par lui? Cet état comprend certainement tout ce qu'il est possible de compter comme coût du chemin de fer, au cas où tout tournerait mal et où il y aurait défaut de la part de la compagnie. Au risque de paraître prolix, je vais vous donner cet état :

Nous avons 3,753,400 acres de terre vendues à \$2 l'acre, ce qui donne \$7,506,800; subvention en argent, payée et à être payée, \$25,000,000; l'emprunt de la dernière session, payé et devant être payé, en supposant qu'il serait payé en entier, \$25,500,000; emprunt proposé actuellement, \$5,000,000; dette du Canada Central, \$5,333,333, et dividende garanti, \$7,383,912; obligations vendues sur concessions de terres, lorsqu'il n'y a pas eu ventes de terres pour les rembourser, \$1,123,500, et coût des travaux du gouvernement, \$29,500,000; faisant, pour tout ce qui peut en justice être calculé comme prix de revient du chemin de fer, \$103,344,545, montant qui se trouve en deçà de l'estimation faite par l'honorable député dans ces discours précédents relativement au montant probable du coût du chemin. Comme je l'ai déjà dit l'honorable député a fait un grand nombre de relevés au sujet du coût du chemin, du montant que la compagnie avait reçu, de la façon dont elle a disposé de ses

M. IVES

subventions, mais je ne vois pas dans ses discours qu'il croie qu'une partie de l'argent a été volée par la compagnie ou par qui que ce soit. Au contraire, l'explication qu'il nous donne est à l'effet que l'argent n'a pas été appliqué à la construction de la ligne-mère, mais a été placé dans des entreprises étrangères et affecté au paiement de dividendes. Je vous demanderai de noter spécialement ce que l'honorable député a dit quant à l'effet produit par un trafic local considéré sur le trafic à parcours total.

L'honorable député a dit avec raison que si nous pouvons donner au chemin de fer du Pacifique canadien un trafic local considérable, nous mettrons cette voie ferrée en état de transporter à bas prix les produits destinés au parcours total, mais qu'au contraire, s'il n'a pas un trafic local considérable, les charges imposées au trafic à parcours total devront nécessairement être excessives. La compagnie s'est placée au même point de vue pour juger la question. Comment pourriez-vous obtenir le trafic local, si vous ne le trouvez pas à portée de votre ligne-mère? Il est évident que ce sera en construisant des embranchements, en augmentant le nombre de vos raccordements, en vous étendant dans toutes les directions pour vous assurer le trafic des centres commerciaux. C'est là ce que la compagnie a fait. Vous ne vous opposeriez certainement pas au prolongement de Callander à Montréal. Dans quelle position le chemin du Pacifique canadien ne serait-il pas si, en arrivant à Callander, il était obligé de céder tout son trafic à quelque compagnie indépendante qui exigerait ce qu'elle voudrait pour la distance entre Callander et Montréal? Mais si la population de Québec se plaint et se plaint à juste titre des prix exigés aujourd'hui par le chemin de fer le Grand-Tronc entre Québec et Montréal, à plus forte raison ne se plaindrait-elle pas, ainsi que la population de tout le Dominion, y compris celle de la grande province d'Ontario, si le chemin de fer du Pacifique canadien, en atteignant Callander, était absolument obligé d'en passer par ce que d'autres lignes indépendantes de chemin de fer jugeraient à propos d'exiger? Alors vous ne pouvez vous opposer à l'extension d'Ottawa à Brockville, qui vous met en rapport avec la ligne du chemin de fer américain à Morristown, N. Y., vous le pouvez vous opposer au prolongement d'Ottawa à Prescott, qui vous donne un raccordement avec le chemin de fer de Rome et Watertown à Ogdensburg; vous ne pouvez vous opposer à l'embranchement d'Algoma, qui, dans mon opinion, lorsqu'il sera terminé, fournira avec le chemin de Saint-Paul et du Sault-Sainte-Marie, un volume de trafic plus considérable au chemin de fer du Pacifique canadien qu'aucun autre embranchement de cette ligne.

J'espère que le jour n'est pas très éloigné où une partie considérable du trafic qui se dirige aujourd'hui vers Chicago, n'ira plus du tout par Chicago, mais par la nouvelle ligne proposée de Saint-Paul, Minneapolis et du Sault-Sainte-Marie, et par notre réseau du chemin de fer du Pacifique Canadien. Puis le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, dans lequel on a placé un montant d'argent considérable est, d'après ce qui a été dit l'autre jour par l'honorable député, une entreprise qui devrait être terminée sans délai; et, autant que je puis comprendre, il trouvait que la construction n'était pas poussée assez rapidement. De sorte que, relativement aux placements faits par cette compagnie dans des entreprises du dehors, lorsque nous considérons ces entreprises, il faut admettre qu'elles sont tout aussi importantes pour le plan général que la construction de la ligne-mère.

Mais l'honorable député, dans la quatrième partie de son discours, s'est plaint de ce que la compagnie avait payé des dividendes, et il a gardé pour la fin ce qu'il considérait être la partie la plus agréable de son discours; il a gardé les meilleurs vins, à son avis, pour la fin du repas, et dans une éloquente péroraison il a fait un tableau navrant du grief des terrassiers et des cantonniers du chemin qui ont été privés de leurs salaires, tandis que les actionnaires ventrus

se payaient des dividendes. Je présume que l'honorable député avait raison, au point de vue politique, de soigner surtout cette partie de son discours; et si sa déclaration, qui était certainement très plausible et très forte, était la seule déclaration qui pût être faite, elle produirait certainement beaucoup d'effet dans le pays. Mais quelles sont les circonstances du cas actuel et qu'est-ce qui a conduit à l'état de choses dont il parle? Les circonstances sont celles-ci: Le Canada, en 1881, connaissait beaucoup mieux cette entreprise et ce qu'elle devait coûter que pendant les années précédentes; mais nous ne la connaissions pas de moitié autant que nous la connaissons aujourd'hui. Le gouvernement a appris, le pays a appris, et l'opposition a appris depuis le jour où l'entreprise a été adjugée au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien—

Quelques DÉPUTÉS: Bien, très bien.

M. IVES: Oui, vous avez encore beaucoup à apprendre. Lorsque ce plan a été d'abord adopté, comme l'honorable député l'a dit avec raison, il a été proposé que le capital-actions serait de \$5,000,000, et il a été entendu que les membres du syndicat, qui plus tard sont devenus actionnaires de la compagnie, verseraient, soit par eux-mêmes, soit par d'autres, cette somme au trésor. On croyait alors—tant nous ignorions quel serait le coût réel de cette entreprise, tant nous ignorions son immense importance, et la nécessité des embranchements, prolongements et raccords—que les \$5,000,000 affectés au chemin par la compagnie primitive, ajoutés aux \$25,000,000 de subvention et à ce qui proviendrait de la vente des terres, suffiraient à l'exécution des travaux. Je suppose que l'honorable député ne niera pas cela.

M. BLAKE: Oh non, nous sommes convenus d'augmenter ce capital jusqu'à concurrence de \$25,900,000.

M. IVES: Si cela était nécessaire; mais je parle de l'idée primitive du gouvernement, qui a pris la responsabilité de la mesure, et de l'honorable député qui a pris la responsabilité de la critiquer. Il faut admettre que l'on s'occupait très peu dans le temps de la construction d'élevateurs ou du prolongement de Callander jusqu'à Montréal; on n'avait nullement pourvu à cela. Eh bien, si l'on croyait que \$5,000,000 seraient suffisants, qu'espérait-on que la compagnie pût faire comme compagnie? Son entreprise primitive consistait à risquer \$5,000,000 de l'argent de ses membres contre \$5,000,000 de stock; c'est là tout ce qu'elle a jamais entrepris de risquer. L'honorable député lui-même a admis après deux ou trois heures d'un calcul très serré, que la compagnie a dépensé en construction et équipement de la ligne-mère—à part les embranchements, à part le prolongement de Callander, et indépendamment de tous les placements en dehors et de tous les dividendes—la somme de \$6,800,000. Donc, si la compagnie ne s'est obligée à placer dans la construction et l'équipement de la ligne-mère que la somme de \$5,000,000, tandis qu'elle y a mis \$6,800,000, quelle raison l'honorable député a-t-il pour dire que la compagnie n'a pas risqué son argent, et qu'au contraire elle n'a songé qu'à se pourvoir elle-même. En d'autres termes, il voudrait nous faire supposer, et faire supposer au pays, que le but de ces messieurs a été uniquement de placer leur argent à gros intérêt.

Quelles ont été les circonstances qui ont conduit au changement du plan primitif? La compagnie s'est aperçue bientôt qu'elle ne pouvait s'arrêter à Callander. L'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), de longues années auparavant, avait prévu que la ligne devrait être prolongée au sud de Callander, et il a subventionné le Canada Central pour la construction du prolongement; mais la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, bientôt après que cet arrangement eût été conclu, vit la nécessité d'assurer le prolongement à partir de Callander. Elle vit qu'il lui faudrait avoir accès aux côtes maritimes dans une, deux ou trois directions, ou plus. Elle vit qu'il fallait construire

des embranchements à Algoma et même dans le Manitoba. Il n'y avait pas de fonds pour cela. Il était entendu que \$5,000,000 seraient requis pour construire et équiper la ligne-mère, et l'on a constaté que ce montant serait requis. Elle s'est endettée; il lui fallait ces raccords, ces prolongements. Qu'a-t-elle fait? Elle s'est adressée au gouvernement et a demandé le pouvoir d'augmenter le capital-actions, et le capital-actions a été porté à \$100,000,000. Or, quelles étaient les trois lignes de conduite que la compagnie pouvait adopter en cette occurrence? Il lui fallait de l'argent; il lui fallait ces raccords et ces prolongements. Les trois moyens qui se présentaient à elle étaient les suivants: la compagnie pouvait s'adresser au gouvernement pour lui demander une augmentation de subvention; cela n'aurait pas fait l'affaire de l'honorable député. Elle aurait pu demander le pouvoir d'émettre des obligations, mais si elle eût tenté cet essai, il aurait fallu faire de nouveaux arrangements relativement au stock qu'elle avait pris elle-même. Il lui aurait fallu convertir ce stock en obligations.

M. BLAKE: Pourquoi?

M. IVES: Ces gens ne faisaient pas au pays un cadeau de \$5,000,000 tout simplement pour l'honneur d'être intéressés dans cette entreprise. En vertu de l'arrangement primitif, ils proposaient de devenir propriétaires du chemin en acceptant sa dette, sans tenir compte des obligations; et si on eût adopté le second moyen qui consistait à créer des obligations du chemin, il est évident qu'il aurait fallu faire quelque arrangement relativement à l'achat au pair du capital-actions de la compagnie. Sous plusieurs rapports, ce moyen présentait plus d'inconvénients que celui qui consistait à augmenter le capital-actions. Mais l'augmentation du capital-actions entraînait la vente du stock au-dessous du pair, et sa vente au-dessous du pair, lorsque les membres primitifs du syndicat avaient payé pour les \$5,000,000 de stock, aurait constitué une injustice manifeste à l'endroit des organisateurs de la compagnie. En conséquence, bien qu'ils aient pris les \$5,000,000 au pair, l'honorable député nous dit qu'ils ont pris les autres \$20,000,000 à 25 cents dans la piastre. Supposons que sa déclaration soit exacte, et je ne suis préparé ni à l'admettre ni à la nier, ils auraient payé d'après cette déclaration \$10,000,000 pour \$25,000,000 de stock, soit 40 cents dans la piastre, ce qui est plus que le prix du stock au cours actuel.

Mais on a eu recours à ce moyen. On y a eu recours, du consentement du pays—sans que personne ne s'y objectât, comme étant le moyen le plus praticable de faire face à la nécessité d'augmenter le capital dans le but de construire les prolongements et les raccords, que l'on considérait dans le temps comme nécessaire au succès de l'entreprise,—\$30,000,000 de stock ont été vendus à des capitalistes du dehors à une moyenne de 51 cents dans la piastre, si j'ai bien compris l'honorable député. Puis on a constaté que la balance ne pouvait pas être vendue. Il restait encore à vendre \$15,000,000 sur lesquels la compagnie comptait pour obtenir les fonds nécessaires à l'achèvement de l'entreprise; et grâce à la ligne de conduite suivie par les honorables membres de l'opposition—ligne de conduite au sujet de laquelle j'aurai encore autre chose à dire plus tard—il est devenu impossible pour la compagnie de disposer de son stock et elle a été obligée de s'adresser de nouveau au gouvernement pour effectuer un nouvel arrangement.

Maintenant quel était le nouvel arrangement? C'était celui-ci: La compagnie représentait que si l'on pouvait garantir au public qu'au moins trois pour cent seraient payés annuellement pendant 10 ans comme dividende sur ce stock, le stock deviendrait vendable sur le marché. J'admets que j'aurais considéré moi-même que tel aurait été le cas, mais je me rappelle très bien ce que l'honorable député a dit relativement à cette question lors du débat qui a eu lieu à la dernière session. Quelle attitude a-t-il prise à la

dernière session ? A-t-il fait une motion pour blâmer la ligne de conduite que le gouvernement a suivie en consentant à cet arrangement ? Pas que je sache.

Quelle a été la plainte faite à la dernière session relativement à cette question ? Était-ce que l'on plaçait entre les mains du gouvernement pour garantir son remboursement tout ce que les actionnaires avaient donné pour le stock entre les mains du gouvernement ? Non, les objections de l'honorable député, à la dernière session, étaient à l'effet que cet arrangement serait tout à fait inutile comme projet financier, que le premier idiot venu pouvait voir qu'il était parfaitement inutile, que le financier le plus incapable verrait que le fait de prendre les ressources de la compagnie dans un gousset pour les mettre dans un autre ne pouvait en aucune manière hausser la valeur du stock. C'est là ce qu'il a dit : Si cet argent, disait-il, est pris dans l'un des goussets de la compagnie d'un côté et remis dans l'autre gousset de l'autre côté, il a autant de valeur d'un côté que de l'autre, et l'objection que l'honorable député soulève aujourd'hui contre ce système est une objection toute nouvelle. On a consenti à recevoir une somme d'argent suffisante pour garantir un dividende de trois pour cent depuis dix ans ; un acte du parlement fut passé pour ratifier cet arrangement, et en vertu de cet arrangement on a depuis vendu du stock, \$40,000,000 étant placés en Europe, \$10,000,000 aux États-Unis et \$15,000,000 en Canada. Cependant cet arrangement n'a pas réussi, vu que les mêmes causes qui ont empêché la vente des \$45,000,000 existent encore.

Ce stock, avec une garantie de 3 pour 100, que l'honorable député voudrait nous faire considérer comme une bonne aubaine pour la compagnie, n'avait pas cours sur le marché, et la compagnie, au contraire, s'était dépouillée de tout son capital disponible, qu'elle avait placé entre les mains du gouvernement et qui n'a pas augmenté la valeur du stock d'un seul dollar. C'est dans ces circonstances que la compagnie fut obligée de venir faire une nouvelle demande au gouvernement en disant : " Dans les circonstances où se trouve la compagnie, vu la ligne de conduite que les honorables membres de l'opposition ont suivie relativement à notre entreprise, votre garantie n'est d'aucune valeur pour nous, et il nous faudra suspendre les travaux, ou il faut que vous fassiez un prêt."

Dans ces circonstances, l'emprunt de la dernière session a été fait. Le capital disponible de la compagnie a été remis entre les mains du gouvernement. Ce capital a été ainsi déposé, non pas par spéculation, mais parce que l'on supposait que cela rendrait possible la vente du reste du stock, et que la compagnie obtiendrait, par ce moyen, les fonds nécessaires pour terminer l'entreprise, et le gouvernement du pays aurait ainsi évité la nécessité d'une nouvelle avance qu'il a faite plus tard.

Mais, dit l'honorable député, ceci s'applique seulement au dividende de 3 pour 100 sur votre stock, qu'avez-vous à dire des autres 3 pour 100 qui ont été payés pendant trois semestres distincts ? Pourquoi cela a-t-il été payé ? Tout ce que je puis dire, c'est qu'en vertu du prospectus primitif lancé par les premiers fondateurs de la compagnie lorsqu'ils ont vendu les \$30,000,000 de stock, ils ont promis que pendant la construction de la voie ferrée 6 pour 100 seraient payés sur le stock. Cela a été publié dans le prospectus, et les promoteurs de l'entreprise ne pouvaient durant la construction refuser de le payer, sans manquer à leurs engagements. L'honorable député a dit que les conditions adoptées alors étaient illégales, que c'était payer un taux de dividende plus élevé que la loi ne le permettait ; mais je crois savoir que lorsque les directeurs ont demandé des souscriptions à ce capital-actions, ils s'attendaient à ce que ce stock, avec la garantie, avec la promesse de 6 pour 100, produirait une moyenne de 75 ou 80 cents dans la piastre. Si ces prévisions s'étaient réalisées la condition financière de la compagnie aurait été en assez bon état.

M. IVES

Les 3 pour 100 payés par la compagnie ont été payés en vertu des promesses contenues dans son prospectus. Elle a accompli sa promesse et elle a continué à les payer jusqu'au semestre courant, alors que les directeurs ont demandé aux actionnaires d'abandonner le paiement du dividende. L'autre a été payé en vertu d'un acte du parlement, en vertu d'un arrangement solennel fait entre le pays, la compagnie et ses bailleurs de fonds, et elle ne peut manquer à cet engagement. Et la politique de l'honorable député, politique qui a été accueillie par des vivats si bruyants, est une politique de spoliation et de répudiation. Après une étude de sept à huit semaines, et après un discours de huit heures, l'honorable député arrive à une conclusion et il dit : Je ne puis appuyer cette proposition, mais si vous voulez demander aux porteurs des \$40,000,000 en Europe, et aux porteurs des \$10,000,000 aux États-Unis de consentir à ce que le gouvernement remette à la compagnie l'argent ainsi déposé pour garantir le dividende, et si vous leur demandez de remettre l'argent qu'ils ont déjà touché comme dividende,—

M. BLAKE : Non.

M. IVES : J'approuverai cette proposition.

M. BLAKE : Non, je n'ai pas dit cela.

M. IVES : Et en présence de la Chambre des communes, en face du pays, on une occasion aussi solennelle que celle-ci, lorsqu'une entreprise dans laquelle le pays a placé des millions de dollars, nous est scumise, lorsqu'on nous dit que cette entreprise a besoin de notre aide, lorsque nous nous proposons solennellement de lui venir en aide, c'est là la politique que l'honorable député propose comme alternative aux résolutions soumises à la Chambre. Il dit : Ces messieurs, en promettant, en vertu d'un acte du parlement, un dividende garanti par le gouvernement du pays ont pris le stock et l'ont payé sur la foi que le gouvernement canadien remplirait sa promesse ; mais le gouvernement du Canada se trouve à la gêne, dit-il ; la compagnie se trouve à la gêne, dit-il ; il lui faut encore de l'argent et vous, veuves, orphelins et autres qui avez acheté du stock dans l'espoir de recevoir 3 pour 100 d'intérêt, vous devriez venir ici et déposer votre argent sur le bureau de la Chambre.

M. BLAKE : Non.

M. IVES : Vous devriez consentir à l'abrogation de l'acte du parlement.

M. BLAKE : Non.

M. IVES : Vous devriez abandonner tout espoir de retirer ce que vous vous attendiez à recevoir, afin de nous aider ainsi à sortir d'embarras.

M. BLAKE : Pas du tout.

M. IVES : Si l'honorable député s'était borné à exprimer le regret que le gouvernement eût conclu cet arrangement et le regret de ne pas s'y être opposé lui-même on proposant quelque résolution de nature à le condamner alors qu'il eût été utile de le faire, si l'honorable député eût dit : " Je regrette que vous ne consentiez pas à cette époque avancée à céder les droits que vous possédez en vertu de l'acte du parlement," j'aurais pu comprendre cela, mais lorsque cette compagnie de laquelle nous attendons tout le succès et le développement du Nord-Ouest vient nous demander de l'aide, tout ce qu'il a à suggérer, tout ce qu'il a à offrir, tout ce qu'il a à énoncer comme politique, c'est que les actionnaires remettent les dividendes qu'ils ont reçus et consentent à ne plus réclamer 3 pour 100 d'intérêt promis en vertu de l'acte du parlement. Il serait en faveur de cela et il suggère gravement que jusqu'à ce que ce temps vienne le parlement du Canada ne prenne aucune mesure à ce sujet.

Je ne puis que répéter les félicitations que j'ai offertes aux honorables membres de l'opposition pour l'avoir si bien

applaudi lorsqu'il a repris son siège, parce que cela ressemble plus à l'énonciation d'un programme sur une question qui intéresse le peuple, qu'à aucune déclaration qu'ils aient jamais ou l'occasion de lui entendre faire. Comme je l'ai dit, il peut se faire qu'il soit à regretter que cet arrangement n'ait pas réussi, qu'il n'ait pas atteint le but que l'on se proposait d'atteindre, qu'il n'ait pas fourni le capital qui était nécessaire. On peut regretter qu'il soit plus tard devenu nécessaire pour la compagnie de demander l'emprunt de la dernière session, mais les faits existent et il nous faut les traiter comme des faits; il me semble qu'il serait tout à fait puéril pour nous d'agir dans l'espoir que ceux qui ont acheté des stocks parce que le gouvernement, avec la sanction du parlement du Canada, avait conclu un arrangement, céderont leurs droits et remettront l'argent qu'ils ont reçu comme dividendes.

L'honorable député a fait aujourd'hui une remarque que j'approuve de tout cœur. Il a dit qu'il consentait volontiers qu'on le mesurât à la même aune qu'il mesure les autres. Je crois qu'il serait bon de citer ici un extrait très remarquable d'un discours non moins remarquable prononcé par l'honorable député dans une occasion importante. Cela vaudra la peine que la Chambre y consacre quelques moments d'attention. Le discours prononcé par l'honorable député à l'occasion dont je parle, a été fait avant qu'il eût eu beaucoup d'expérience dans la vie publique. Il a été fait avant qu'il eût été gâté, je suppose, par les luttes ayant pour but d'acquérir le pouvoir ou d'aider aux autres à l'acquérir. Il a été prononcé à une époque où il était plus habitué à la pratique de la profession d'avocat, et alors que ses opinions étaient plus judicieuses qu'elles ne l'ont été, je le crains, dans le cours du débat actuel. Le 1^{er} avril 1871, l'honorable député fit un discours très important et très éloquent en cette Chambre au sujet de la résolution pour l'admission de la Colombie Anglaise dans l'Union et de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; et à cette époque, alors qu'il était meilleur juge que politicien, lorsque son jugement était droit, lorsqu'il n'avait pas été souillé ou démoralisé par la lutte pour le pouvoir, il fit une déclaration relative aux obligations qui incombent au Canada, aux hommes d'Etat canadiens et au peuple du Canada, en vertu de l'arrangement conclu entre le Canada et la Colombie-Anglaise. Il disait :

L'homme qui voterait en faveur de cette proposition avec l'intention secrète de ne pas sacrifier le dernier dollar, si cela était nécessaire, pour remplir les obligations ainsi contractées, serait un malhonnête homme. Si nous ne sommes pas prêts à le faire, alors nous ne sommes pas dignes d'avoir une existence nationale, et l'existence nationale ne vaut pas la peine qu'on l'acquière. Ceci n'est pas une simple mesure pour la construction d'une voie ferrée que nous pourrions abroger en aucun temps si cela devenait nécessaire, mais si elle est adoptée, elle sera irrévocable.

Je n'avais pas l'honneur d'occuper un siège au parlement à cette époque, mais je me rappelle très bien avoir lu le discours de l'honorable député, et les principes posés dans l'extrait que je viens de lire, et je pensais alors comme je pense aujourd'hui que ces paroles expriment loyalement et correctement l'obligation qui incombait au gouvernement et au peuple du Canada, en vertu de l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Je crois que l'honorable député avait raison lorsqu'il disait que celui qui eût voté en faveur de cette proposition avec l'intention secrète de ne pas sacrifier le dernier dollar, si cela était nécessaire, pour remplir l'obligation ainsi contractée, eût été un malhonnête homme, et que si l'obligation était une fois contractée le pays devait être tenu en honneur de la remplir. Eh bien, le bill a été passé, l'obligation a été contractée, et la Puissance du Canada, ses hommes publics des deux partis politiques, qu'ils aient voté pour ou contre, sont tenus de remplir cette obligation que l'honorable député décrivait alors. Et de plus, comme il le disait avec raison, l'obligation était irrévocable et engageait les deux partis politiques.

Lorsqu'il s'agit d'une grande obligation nationale de cette nature, d'une obligation qui n'est pas tout simplement une mesure pour construire un chemin de fer, comme l'honorable député l'a dit, les devoirs respectifs du gouvernement et de l'opposition sont absolument les mêmes à un certain point de vue. Il est vrai que l'administration doit prendre la responsabilité de pourvoir aux voies et moyens par lesquels on pourra remplir la grande obligation nationale, mais le chef et les membres de l'opposition sont tenus, par la même obligation, de donner leur concours à ces voies et moyens, à moins qu'ils ne peuvent montrer des raisons suffisantes et tangibles à l'encontre. Ils sont certainement tenus de ne pas faire d'opposition factieuse. Je considère l'obligation décrite par l'honorable député comme étant à peu près de même nature que l'obligation de l'opposition et de son chef dans le cas d'une invasion du pays par un ennemi étranger, ou dans le cas d'une guerre comme celle de notre Nord-Ouest.

Si je ne me trompe, si l'obligation et les devoirs de l'honorable chef de l'opposition, relativement à ce chemin de fer, sont analogues à ses devoirs dans le cas d'une invasion du Canada par un ennemi étranger, que dirait-on d'un parti politique ou de son chef qui conseilleraient la reddition à l'ennemi, qui décourageraient les enrôlements, qui vanterait la bravoure de l'ennemi, qui exagérerait la force de l'ennemi, qui l'encouragerait en lui faisant parvenir des rapports à l'effet que nous mourons de faim, que nous sommes pauvres et sans ressources, incapables de payer nos dettes et encore moins quelque emprunt futur; qui refuserait toute aide et qui dans chaque cas s'opposerait à ce qui serait proposé par le gouvernement? J'ose affirmer que dans le cas d'une invasion par un ennemi du dehors, le chef de l'opposition qui conseilleraient de mettre bas les armes et qui donnerait de toutes les manières toute l'aide possible à l'ennemi, serait traité d'anti-patriote, et l'on ne pourrait pas dire de lui qu'il aiderait à remplir l'obligation que le pays serait tenu en honneur de remplir. J'ose affirmer que l'honorable député a conseillé la capitulation. Il a conseillé la capitulation à l'ennemi dans la question du chemin de fer du Pacifique canadien en faisant tout en son pouvoir avec toute son influence et son éloquence en cette Chambre, sur les tréteaux, dans la presse et devant le pays, pour empêcher la construction de tout ce qui était de nature à pouvoir être appelé le chemin de fer du Pacifique canadien. Je prétends dire que ce plan que l'honorable député persiste à réclamer comme sien, bien qu'il le fasse un peu plus timidement cette session que pendant les sessions précédentes, ce plan qu'il réclame encore comme faisant partie de son programme et qui consistait à construire les sections des prairies, laissant de côté les deux extrémités—je dis que ce plan n'était pas celui d'un chemin de fer du Pacifique canadien.

En conseillant cette ligue de conduite, je prétends qu'il a conseillé la capitulation à l'ennemi. Non seulement, il a fait tout ce qu'il a pu pour empêcher que l'on s'acquittât d'une obligation à laquelle, d'après ces propres paroles, il était tenu en honneur, mais il a découragé les enrôlements, pour continuer la comparaison. Et comment? En dépréciant la valeur des terres au Nord-Ouest et le long de la ligne du chemin de fer, en disant que ce sont de mauvaises terres et que l'on peut en avoir de meilleures en allant ailleurs; en dépréciant le pays en général et le caractère général du dit chemin de fer, en rapâtissant le chiffre des affaires en perspective et en exagérant le coût de l'exploitation, en décourageant l'immigration, en encourageant l'émigration, en diminuant le chiffre réel de l'immigration et en exagérant l'exode sous tous les rapports, l'honorable député a découragé les enrôlements.

Et, M. l'Orateur, il a vanté la bravoure de l'ennemi, il a exagéré sa force, en louant les Etats-Unis, en louant les terres de nos voisins, leur climat, leurs règlements relatifs à la vente des terres, leurs communications par voie ferrée, leur politique commerciale, leur politique relative

aux terres—mettant, par tous les moyens possibles ceux qui n'avaient l'intention d'immigrer, sous l'impression que les Etats de l'Union étaient préférables à notre Nord-Ouest. Il a de plus encouragé l'ennemi en déclarant que le Canada est pauvre, que notre population est mécontente, qu'elle abandonne le pays; que les impôts sont énormes et onéreux; que notre dette est énorme; qu'il nous est impossible d'emprunter de nouveau; que notre crédit sera ruiné, et que les obligations que nous avons contractées dépassent de beaucoup nos moyens. J'ose dire, sous ma propre responsabilité comme membre de cette Chambre, qu'autant que j'ai pu en juger par ses discours à ce sujet, il a par tous les moyens possibles empêché, et en aucune manière aidé, à ce que l'on s'acquittât d'une obligation qu'il était tenu en honneur de remplir de concert avec tous les autres Canadiens.

§ On pourra dire qu'une opposition parlementaire peut, en temps de guerre, critiquer loyalement le mode de défense adopté par l'administration; et que le chef de l'opposition a le droit de critiquer les moyens pris par l'administration pour remplir une obligation nationale ayant pour but l'achèvement d'un chemin de fer du Pacifique canadien. J'admets cela; mais il me paraît étrange que le gouvernement du très honorable premier ministre, même s'il était aussi mauvais et aussi incompetent que l'honorable député le croit, ait pu être toujours dans l'erreur. Et cependant, à moins que le chef du gouvernement ait toujours été dans l'erreur au sujet de cette entreprise, le chef de l'opposition a parfois fait une opposition factieuse, car, sans que j'aie pu découvrir une seule exception, il s'est toujours opposé à tout ce qui a été proposé relativement à cette voie ferrée, à sa construction, à son achèvement. Il s'est opposé à toute construction d'un chemin de fer; il s'y est opposé en dépréciant la valeur des terres, en dépréciant la richesse du pays, en exagérant le coût du chemin; en rapetissant le chiffre des affaires en perspective; en exagérant le coût de l'exploitation, en décourageant l'immigration et en encourageant l'émigration; en vantant le Dakota, le Texas et le Kansas, et en exagérant la dépression du commerce. Ce n'est pas là une critique honnête des moyens pris par l'administration, mais ce sont des efforts persistants pour assurer l'insuccès.

M. l'Orateur, qu'il me soit permis de passer en revue la ligne de conduite suivie par l'honorable député relativement aux propositions faites par le gouvernement pour assurer la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. En 1880, si je ne me trompe, le ministre des chemins de fer a présenté une résolution mettant de côté 100,000,000 d'acres de terres dans le but de former un fonds pour construire un chemin de fer du Pacifique canadien. Qu'elle a été l'attitude prise par l'honorable député lorsque cette proposition a été soumise à la Chambre? Le terrain valait-il alors \$2 l'acre? Valait-il \$3 l'acre? Valait-il \$4 l'acre? Non; il n'avait absolument aucune valeur relativement à la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. Ce n'est pas l'honorable député, mais son ancien chef, qui a dit en ma présence qu'il vaudrait autant s'attendre à construire le chemin de fer du Pacifique canadien avec un acre de terre du Nord-Ouest que de vouloir le construire avec 100,000,000 d'acres. Cela a été dit en ma présence et en la présence de l'honorable député, qui n'a pas contredit cette assertion. Il avait alors pour système de déprécier la valeur du terrain. C'était en 1880. En 1881, juste un an après, le gouvernement présente une résolution ayant pour but de prendre \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres sur ces 100,000,000 d'acres de terre qui avaient été réservés en 1880, pour les donner à la compagnie qui avait entrepris de construire le chemin de fer, une entreprise, remarquez-le bien, dont l'honorable député avait estimé le coût à \$120,000,000.

Qu'a fait l'honorable député? Ses terres étaient-elles alors dépourvues de valeur. Elles avaient augmenté en valeur avec une rapidité étonnante pendant cette seule année de 1880-81. Il lâcha la bride à son imagination, et il semblait

qu'il ne put imaginer un montant assez considérable pour représenter la valeur des 25,000,000 d'acres de terres ajoutés aux avantages énormes que le chemin de fer du Pacifique canadien recevait, à son avis, en vertu de ce contrat. L'honorable député s'opposait alors au gouvernement, non parce que le terrain était sans valeur pour la construction d'un chemin de fer, mais parce que le gouvernement donnait trop, donnait une étendue trop considérable pour assurer la construction du chemin. C'était là la ligne de conduite suivie par l'honorable député en 1881. Qu'a-t-il fait ensuite? Du moment que le contrat fut signé, scellé et livré, du moment que la compagnie se présenta sur les marchés monétaires pour obtenir l'argent sur les terres et pour mettre en vente son capital-actions, il y eut un nouveau revirement. Il y eut abandon des opinions de 1880. La valeur des terres avait baissé de beaucoup. Les avantages énormes que la compagnie avait eues en vertu du contrat commencèrent à s'évanouir. Les dépenses d'exploitation commencèrent à prendre des proportions formidables. Il devint évident à ses yeux, qu'avant de longues années il serait tout à fait impossible d'exploiter le chemin pour un montant qui le dépassait pas de beaucoup les recettes brutes, et tout ce qu'il était possible de dire fut dit pour dissuader le public d'acheter les terres et de prendre du stock dans la compagnie. Cette volte-face fut très malheureuse pour l'honorable député, auquel elle enlève le mérite d'aider par tous les moyens possibles à l'exécution d'une obligation à laquelle il dit qu'il était tenu en honneur, de commun avec tous les autres Canadiens.

La politique de l'honorable député a été trop rétrograde, boiteuse et indéterminée pour une nation jeune, active et entreprenante, encouragée par l'exemple de l'esprit d'entreprise et de l'énergie de nos voisins du sud avec lesquels nous devons rivaliser. Les hommes intelligents, les amis du progrès ont décidé que la vie est trop courte pour que l'on puisse attendre que l'honorable député se décide à adopter une politique, et ils ont constamment préféré confier les destinées de leur pays à ceux qui croient en ses ressources, en son avenir, et qui ont le courage de leurs convictions. L'honorable député brille, comme libéral, lorsque dans un discours préparé, rempli de longues phrases et de périodes bien arrondies, il traite les questions abstraites; mais il devient un vrai Bourbon lorsqu'il s'agit du progrès et de l'avancement du pays représenté par des mesures proposées par ses adversaires politiques. Son libéralisme de théâtre et son Bourbonnisme est bien décrit par les paroles suivantes relatives à un autre avocat distingué—Thurlow:

Il ne voyait rien clairement, excepté les obstacles qui s'opposaient à une ligne de conduite quelconque; il n'était tertiaire qu'en fait de doutes et d'expédients propres à le dispenser de se décider; il ne paraissait jamais prompt à agir, mais toujours prêt à combattre quiconque avait quelque chose à proposer.

Rien dans l'histoire du Canada ou d'aucun autre pays n'a jamais montré d'une façon plus frappante les maux de la partisanerie politique et les maux engendrés par la lutte pour le pouvoir, que l'histoire du chemin de fer du Pacifique canadien, et de ses relations avec le parlement du Canada. Sans la partisanerie politique, sans l'opposition factieuse en cette Chambre, dans la presse et dans le pays, si nous, Canadiens, nous eussions travaillé de concert, comme des patriotes devraient le faire lorsqu'il s'agit de faire honneur à une obligation nationale, nous aurions été dispensés de l'obligation de faire l'emprunt de la dernière session et de voir devant nous la demande actuelle pour un nouvel emprunt. Comme il a été dit avec beaucoup de raison, dans des questions de ce genre qui affectent les intérêts du pays, nous devrions suivre l'exemple des amis de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Si nous pouvions oublier le parti et ne songer qu'au pays, lorsqu'il s'agit de construction de chemins de fer, d'immigration, de la colonisation et du développement du pays, la demande actuelle et celle de la dernière session n'auraient pas été nécessaires.

Mais, heureusement, le gouvernement était fort dans la Chambre et auprès du peuple. Heureusement, non seulement il a été fort, mais il a été courageux. Il a compris que le peuple a décidé que ce chemin de fer soit construit et parachevé, que le pays soit colonisé et développé, et sa politique a été logiquement bien définie depuis le commencement jusqu'à la fin, et j'espère qu'avant la chute de l'administration il aura le plaisir de voir l'entreprise menée à bonne fin. Je me souviens qu'à la dernière session, l'honorable député a reproché au gouvernement d'être l'associé, l'associé caché a-t-il dit, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il n'a jamais rien dit de plus vrai.

M. CAMERON (Huron) : Ecoutez, écoutez.

M. IVES : Vous avez droit à tout le plaisir que cette déclaration peut vous procurer. La Confédération canadienne est l'associée du chemin de fer du Pacifique canadien, en ce sens que toutes deux sont conjointement intéressées à la colonisation et au développement du Nord-Ouest; elles sont conjointement intéressées à l'affluence de l'immigration et au développement de la richesse du pays. En ce sens, en ce sens très important, la population du pays en général est l'associée du chemin de fer du Pacifique canadien, et je regrette beaucoup de dire qu'elle n'a reçu aucune aide des membres de l'opposition. Heureusement, dans cette discussion, il y a des objections auxquelles l'honorable député a déjà consacré beaucoup de temps, mais dont nous n'entendons plus parler. Nous n'entendons plus dire que la population du Nord-Ouest est broyée sous le talon des monopoleurs dépourvus de toute conscience. Les gens du Manitoba ont pu disposer de leur blé l'automne dernier, alors que les pauvres opprimés, les pauvres persécutés du Minnesota ont été obligés de franchir la frontière avec leur blé, sur lequel ils ont dû payer les droits afin de pouvoir l'apporter au chemin de fer du Pacifique canadien. Cela a mis fin aux périodes ronflantes que l'honorable député avait coutume d'employer en maintes occasions pour dire que le peuple du Canada était couché sous le joug de monopoleurs dépourvus de conscience.

L'honorable député avait coutume de douter si le chemin serait jamais construit en entier. Il croyait que la section des prairies serait seule construite; mais nous n'entendons plus parler de cela. Il avait coutume de nous dire que si le chemin était achevé il ne serait jamais terminé dans le délai prescrit par le contrat, et que les travaux n'auraient pas la qualité requise. Nous n'entendons plus dire que le chemin n'a pas été construit tel que requis par le contrat. Chacun admet, et l'honorable député lui-même n'ose pas nier que la compagnie a construit un chemin de qualité bien supérieure à celle qui avait été fixée par le contrat.

M. l'Orateur, le ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer a produit hier un tableau indiquant le capital-actions et autres détails relatifs au *Northern Pacific*, au *Union Pacific* et au *Southern Pacific*. J'ai tiré de ce tableau que je crois exact des faits très importants, en ce sens qu'ils réduisent à néant la prétention allant à dire que le chemin de fer du Pacifique canadien a coûté trop cher.

Le coût du chemin de fer du Pacifique canadien n'est que de 52 pour 100 par mille du coût du *Northern Pacific*, 51 pour 100 par mille du coût du *Union Pacific*, et 69 pour 100 par mille du coût du *Southern Pacific*. Quant à la portée de ces faits sur l'objection allant à dire que le stock a été vendu à un prix trop réduit—et l'honorable député dit qu'il a rapporté 46½ pour 100—comparons-le sous ce rapport à celui des autres chemins de fer du Pacifique, et nous constaterons que dans le cas du *Southern Pacific*, si vous calculez la concession de terres à \$2 l'acre, ce qui paraît être le prix favori ce soir, et si vous ajoutez la concession des terres à la dette consolidée, et si vous déduisez le total du coût total du chemin et du matériel de roulement, il ne reste plus que \$10,000,000 représentant le montant produit par le capital-actions, ou 6 cents dans la piastre. Dans le cas du

Union Pacific, la dette consolidée ajoutée à la subvention en argent payée par le gouvernement des États-Unis forme un montant de quarante-deux millions et demi plus élevé que le coût total du chemin—et cela me rappelle que l'honorable député a dit aujourd'hui qu'aucune de ces voies ferrées n'a reçu de subvention en argent; mais elles ont reçu ce qui équivalait à cela; elles ont reçu une garantie de leurs obligations, garantie que le gouvernement des États-Unis a payée il y a déjà longtemps.

M. BLAKE : Elles doivent l'argent au gouvernement.

M. IVES : Et le chemin de fer du Pacifique canadien nous doit aussi l'argent, mais vous n'êtes pas satisfait de cela. Je dis que cela porte ce montant à \$12,500,000 de plus que le coût total du chemin et du matériel de roulement, et si vous ajoutez la concession de terres à \$2 l'acre il y aura \$109,000,000 de plus que le coût total du chemin et du roulement. Le capital-actions était complètement représenté par des actions majorées, et à part cela il y a eu un vol de plusieurs millions.

M. BLAKE : Un gros vol pour un grand pays.

M. IVES : Je demande à l'honorable député de Norfolk, qui en maintes occasions a trouvé que nos voisins du sud étaient parfaits comme conformation physique et morale, de remarquer que dans le cas actuel au moins, ils ont commis un gros vol. Par le même mode de calcul, je constate que le capital-actions du *Northern Pacific* a rapporté trente cents dans la piastre, de sorte que le chemin de fer du Pacifique canadien, qui a rapporté quarante-six cents et demi dans la piastre, peut être comparé, très avantageusement à ces autres chemins de fer du Pacifique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est un autre gros vol

M. IVES : Je défie l'honorable député ce soir ou à n'importe quelle autre date qu'il pourra trouver plus commode, de démontrer qu'un seul dollar ait été volé ou détourné des fonds du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. CAMERON (Huron) : Qu'en a-t-on fait ?

M. IVES : Votre chef vous l'a dit ce soir. Il a dit que \$19,000,000 avaient été placés dans des entreprises du dehors, et que \$15,000,000 avaient été mis de côté pour payer des dividendes.

M. CAMERON (Huron) : Qu'ils volent.

M. IVES : Ah ! cela est un vol ?

M. CAMERON (Huron) : Une partie de cela est un vol.

M. IVES : Vous aurez occasion de traiter ce point plus tard. Ce tableau démontre quelles sont les chances relatives du chemin de fer du Pacifique canadien de gagner des dividendes sur son capital-actions. Le capital-actions du chemin de fer du Pacifique canadien n'est que de 59 pour 100 de celui du *Northern Pacific*, de 51 pour 100 de celui du *Union Pacific*, et de 31 pour 100 de celui du *Southern Pacific*. La dette consolidée est de 69 pour 100 de celle du *Northern Pacific*, de 10 pour 100 de celle du *Union Pacific* et de 40 pour 100 de celle du *Southern Pacific*. Je dis, **M. l'Orateur**, que dans ces circonstances la perspective de la compagnie est des plus brillantes. En prenant les lignes louées et les embranchements, lorsque, grâce à des raccordements à la rivière Détroit, elle pourra rivaliser avec les autres lignes-mères pour le transport des produits et les importations des États de l'Ouest, lorsque, grâce à des raccordements au Sault-Sainte-Marie, les produits des États du Nord-Ouest seront transportés sur la section est de la ligne-mère jusqu'aux côtes maritimes; lorsque, grâce à la colonisation de nos fertiles prairies, il y aura un fort mouvement des céréales de notre grand Nord-Ouest; lorsque le surplus du bétail des nombreux troupeaux qui paissent sur le versant des montagnes Rocheuses sera transporté vers l'est; lorsqu'un immense trafic local aura été créé par la colonisa-

tion du pays traversé par le chemin de fer; et lorsque, aux points terminaux océaniques du chemin, des lignes de paquebots lui apporteront les richesses et les produits de l'Asie et de l'Europe—qui dira que ce chemin ne sera pas une propriété de ce genre d'une valeur aussi considérable que celle de n'importe quelle autre sur ce continent?

La compagnie a déjà révolutionné les communications par chemin de fer dans l'est du Canada; elle a secoué les vieux ossements fossiles de l'ancien mode d'administration, et nous a donné le confort et les améliorations des temps modernes. Grâce à l'essor qu'elle a donné on est à préparer à Montréal les améliorations terminales nécessaires à l'expédition prompte et économique du grain—quelque chose qui n'a jamais été fait par le Grand-Tronc—amélioration dont l'absence a causé un déclin à ce commerce, qui a été détourné de la route du Saint-Laurent. Nous venons ainsi en aide à un chemin contrôlé par des Canadiens, exploité dans l'intérêt du développement et de la prospérité du Canada, un chemin qui prospérera à mesure que nous prospérerons et que nous développerons nos ressources. Il est vrai que le coût a été considérable et que les obligations que nous avons encourues représentent un montant élevé. Mais il est consolant de songer que notre nationalité n'aura pas été fondée au moyen de l'effusion du sang et que notre dette n'aura pas été créée par les ravages et la destruction qui résultent de la guerre. Elle a été fondée dans la paix et occasionnée par l'exécution de travaux publics nationaux qui ont excité l'admiration des deux continents et qui nous ont mis au rang des pouvoirs naissants. Dans les années à venir, lorsque sur les myriades de champs de blé aux épis ondoyants, les rayons d'automne jetteront leur splendeur dorée, lorsque la ville, le hameau et la ferme retentiront du bruit et du murmure d'un peuple joyeux et paisible, là où il n'y a maintenant que silence et solitude, alors le peuple de l'ancien Canada recueillera la récompense de son esprit public, de son esprit d'initiative, et alors on racontera non les exploits guerriers qui auront créé la dette nationale, mais comment chaque homme, depuis le pêcheur bronzé par le hale qui brave les dangers de la bourrasque sur l'Atlantique pour chercher la nourriture de sa femme et de ses enfants, jusqu'au cultivateur lo long des grands lacs qui abat les arbres et cultive le sol—a contribué pour sa part à procurer à ses enfants et à l'expatriés des autres climats un foyer paisible et heureux dans ces immenses prairies, et à planter solidement les jalons d'une grande nationalité.

M. CAMERON (Huron): J'ai écouté avec beaucoup d'attention les discours des deux membres du gouvernement et le discours d'un aspirant membre du gouvernement. Nous avons eu le discours du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et le discours éloquent du secrétaire d'Etat hier, et ce soir nous avons eu l'adresse de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui a commencé avant le dîner en promettant de nous conter une histoire. L'honorable député a dit que c'était une plaisanterie. Je n'ai pas entendu la plaisanterie. La seule plaisanterie que j'ai vu là-dedans c'est que l'honorable député ait essayé de répondre à l'éloquent discours de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake). Le plaidoyer qu'il a fait en faveur des résolutions soumises à la Chambre, résolutions qui ont pour but d'accorder à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien \$5,000,000, plus une conversion de garantie et la perspective d'une subvention de \$250,000 par année pendant vingt ans au chemin de fer Intercolonial, ont été les immenses plaisanteries de la session; mais ce sont des plaisanteries qui n'ont pas été très goûtées par le peuple. Or, l'honorable député a fait ce soir ce qu'il a toujours fait en de semblables occasions. Une bonne partie de son discours a été consacrée à mon honorable ami de Durham-Ouest (M. Blake), et il a joué son ancien rôle qui consiste à accuser mon honorable ami d'avoir déprécié le Nord-Ouest et d'avoir on cela, dit-il, nuï aux opérations financières de la

M. IVES

compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député nous a dit que mon honorable ami avait rapetissé les recottes du chemin de fer du Pacifique canadien. Où l'honorable député a-t-il pris ces renseignements? Il ne les a pas pris dans le discours de l'honorable député de Durham-Ouest, et je le défie maintenant de dire où il les a puisés. Lorsqu'il a fait cette déclaration au commencement de son discours, mon honorable ami l'a contredit et il s'est rétracté en partie. J'ai pardonné à l'honorable député, parce que cela faisait partie de sa péroraison et ne pouvait pas facilement être retranché, vu la manière dont l'honorable député, suivant on cela l'illustre exemple du secrétaire d'Etat, a prononcé la dernière partie de son discours.

Il a accusé l'honorable député de Durham-Ouest d'avoir exagéré le coût de la construction du chemin de fer. Mais il n'y a pas un homme ni dans le parlement ni au dehors qui puisse exagérer le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; il n'est pas possible de le faire. Il a accusé l'honorable député de Durham-Ouest d'avoir par ses discours et sa manière d'agir, découragé l'immigration en ce pays; il a accusé l'honorable député de Durham-Ouest d'avoir déprécié les avantages offerts aux colons du Nord-Ouest, d'avoir porté jusqu'aux nues la politique adoptée par nos amis de l'autre côté de la frontière, et d'avoir vanté le Dakota et le Kansas. Encore une fois je défie l'honorable député de prouver ces assertions. C'est très facile aux honorables députés de répéter ces accusations d'une façon vague et générale en cette Chambre et en dehors; mais que l'honorable député entre dans les détails; qu'il nous dise en quelle occasion et en quel endroit l'honorable député de Durham-Ouest et les autres membres de l'opposition ont dit ou fait quelque chose tendant à déprécier la nature du sol ou le climat des Territoires du Nord-Ouest. J'ai lancé le même défi à l'honorable premier ministre l'autre soir, mais le défi n'a pas encore été relevé, bien que je remarque que le *Mail* d'hier dit que le défi sera accepté et que l'on y répondra. Je répète que si le Nord-Ouest a été calomnié, cela n'a pas été fait par le parti libéral, mais par le parti tory. Je ne connais pas le parti politique de la *Gazette* de Sherbrooke, mais je trouve dans ses colonnes l'extrait suivant:—

Comme M. Riley est allé sous le ciel du midi vous n'entendrez peut-être pas dire que les habitants du Nord-Ouest subissent l'hiver le plus rigoureux qu'ils aient eu de mémoire d'homme. Soixante degrés au-dessous de zéro ne sont rien ici cet hiver. Le bétail a beaucoup de misère, surtout le bétail nomade. Je crains que les trente-sept mille têtes appartenant au sénateur Cochrane et qui se trouvent à Hillhurst, sur la rivière au Ventre, ne soient fort réduites en nombre au printemps prochain.

Par qui pensez-vous que cette lettre soit signée? Elle est signée par M. G. C. Ives. Je ne le connais pas, mais on me dit que c'est un ami dévoué de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives). Il publie dans un journal conservateur, qui est répandu dans tout le pays, ce qui ferait le plus de tort à la réputation et au crédit du pays que tout ce qui a été dit depuis dix ans pour tous les membres libéraux du parlement. Nous avons une confiance illimitée dans le progrès futur et le développement des territoires du Nord-Ouest; et nous croyons que ce progrès et cette prospérité commenceront dès que les honorables membres de la droite cesseront d'occuper les banquettes ministérielles. Nous croyons tellement au progrès et à la prospérité de cette région que tous ceux d'entre nous qui ont un dollar à placer le placent là. Les membres tories de cette Chambre placent-ils leur argent dans les territoires du Nord-Ouest? Le placent-ils sous le drapeau anglais?

Quelques DÉPUTÉS: Oui.

M. CAMERON (Huron): Non, monsieur; ils le placent dans le Dakota et le Kansas. Il n'y a pas très longtemps que j'ai reçu une circulaire qui m'a été envoyée et dans laquelle les membres conservateurs de la Chambre des Communes vantent dans les termes les plus enthousiastes le

sol et le climat du Dakota et du Texas pour les fins d'élevage. C'était le prospectus d'une compagnie dans laquelle plusieurs honorables députés et sénateurs du parlement canadien étaient actionnaires pour des montants considérables.

Quelques DÉPUTÉS : Nommez-les, nommez-les.

M. CAMERON : Non ; ne me le demandez pas. Il est dit dans la circulaire que la compagnie possède 36,978 têtes de bétail, évaluées à \$932,712 ; que l'actif de la compagnie est de \$1,165,220 ; qu'elle a 40,000 acres de terres cédurées ; qu'elle a loué 284,000 acres de terre à 2 cents l'acre, et qu'elle a payé un dividende de 20 pour 100. Cette circulaire a été répandue par tout le pays. Et quel était, pensez-vous, le gérant de cette compagnie. Mais c'était mon honorable ami de Richmond et Wolfe (M. Ives).

M. IVES : Elle a été seulement moins profitable que votre entreprise dans le sud du Manitoba.

M. CAMERON (Huron) : Et cependant, cet homme pose en patriote qui ne fait jamais rien qui ne soit dans l'intérêt de son pays, et accuse à tort et à travers les honorables députés de dire tout ce qu'ils peuvent pour déprécier ce pays ici et à l'étranger. Et cependant, il n'a pas toute la confiance qu'il prétend avoir dans le Nord-Ouest canadien ; il ne placera pas un seul dollar dans les territoires du Nord-Ouest, mais il place une fortune dans l'élevage du bétail dans l'État du Kansas. L'honorable député a ses milliers de troupeaux qui parcourent les collines et les vallons de Kansas, et cependant, il nous tance parfois en cette Chambre si, dans l'exercice de nos devoirs, nous essayons à démontrer que les honorables membres de la droite, par leur politique perverse et criminelle, ont plus fait pour retarder les progrès du pays depuis 10 ans que le meilleur gouvernement que le Canada ait jamais eu n'aurait pu défaire en 25 ans.

L'honorable député est allé plus loin ; il a blâmé mon honorable ami de Durham-Ouest pour avoir parlé de ce chemin de fer comme étant exposé aux avalanches, comme ayant de fortes pentes et des courbes raides. Eh bien, qui a fait cela ? Est-ce mon honorable ami de Durham-Ouest ? Non, monsieur ; c'est le gouvernement tory, qui, dans ses livres bleus, l'a publié tout comme le premier ministre dans ses livres bleus a dit à l'univers qu'au nord du chemin de fer du Pacifique canadien et le long de cette ligne de chemin de fer on ne peut récolter le blé à cause des gelées de juillet et d'août. Il se plaint de ce que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a blâmé le gouvernement pour avoir changé le tracé du chemin de fer, et il blâme mon honorable ami pour ne pas avoir insisté sur la construction d'une nouvelle voie ferrée. Il dit que c'est une question bien simple, que nous pouvons avoir un nouveau chemin de fer. Non, monsieur ; un chemin de fer du Pacifique est assez pour nous, surtout sous l'administration des honorables membres de la droite, et nous ne voulons plus de chemins de fer du Pacifique canadien tant que les amis de l'honorable député occuperont les banquettes ministérielles.

M. HACKETT : Nous n'en aurions pas si vous étiez ici.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable député dit que la garantie que nous nous proposons de prendre n'est pas une garantie que nous partagerons en commun avec les porteurs des \$15,000,000 d'obligations. L'honorable député n'a pas engagé sa réputation comme avocat sur ce point ; il a eu bien soin de ne pas le faire. Si j'ai bien compris, la compagnie, par ces résolutions, obtient le pouvoir d'émettre des obligations sur première hypothèque au montant de \$35,000,000 garantis par une première hypothèque sur sa propriété, dont \$20,000,000 seront livrés au gouvernement et \$15,000,000 à la compagnie. L'honorable député dit qu'au cas de défaut de paiement des obligations du gouvernement, le gouvernement n'aura aucune difficulté à s'emparer du chemin, que les détenteurs des \$15,000,000 d'obligations ne

peuvent intervenir auprès du gouvernement pour prendre possession du chemin. Les porteurs de ces obligations ne sont pas précisément dans la même position que le gouvernement du pays, mais le premier ministre sait que le gouvernement ne peut prendre possession du chemin sans payer les \$15,000,000 d'obligations détenus par d'autres porteurs.

L'honorable député dit encore : Vous ne pouvez vous plaindre des dépenses de cette compagnie ; vous ne pouvez trouver à redire ; vous ne devriez pas trouver à redire à la dépense du chemin de fer du Pacifique canadien de Callander à Brookville et à Montréal ; vous ne pouvez trouver à redire à la construction, par le chemin de fer du Pacifique canadien, du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest ; vous ne pouvez vous opposer à l'acquisition par le chemin de fer du Pacifique canadien d'autres lignes conduisant aux côtes maritimes. Nous ne nous y opposons pas ; nous ne nous y sommes jamais opposés, mais nous nous opposons à ce que les subventions énormes qui sont mises à la disposition de la compagnie par le gouvernement du pays pour la construction de la ligne-mère depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique, soient détournées de leur but et appliquées à l'acquisition et à l'affermage d'autres lignes. C'est l'affaire du chemin de fer du Pacifique canadien de trouver les moyens de prolonger ses lignes où il le pourra ; notre affaire à nous était de trouver les fonds pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique.

L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) accuse mon honorable ami de ne pas s'être plaint pendant la dernière session, que cette compagnie avait déposé entre les mains du gouvernement \$20,000,000 pour s'assurer des dividendes sur son stock, et il pense que mon honorable ami n'est plus en position de se plaindre de cette demande d'argent puisqu'il ne s'est pas plaint l'année dernière. L'an dernier la compagnie a obtenu \$30,000,000 du parlement. Ce n'était pas notre affaire de nous plaindre. Le gouvernement ne demandait pas alors ces \$5,000,000. Je ne sais pas que le gouvernement sût alors que la compagnie avait \$20,000,000 de déposés entre les mains du gouvernement pour assurer ces dividendes. Je crois que nous ne connaissions pas tous les faits, mais même si nous les connaissions ce n'est pas une raison pour nous abstenir maintenant de démontrer que l'argent que la compagnie a entre les mains du gouvernement devrait être appliqué à la construction du chemin, et qu'en conséquence, dans les intérêts du peuple et du parlement du Canada, la compagnie devrait prendre cet argent, partie du capital de la compagnie déposé entre les mains du gouvernement, pour payer ces dividendes, et consacrer cet argent à la construction de ce chemin.

L'honorable député dit que c'est là une question grave ; qu'il y a treize ans nous avons conclu avec la Colombie-Britannique un pacte solennel, en vertu duquel nous nous sommes engagés à continuer le chemin de fer du Pacifique canadien ; que nous sommes obligés comme hommes d'honneur, comme parlement libre et indépendant, de construire ce chemin. Nous avons pris toutes les mesures requises par les termes de l'union pour remplir à la lettre chacune des conditions du contrat. Nous avons donné à une compagnie l'entreprise de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien ; lorsque le contrat a été ratifié par le parlement du Canada, le premier ministre et le ministre des travaux publics et leurs collègues nous ont assuré que nous donnions l'entreprise à des hommes d'une compétence éprouvée, possédant des ressources illimitées, qui termineraient le travail pour le 1er mai 1891, depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique. Ce jour n'est pas encore arrivé. On nous a assuré, à la dernière session, par l'entremise de l'ex-ministre des chemins de fer (sir Charles Tupper), que grâce à la subvention accordée en 1880 par le parlement à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, celui-ci serait sans aucun doute construit de Callander à l'océan Pacifique le 1er mai 1891, et que c'était dans l'unique but

d'accélérer sa construction qu'il demandait au parlement, en 1884, de prêter au chemin de fer du Pacifique canadien la somme de \$30,000,000.

Nous tenons tout autant que l'honorable député à remplir les conditions de ce contrat, mais il doit se rappeler que ce ne sont pas là les seules conditions en vertu desquelles le Canada s'est engagé vis-à-vis de la Colombie Anglaise à construire le chemin de fer. L'une des conditions était, et ceci a été déclaré maintes et maintes fois par le parlement, que pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, le fardeau des taxes ne serait pas augmenté, et dans toute notre législation relativement à la construction du chemin de fer cela a toujours été regardé comme une considération fondamentale. L'honorable député nous a dit une foule de choses relatives au chemin de fer du Pacifique canadien, mais il a aussi omis de nous dire à ce sujet une foule de choses qui auraient été très intéressantes pour l'opposition et pour le peuple du Canada.

Mon honorable ami de Durham-Ouest, dans le tableau qu'il a exposé à la Chambre, a donné des chiffres qui indiquent que cette compagnie a obtenu du peuple du Canada en argent et en autres valeurs, la somme de \$119,000,000 à part les terres non vendues, pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien, qui ne devait coûter, d'après les estimations de l'ingénieur du gouvernement, que \$53,000,000 en outre des travaux du gouvernement. Il serait intéressant de savoir exactement ce qu'est devenue la différence entre \$119,000,000 et les \$53,000,000. Le président de la compagnie, le 13 juin dernier, s'adressant aux actionnaires à Montréal, déclarait que l'actif de la compagnie, lorsque le chemin serait achevé et prêt à toute espèce de service, s'élèverait à la somme de \$177,000,000, sans aucun passif, à l'exception des \$65,000,000 de stock. Si cette compagnie a un actif libre de toute hypothèque qui s'élève à \$177,000,000 j'aimerais à entendre l'honorable député de Richmond et Wolfe nous dire pourquoi elle frappe à la porte du gouvernement pour demander un prêt de \$5,000,000, et une conversion de garanties. Les documents soumis au parlement par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien indiquent qu'au 1er janvier dernier, cette compagnie avait au moins au delà de \$7,000,000 placés à sa disposition par le peuple du Canada en sus de ce qu'elle avait dépensé pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député ne nous a pas dit ce que sont devenus les \$7,000,000, ni pourquoi le chemin de fer du Pacifique canadien n'affecte pas cette somme à l'achèvement du chemin.

Il a été dit par l'honorable député de Durham-Ouest, et cela peut être prouvé à l'aide des documents soumis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien au parlement, que cette compagnie a maintenant en mains \$7,000,000 à part le produit de la vente du stock, des deniers placés à sa disposition par le peuple du Canada après en avoir déduit tout ce qu'elle a dépensé pour la construction de la ligne-mère. L'honorable député ne nous a pas dit ce que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien se proposait de faire de cette somme d'argent, ni pourquoi elle n'a pas affecté \$5,000,000 de cette somme à l'achèvement du chemin. De plus, il peut être prouvé, et les documents soumis au parlement par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien le prouvent, et l'assertion de mon honorable ami de Durham-Ouest ne saurait être réfutée, qu'à même l'argent qui aurait dû être affecté à l'achèvement de cette voie ferrée, les actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ont retiré du capital de la compagnie \$7,000,000, sous forme de dividendes variant de 12 à 24 pour 100. La compagnie qui mendie actuellement à la porte du parlement une subvention additionnelle de \$5,000,000 devrait pouvoir rembourser à son propre trésor assez, dans tous les cas, pour achever ce chemin, à même les \$7,000,000 qu'elle a injustement soustraits du capital pour payer ces dividendes extravagants. Mais mon honorable ami de Richmond et Wolfe (M. Ives) dit: Que

M. CAMERON (Huron)

cela serait injuste et déloyal, vu qu'une partie de cet argent a passé entre les mains des veuves et des orphelins de l'Angleterre et du Canada, et qu'il ne serait ni juste ni loyal, après que ces gens ont pris du stock, sur la foi d'un acte de parlement, de les forcer à rembourser cela à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour lui permettre d'achever son chemin.

Eh bien, c'est là une question entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, le gouvernement et les détenteurs du stock. Le peuple n'a rien à y voir. Cet argent a été mis entre les mains du gouvernement comme partie du capital de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et le gouvernement n'avait aucun droit de permettre à ces gens de retirer des dividendes exorbitants à même ce capital, jusqu'à ce que, dans tous les cas, le chemin de fer du Pacifique canadien fût parachevé de Callander à l'océan Pacifique. Nous savons de plus que d'après la lettre du président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmise au gouvernement pendant cette session et portant la date du 18 mars 1895, que cette compagnie avait, le 1er janvier 1895, entre les mains du gouvernement, \$14,288,288 pour payer des dividendes additionnels sur son stock. La proposition de mon honorable ami de Durham-Ouest a pour but d'affecter une partie de cet argent à l'achèvement du chemin. Elle fait rapport au gouvernement du Canada que \$5,000,000 suffiront à construire et à équiper le chemin; elle dit qu'elle a \$14,288,000 entre les mains du gouvernement pour payer des dividendes à ses actionnaires. S'il en est ainsi, pourquoi ne pas affecter cet argent à l'achèvement du chemin, comme le dit mon honorable ami?

Cette proposition ne saurait être combattue avec succès; l'honorable député de Richmond et Wolfe n'a pas essayé d'y répondre. Ce n'est pas une réponse que de dire qu'un grand nombre de ses actionnaires sont en Angleterre. Nous savons qu'en Canada il y a assez d'actionnaires pour obtenir du gouvernement, sur leur propre stock, une somme suffisante pour parachever le chemin de fer du Pacifique canadien depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique. Voilà pour les remarques de mon honorable ami de Richmond et Wolfe. Je n'ai que ceci à ajouter en ce qui les concerne. L'honorable député a discuté une foule de choses, mais il n'a pas discuté la question véritable. Il n'a donné aucune raison que je sache, pour que le parlement du Canada vienne en aide au chemin de fer Pacifique canadien qui fait aujourd'hui sa troisième demande. L'honorable député, en discutant la proposition de 1874, a dit que mon honorable ami de Durham-Ouest, dont les objections étaient d'un aussi grand poids alors qu'elles l'ont été ce soir, n'avait indiqué aucune alternative. Il dit: La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dit qu'elle ne peut achever ce chemin sans disposer de son actif et sans réaliser ses valeurs, et si elle le faisait maintenant elle serait virtuellement obligée de sacrifier tout son actif le plus précieux; elle dit qu'elle ne peut achever le chemin à moins que vous ne lui prêtiez \$30,000,000, et si vous n'êtes pas disposés à donner cet argent soumettez quelque autre proposition, et si elle est raisonnable elle recevra mon approbation.

Eh bien, mon honorable ami de Durham-Ouest a soumis une autre proposition ce soir. Il a dit: Au lieu d'imposer au pays un nouveau fardeau de \$5,000,000, devant être prêtés à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien prenne entre les mains du gouvernement à même les deniers qui y ont été déposés pour lui assurer des dividendes énormes, exorbitants et malhonnêtes, les \$5,000,000 requis, et qu'elle applique cela à l'achèvement de ce chemin. Que va faire l'honorable député de Richmond et Wolfe? Va-t-il accepter l'autre proposition? Certainement non. Il votera pour le gouvernement, et si mon honorable ami de Durham-Ouest avait soumis une proposition même plus raisonnable que celle-ci—et cela serait bien difficile—mon honorable ami de Richmond et Wolfe et les autres membres de cette Chambre

qui sont les fidèles partisans du gouvernement, n'adopteraient pas d'autre proposition.

Nous avons eu un discours de mon honorable ami le ministre des chemins de fer et un discours de l'honorable secrétaire d'Etat. Le secrétaire d'Etat a fait un discours de cinq heures. Il a discuté tout ce qui existe sous le soleil à l'exception de la proposition soumise à la Chambre. Il a évité cela. Il nous a dit quelque chose à propos des voyageurs canadiens français, de leur énergie indomptable et de leur merveilleuse persévérance à explorer le grand Nord-Ouest; il a cité quelques vers, et il a lu beaucoup de prose—il nous a donné ce que le premier ministre appellerait une histoire microscopique du chemin de fer du Pacifique canadien—depuis Adam jusqu'à nos jours; il nous a donné une esquisse du *Union Pacific Railway*, du *Central Pacific Railway*, du *Northern Pacific Railway*, et de tous leurs embranchements, de leur dette consolidée et autres, et de leur exacte position financière. L'honorable ministre s'est approché d'une façon dangereuse de la résolution soumise à la Chambre, mais il s'est abstenu prudemment d'y tomber pendant le discours de cinq heures qu'il a prononcé, et il n'a donné aucune raison quelconque pour que le parlement du Canada donne au chemin de fer du Pacifique canadien—car je considère qu'il donne cette somme—encore \$5,000,000 de plus, et qu'il transforme la garantie donnée au pays.

Le ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer nous a donné un exposé clair et pratique de la position du chemin de fer du Pacifique canadien, à son propre point de vue, mais il a été obligé d'admettre le fait que le 30 avril dernier la compagnie avait entre les mains la somme de \$5,776,983, avec lesquels elle aurait pu acheter ce chemin. Je le demande encore une fois, si elle avait cette somme en sa possession pour achever cette voie ferrée, pourquoi demande-t-elle au parlement fédéral de lui accorder une somme additionnelle de cinq millions et une conversion de la garantie? Maintenant, M. l'Orateur, je dis que toute la conduite du gouvernement relativement à cette voie ferrée est des plus extraordinaire, et cela vaut la peine de consacrer quelques instants à passer brièvement en revue les transactions du gouvernement avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien—non depuis quinze ou vingt ans, mais depuis le 1er janvier 1881, alors que le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien a été ratifié par le parlement, et de démontrer l'indécision, la conduite indécise du gouvernement, les assurances trompeuses qu'il a données au parlement lorsque ce contrat a été ratifié, les fausses représentations qui ont été faites par les honorables membres de la droite, et les faux prétextes sous lesquels ce contrat a été ratifié par le parlement du Canada, et l'attitude logique du parti libéral depuis dix ans relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Les propositions du ministre des chemins de fer d'alors, relatives à l'entreprise de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ont été soumises au parlement le 13 décembre 1880. Ce jour-là sir Charles Tupper proposa que le mardi suivant la Chambre se formât en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est opportun d'accorder et d'affecter \$25,000,000, conformément aux conditions du contrat relatif au chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par Son Excellence le gouverneur général, par son message portant la date du 10 décembre 1880. 2o Qu'il est opportun de concéder et d'affecter 5,000,000 d'acres de terres dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux conditions du contrat transmis comme susdit.

Les propositions alors soumises par le ministre des chemins de fer au parlement étaient des conséquences les plus graves possibles pour le peuple. Elles comportaient une concession de terres de 25,000,000 d'acres à cette compagnie; elles comportaient une subvention de \$25,000,000 en argent; elles comportaient l'abandon à la compagnie des parties du chemin que le gouvernement avaient construites ou avait entrepris de construire, en vertu des conditions du

contrat; elles comportaient, comme nous l'avons démontré, une augmentation de la dette nationale du pays, et elles comportaient, comme nous le prétendons, une violation directe des conditions auxquelles la Colombie Anglaise était entrée dans la Confédération, conditions au sujet desquelles l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a parlé si longuement. Ces conditions étaient que le chemin de fer serait commencé dans un délai de deux ans après la conclusion du pacte entre la Colombie Anglaise et le Canada; que le chemin serait achevé dans un délai de dix ans après cela; que les fardeaux imposés au peuple ne seraient pas augmentés; que le taux des impôts existant alors ne serait pas augmenté dans le but de construire ce chemin de fer.

Je dis de plus, M. l'Orateur, que les circonstances dans lesquelles ce contrat a été soumis au parlement étaient des plus suspectes. Nous savons que le premier ministre et quelques-uns de ses collègues sont allés en Angleterre en 1880 dans le but d'obtenir de l'aide de la part des capitalistes anglais pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et de temps à autre la presse conservatrice nous a donné l'assurance que la mission du premier ministre avait été couronnée de succès, que, de fait, il avait mis le couronnement à l'œuvre de sa vie, et qu'il avait pu obtenir l'aide des capitalistes de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et que le peuple du Canada n'aurait pas un seul sou à payer pour cette entreprise. Nous avons eu de la part des honorables messieurs de la droite, l'assurance la plus formelle que ce contrat avait été signé, scellé et délivré en Angleterre, avant que le premier ministre eût quitté la mère-patrie, que cet honorable ministre avait réussi à obtenir l'aide des capitalistes anglais, français et allemands pour la construction du chemin; que la construction du chemin était passée du contrôle du gouvernement canadien sous celui d'hommes riches, d'hommes qui, nous disait-on, possédaient d'immenses ressources, des moyens illimités, et que le peuple canadien ne serait pas appelé à payer un seul dollar pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. l'Orateur, l'honorable ministre, à son retour d'Angleterre, a été dans plusieurs parties du pays, et entre autres endroits à Montréal, et dans le but de compléter une revue de la conduite des honorables membres de la droite relativement à cette voie ferrée, je vais vous lire quelques remarques faites à Montréal par le premier ministre, le 27 septembre 1880, relativement au succès de sa mission :

J'éprouve beaucoup de plaisir à vous dire, messieurs—bien qu'il me soit impossible d'entrer dans tous les détails, vu que je suis tout simplement l'agent du gouverneur en conseil, envoyé en Angleterre avec mes collègues, et qu'il me faut soumettre les arrangements que j'ai faits à l'approbation du parlement—que nous avons conclu un arrangement avantageux avec un certain nombre de capitalistes, non seulement en Angleterre, mais en Allemagne, en France, aux États-Unis et au Manitoba; nous avons réuni des forces qui suffiront amplement, non seulement à la construction du chemin, mais qui auront pour effet d'exercer une influence additionnelle pour détourner vers le Canada, l'émigration allemande qui se dirige vers les États-Unis. Nous avons reçu une garantie—une garantie satisfaisante—pour la construction et l'exploitation satisfaisante du chemin pendant dix années après son achèvement, ce qui sera dans vingt ans. Il a été convenu, non que le chemin serait construit à travers une région fertile et laissé de côté dans les parties incultes, mais qu'il sera construit tant dans les parties incultes que dans la région fertile. Nous avons conclu un arrangement en vertu duquel les terres seront immédiatement mises en vente, ce qui établira un système d'immigration continue au Nord-Ouest. Nous nous sommes assurés qu'il sera exploité pendant dix ans après sa construction, et quand je vous dis que lorsque le chemin sera construit, il n'aura pas coûté au pays un sou de plus qu'en vertu des arrangements que j'avais conclus avec sir Hugh Allan en 1874, je suis certain que vous vous réjouirez avec moi. Nous avons fait des arrangements en vertu desquels le chemin doit être construit; nous avons inspiré au colon le désir d'émigrer vers le Canada, et le chemin sera construit sans coûter un seul sou au peuple canadien. Nous avons fait des arrangements, "un contrat valide." Le contrat sera exécuté, les travaux seront poussés, soit que le parlement s'assemble en novembre ou en février. Les travaux seront poussés quand même, et nous nous en rapportons au parlement et au pays pour faire approuver notre conduite. Les entrepreneurs sont des hommes riches, des millionnaires, capables de construire une douzaine de chemins de

fer. Ils sont prêts à courir le risque de commencer dès maintenant, et c'est ce qu'ils vont faire.

Au moment même où le premier ministre trompait ainsi le peuple du Canada par ses vantardises, il n'avait encore réellement rien de fait. L'honorable député n'avait conclu aucun contrat. Il n'avait pas un bout de papier à montrer obligeant qui que ce fût en Canada, en Angleterre, en France, en Allemagne, ou ailleurs, à construire un seul pied du chemin de fer du Pacifique canadien. Le contrat soumis subséquemment au parlement porte la date du 21 octobre, un mois après que l'honorable ministre eût prononcé son discours vantard à Montréal. Le contrat lui-même, lorsqu'il a été soumis au parlement, était de la nature la plus extraordinaire. Il comportait des concessions si extraordinaires, subventions en argent et en terres, des privilèges si extravagants, des immunités et des exemptions si étendues, des monopoles si considérables que les représentants du peuple au parlement, même les amis de l'honorable ministre, ont été surpris et atterrés par l'énormité de ces subventions. Quelles étaient les subventions ? Je désire appeler l'attention du peuple canadien sur une courte esquisse historique que je me propose de faire des rapports entre le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et sur les conditions auxquelles ce gouvernement se proposait de donner l'entreprise à la compagnie.

En vertu des conditions de ce contrat, le syndicat s'engageait à construire les parties du chemin de fer du Pacifique canadien s'étendant de Callander à l'Océan Pacifique, que le gouvernement du Canada n'avait pas encore construites ou ne s'était pas engagé à construire pour le 1er mai 1891.

Le gouvernement du Canada s'engageait à livrer à cette compagnie les chemins de fer suivants dès qu'ils seraient terminés : 1° la section du lac Supérieur du chemin de fer du Pacifique canadien ; 2° le chemin de fer de Kamloops à Yale ; 3° le chemin de Yale à Port-Moody ; 4° les bâtiments nécessaires et le service d'eau sur les parties ainsi construites ou à construire par le gouvernement ; 5° le chemin d'Emerson à Winnipeg ; 6° 25,000,000 d'acres de terre ; 7° \$25,000,000 en argent ; 8° tout le terrain requis pour la voie, les stations, emplacements de gares, ateliers, emplacements de docks et emplacements riverains aux termini sur les rivières navigables, bâtiments, cours et autres dépendances requises pour l'exploitation commode et efficace du chemin de fer ; 9° le gouvernement s'engageait à admettre en franchise tous les rails d'acier, éclisses et autres attaches, carrelles, boulons et écrous, fil de fer, bois de construction et autres matériaux pour les ponts devant être employés à la construction du chemin de fer et de la ligne télégraphique ; aussi tous les appareils télégraphiques ; 11° le gouvernement s'engageait de transférer à la compagnie au prix de revient, et sans intérêt, tous les rails et attaches achetées par lui depuis 1879 ; 12° le gouvernement donnait à la compagnie le droit illimité, le monopole de la construction des embranchements ; 13° le gouvernement donnait à la compagnie le droit de choisir le tracé de la ligne comme bon lui semblerait ; 15° le monopole de la construction de toutes les lignes au sud du chemin de fer du Pacifique canadien ; 16° le gouvernement donnait à la compagnie le droit d'empêcher la construction de tout chemin de fer s'approchant à 15 milles de la frontière internationale ; 17° le gouvernement consentait pour toujours à l'exemption de taxes en faveur des gares, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel de roulement, et capital-actions de la compagnie ; 18° le gouvernement consentait à l'exemption de taxes en faveur des terres jusqu'à ce qu'elles fussent vendues ou occupées.

Ces conditions, concessions, subventions, privilèges et monopoles différaient tellement de ce que le premier ministre avait donné à entendre au peuple, dans son discours prononcé le 27 décembre 1880 à Montréal, que le peuple est resté stupéfait en voyant la nature des propositions. L'honorable ministre a soumis les propositions au parlement le

M. CAMERON (Huron)

10 décembre 1880, et le lundi suivant, le ministre des chemins de fer proposait que la Chambre se formât en comité pour considérer les résolutions. Jusqu'à cette date aucun renseignement n'avait été donné au peuple ou au parlement, quant à la nature ou à l'étendue des concessions et des subventions données en vertu de ce contrat. Aucun renseignement n'avait été fourni quant aux mesures prises par le gouvernement pour demander des soumissions et pour inviter la concurrence pour la construction du chemin de fer. Aucun renseignement n'avait été donné quant aux circonstances qui avaient accompagné la signature du contrat intervenu contre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le chef de l'opposition et d'autres demandèrent à ce sujet des renseignements qu'on s'obstina à leur refuser. On les demandait afin que le peuple pût savoir à quoi s'en tenir là-dessus, afin que les membres de cette Chambre pussent discuter les propositions d'une façon intelligente, avec impartialité et connaissance de cause, afin qu'ils pussent connaître quelque chose de ces subventions extraordinaires, qu'ils pussent savoir si les conditions auxquelles la Colombie-Britannique était devenue partie intégrante du Dominion avaient été violées, et si ce contrat entraînait nécessairement une augmentation dans le taux de l'impôt, et ces renseignements furent refusés. Le chef de l'opposition proposa une résolution ayant pour but d'obtenir et d'assurer toute la considération que cette question exigeait. Il proposa :

Qu'en vue de l'importance et de la gravité de la proposition, cette Chambre se formât en comité, lundi, le 5 janvier 1891.

Cet amendement, qui était une proposition raisonnable, fut rejeté par la majorité. On refusa d'accorder à l'opposition même deux semaines de délai pour considérer les obligations auxquelles le gouvernement, dans sa folie imprudente, engageait le peuple du Canada. La discussion se continua et le chef de l'opposition et ses adhérents en cette Chambre démontrèrent clairement l'énormité des subventions et des concessions que l'on se proposait de donner en vertu des résolutions. Nous avons démontré que, tant on travaux achevés et devant être achevés qu'en concessions de terres, en estimant le terrain à \$2 l'acre, et en autres subventions, le gouvernement mettrait à la disposition de la compagnie une somme égale à \$111,800,000. Nous avons démontré de plus que le gouvernement faisait à la compagnie des concessions, monopoles et immunités énormes qui valaient au moins \$10,000,000. Nous avons démontré qu'en argent, terres, chemins de fer construits et à construire, concessions, immunités, exemptions et monopoles, la compagnie recevait pas moins de \$161,800,000.

Nous avons démontré, à part cela, que nous donnions pour toujours à la compagnie le chemin de fer du Pacifique canadien une fois parachevé. Nous avons démontré que ce chemin qui, grâce à la politique du ministère, ce chemin qui coûterait au pays cet énorme montant, ne coûterait pas à construire, d'après les estimations faites par les ingénieurs du gouvernement en 1880, plus de \$84,000,000. Nous avons démontré au parlement, en termes aussi énergiques que possible, que ces concessions et subventions n'auraient pas dû être données, que le peuple aurait dû avoir l'occasion de se prononcer sur les conditions du contrat. Le parti libéral ne s'est pas contenté de protester devant le parlement. Nous avons adopté le mode le plus catégorique et le plus solennel connu du parlement pour faire connaître notre opinion sur cette question. Chaque point vulnérable du contrat a été attaqué au moyen d'amendements soumis par des membres de l'opposition ; nos protestations se sont manifestées par des amendements contre les particularités odieuses du contrat, amendements qui ont été soumis aux votes des représentants du peuple au parlement. Aucun compte ne fut tenu de nos protestations ; nos avertissements n'ont servi à rien. Le premier ministre, grâce à la majorité qu'il avait en cette Chambre, a réussi à imposer ses résolu-

tions au parlement, et le pays, en 1881, se trouve avoir contracté ces gigantesques obligations qui, je le crains, pèseront sur lui pendant de longues années à venir.

Nous avons démontré qu'une entreprise de ce genre, entraînant des obligations aussi gigantesques et des concessions aussi énormes, n'aurait pas dû être confiée par le gouvernement, en vertu d'un contrat privé, au syndicat du Pacifique canadien; que l'on aurait dû demander des soumissions, et que la concurrence aurait dû être invitée, et qu'il était de mauvaise politique pour le parlement du Canada de ratifier un contrat sans demander des soumissions et sans permettre une concurrence juste et raisonnable? Comment nous a-t-on répondu? Le premier ministre et le ministre alors chargé du département des chemins de fer nous ont assuré que c'était un contrat admirable; que le gouvernement avait réussi à faire passer la responsabilité de la construction du chemin des épaules du peuple aux épaules de la compagnie, et que pour la construction de cette voie ferrée, le peuple du Canada n'aurait pas un sou de plus à payer. Le ministre des chemins de fer, qui était chargé des résolutions de 1880, comme il a été chargé plus tard des résolutions de 1884, le ministre des chemins de fer, toujours téméraire, hardi et provocateur, disait ici, relativement à ce contrat :

Les honorables messieurs n'aiment pas la compagnie, mais on dirait que leurs idées se sont modifiées sur ce point. Ceux qui ont entrepris ces travaux occupent aujourd'hui devant le pays la meilleure position qui puisse être occupée par des hommes chargés d'une entreprise aussi considérable. Les Canadiens qui sont engagés dans cette entreprise sont des hommes qui ne le cèdent à personne sous le rapport de la compétence et de la position commerciale, et par leurs succès dans d'autres entreprises de chemin de fer, ils nous offrent la meilleure garantie possible de la manière dont ils rempliront leurs engagements envers le gouvernement et le parlement du Canada.

Il continue comme suit :

Je dis que cette compagnie comprend des capitalistes tant de ce pays que d'autres pays, qui jouissent de la plus haute réputation, des hommes dont les noms sont la meilleure garantie qui pourrait être offerte au peuple du Canada de la réussite de tout ce qu'ils pourraient entreprendre.

Malheureusement pour le pays, les assurances données par les honorables députés en 1880, alors que le parlement se proposait de ratifier le contrat, ont été dispersées au quatre vents, et ce soir nous n'avons pas la moindre garantie valable sur laquelle le pays puisse compter pour l'achèvement et l'exploitation du chemin pendant les dix années qui suivront son achèvement, et l'honorable ministre disait qu'il avait une garantie en argent à cet effet. Nous avons protesté de plus contre les conditions vagues et incertaines du contrat. Nous savions que nous engagions le crédit du pays pour un montant énorme, que nous plaçons entre les mains de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien un montant énorme d'argent et de valeurs pour l'achèvement du chemin, et nous avons démontré aux honorables membres de la droite que nous n'avions aucune garantie que le tout serait atteint. L'élément définitif manquait et nous n'avions aucune garantie que nous ne serions pas appelés à payer des sommes additionnelles au chemin de fer du Pacifique canadien pour la construction de cette voie ferrée. Quelle est la réponse qui nous a été donnée en cette occasion par les honorables membres de la droite. Nous a-t-on répondu on nous donnant cette garantie suffisante que le premier ministre avait déclaré avoir obtenu alors qu'il s'adressait à ses amis à Montréal le 27 décembre 1880? Non, monsieur, la seule garantie que nous avons eue a été la déclaration suivante de l'honorable ministre des chemins de fer :

Non seulement nous aurons la satisfaction de voir le Canada prendre une attitude progressive et triomphante, mais aussi nous le verrons dispensé de dépenser un seul dollar pour la construction et l'exploitation de cette voie ferrée.

Maintenant, malgré la déclaration du ministre des chemins de fer et de celle du premier ministre, trois ans après nous voyons la même compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, dont les membres, nous disait-on, étaient des

hommes possédant des ressources illimitées, dont le crédit et la réputation étaient tels qu'ils mèneraient l'entreprise à bonne fin — nous voyons ces hommes frapper à la porte du parlement et lui demandant de lui avancer \$3,000,000. Et que voyons-nous maintenant? Nous voyons encore ces hommes prodigieusement riches, ces hommes si compétents à mener à bonne fin des entreprises de ce genre, frapper pour la troisième fois à la porte du parlement, pour lui demander des secours additionnels, et l'abandon de la garantie que nous avons prise en 1884 pour le remboursement du prêt de l'année dernière. En 1880, lorsque nous avons protesté contre la ratification de ce contrat, le premier ministre et son collègue, le ministre des chemins de fer, ont assuré à leurs partisans qu'ils avaient une ample garantie que le chemin serait construit d'un bout à l'autre sans coûter un seul sou au peuple. Les partisans de l'honorable ministre l'ont cru sur parole et l'ont applaudi à outrance.

En 1884, nous avons vu le ministre des chemins de fer venir devant le parlement et admettre en pratique que les calculs faits par lui en 1880 n'étaient pas exacts. Nous l'avons vu venir devant le parlement et admettre virtuellement que le chemin de fer du Pacifique canadien éprouvait alors des embarras financiers; qu'il était virtuellement à la veille de la banqueroute, et que les travaux s'arrêteraient à moins que le coffre public ne vint à son secours. Les honorables membres de la droite ont reçu les mêmes assurances et ils ont ratifié les résolutions de 1884 au milieu des applaudissements les plus bruyants; et maintenant, en 1885, juste douze mois après que nous avons eu l'assurance de la part de l'honorable premier ministre, du ministre des chemins de fer, de l'honorable député de Cardwell (M. White), de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ivés), que le prêt de 1884 était plus que suffisant pour parachever le chemin de fer d'une extrémité à l'autre, et pour le pourvoir d'un matériel complet, cette même compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien vient frapper à la porte du parlement et demande hardiment, comme un droit, qu'on lui accorde encore \$5,000,000, et que la garantie que nous avons obtenue pour le remboursement du prêt de 1884 subisse une modification importante, et je n'ai aucun doute d'après ce que je vois ce soir, et d'après ce que j'ai entendu cette après-midi, que ces résolutions seront adoptées, aux grands applaudissements des honorables membres de la droite.

Nous avons démontré de plus en 1880, qu'en subventions d'argent, en travaux terminés et à terminer, en terres, d'après l'estimation du gouvernement, on immunités, exemptions et monopoles, cette compagnie recevait \$161,800,000, bien que le prix de revient aux entrepreneurs ne fût estimé qu'à \$84,000,000; on demandait donc à la compagnie de payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien une somme excédant énormément le coût réel des travaux. Ces objections étaient de la plus haute importance possible; elles s'imposaient aux honorables membres de la droite; elles demandaient une explication et une réponse qu'elles ont reçues de la part des députés ministériels. Mais comment ont-ils répondu? Pour raffermir la foi chancelante des partisans du ministère, pour leur donner le courage de voter en faveur des résolutions alors soumises au parlement, il fallait leur donner des assurances. Le ministre des chemins de fer leur en avait donné. Mais ils n'avaient aucune confiance en cela. La réputation qu'il avait d'exagérer les faits, surtout en ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique canadien, était trop bien établie. Il fallait donner d'autres assurances solennelles. Elles furent données. L'honorable ministre des travaux publics, qui est connu, sinon en réalité, du moins en apparence, comme l'homme le plus honnête des banquettes ministérielles se leva et dit :

Nous voulons un grand et un bon chemin de fer, et nous voulons qu'il soit mis sur un bon pied, afin que ses propriétaires ne puissent venir nous dire: Vous nous faites mourir de faim, il nous faut plus d'argent.

M. CASGRAIN : Nous avons la garantie.

Sir HECTOR LANGEVIN : Sans doute nous avons la garantie ; mais peut-être que l'honorable député aimerait mieux les voir venir nous demander des conditions plus avantageuses. Je ne suis pas de cet avis ; le gouvernement non plus.

Il dit encore :

J'ai démontré de plus, non seulement que le chemin de fer sera construit par le syndicat, mais qu'il sera exploité pour toujours, et nous avons entre les mains assez de garanties pour assurer ces deux résultats.

Maintenant, il est tout à fait évident que les honorables ministres ont donné ces assurances, ils ont trompé et induit en erreur leurs partisans ; car en 1884 il se trouve que semblable garantie n'existe pas. Nous découvrons ce soir que les honorables ministres sont tout à fait à la merci du chemin de fer du Pacifique canadien, et sont résolus, que l'intérêt du pays l'exige ou non, de donner au chemin de fer du Pacifique canadien tout ce qu'il exigera. En 1880 l'opposition était tout à fait convaincue de la témérité des honorables membres de la droite. Nous savions qu'ils ne s'arrêteraient devant rien pour atteindre leur but ; nous savions qu'ils n'hésiteraient pas à violer un acte du parlement, et la déclaration solennelle du parlement à l'effet que les fardeaux du peuple ne seraient pas augmentés par la construction de cette voie ferrée ; nous savions qu'ils se proposaient de créer cette grande corporation et de l'utiliser une fois créée, de sorte que nous avons protesté en disant qu'aucun contrat ne devrait être conclu et que le gouvernement ou le parlement du Canada ne devrait contracter aucune obligation qui serait une violation des conditions auxquelles la Colombie Anglaise est devenue partie intégrante de ce pays, savoir : que la dette nationale et le taux de l'impôt ne seraient pas augmentés. Quelle a été la réponse qu'on nous a donnée ? Voici ce que l'honorable ministre des chemins de fer nous a répondu :

Nous voulons dégager le Canada de toute responsabilité dans la construction future du chemin de fer. Et juste au moment que nous déchargeons nos épaules de toute responsabilité pour en charger les épaules de la compagnie, je demande à la Chambre de nous dire franchement si elle ne croit pas que nous devions autant que possible mettre ces messieurs dans une position aussi avantageuse pour la construction de la voie ferrée que celle que nous occupons nous-mêmes.

L'honorable ministre a-t-il réussi ? Non, monsieur ; quel a été le résultat de la ligne de conduite qu'il a adoptée ? Le résultat a été que trois ans après nous avons eu une demande pour un montant additionnel de \$30,000,000, et que cette année nous avons une nouvelle demande de \$5,000,000.

Nous avons démontré de plus que la section des montagnes ne devrait pas être construite avant l'achèvement de la section des prairies ; nous savions que s'il en était autrement le coût de la construction pèserait sur le peuple et que les intérêts du pays en souffriraient ; mais nous avons protesté en vain. Quelles en sont les conséquences aujourd'hui ? Il n'y a pas un homme intelligent au Manitoba ni au Nord-Ouest qui n'admettra pas que c'est une erreur colossale que de construire les sections des montagnes avant que les sections des prairies et les embranchements s'étendant au nord et au sud de la ligne fassent construites, assurant ainsi la colonisation des prairies du Nord-Ouest par une population active et prospère. Je dis que c'était une erreur colossale que d'encourager la colonisation des endroits entourés par des barbares féroces et indomptés. En 1880 nous avons protesté contre le fait qu'on accordait à cette compagnie le monopole de la construction de tout les chemins de fer situés au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. Le premier ministre nous a dit alors que nos craintes à ce sujet étaient dénuées de fondement. Que nous ne pouvions tenir le Manitoba en échec. Quel en a été le résultat ? Le résultat de ce monopole a été de créer des mécontentements d'une extrémité à l'autre du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Le résultat a été d'endiguer le courant de l'immigration qui sans cela aurait afflué dans cette région, de retarder la croissance et la prospérité du pays. Il est tout à fait inutile pour nous de dépenser des centaines de milliers de

M. CAMERON (Huron)

dollars pour encourager les immigrants à quitter leur foyer dans les vieux pays pour venir se fixer au Nord-Ouest, lorsque nous ne pouvons leur offrir des communications par voie ferrée. Le premier ministre du Manitoba, discutant la politique des honorables membres de la droite, dit :

Maintenant nous sommes à la veille d'une crise d'où nous devons sortir dans une condition meilleure ou pire. Cependant les masses ne se lèveront pas pour maintenir leurs droits avant qu'elles sachent à quoi s'en tenir sur leur condition. Le temps est arrivé où le Manitoba doit être placé sur un pied d'égalité avec les autres provinces de la Puissance. Pas un seul arrivant n'a été trois semaines dans la province avant d'avoir réclamé les droits du Manitoba aussi hautement qu'il blâmait cette province avant son arrivée. Les yeux du cultivateur ont été ouverts et il a été effrayé de la perspective. Ces questions devraient attirer l'attention sérieuse non seulement du gouvernement provincial, mais encore du gouvernement fédéral.

Telles sont quelques-unes des circonstances dans lesquelles le contrat de 1880 a été ratifié, quelques-unes des protestations qui ont été faites, quelques-unes des réponses qui ont été données, et quelques-unes des conséquences qui en sont résultées. J'ai attiré l'attention de la Chambre sur les circonstances dans lesquelles le contrat de 1880 a été ratifié ; j'ai démontré que le consentement du parlement a été obtenu au moyen de promesses, d'engagements et d'assurances de la part des honorables membres de la droite, promesses, engagements et assurances qui étaient tous dénués de fondement.

J'ai démontré que les concessions, les privilèges, les monopoles et les exemptions étaient tout simplement énormes, plus du double de ce qui eût été suffisant pour construire le chemin de fer. Je dis de plus que les ressources placées à la disposition du chemin de fer du Pacifique canadien par le peuple étaient hors de toute proportion avec le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Qu'il me soit permis de démontrer en peu de mots quel était le coût de la construction et en quoi consistaient réellement ces ressources. Je sais que mon honorable ami de Durham-Ouest a donné ses propres chiffres à ce sujet ; je sais qu'il a traité la question et que personne ne peut la traiter d'une façon plus habile que lui, mais j'ai moi aussi consulté les documents soumis par le chemin de fer du Pacifique canadien au parlement, et j'ai fait des calculs dont le résultat total a été en substance le même que celui auquel est arrivé mon honorable ami, et virtuellement le même que le tableau fourni par le président de la compagnie aux actionnaires à Montréal, le 13 juin dernier. Je me propose de soumettre un tableau précis du prix de revient du chemin de fer et des ressources que le pays a mises à la disposition de la compagnie.

Le coût des sections du gouvernement, c'est-à-dire de ces parties de la ligne-mère qui devaient être construites par le gouvernement, s'élève à la somme de \$33,500,000. Ceci comprend naturellement le coût des études de lignes. Je sais que l'honorable ministre des chemins de fer a protesté pendant la dernière session contre le fait qu'on ajoutait cet item au coût de la section du gouvernement ; mais vous ne pouvez construire un chemin de fer sans faire d'abord des études de ligne, et leur coût doit être ajouté au coût du chemin. Le coût des sections construites et devant être construites par la compagnie est estimé à \$51,500,000, le coût de l'équipement est de \$8,000,000, soit un total de \$93,000,000 pour construire et équiper le chemin de fer du Pacifique canadien de Callander à l'océan Pacifique. Considérons un instant les ressources placées à la disposition de la compagnie pour construire et équiper ce chemin.

Nous avons donné à la compagnie en lignes construites et devant être construites par le gouvernement, y compris les études de lignes, \$33,500,000, \$25,000,000 de subvention en argent, 25,000,000 d'acres des meilleures terres du Nord-Ouest. En estimant ces terres à \$2 l'acre cela donnerait \$50,000,000. Je remarque dans le rapport produit l'année dernière par la compagnie que la vente des terres a produit une moyenne de \$2.36. Le président de la compagnie dit que les terres vendues cette année ont produit une moyenne

de \$3.01 $\frac{1}{2}$ par acre. Mettant, cependant, le prix à \$2 l'acre nous aurons \$50,000,000 pour les 25,000,000 d'acres de terres. Puis en 1884 il y a eu un prêt de \$29,810,000, et l'emprunt négocié par la compagnie sur la garantie du service de transport et des postes et autres valeurs, \$7,380,000, formant un total de \$146,490,000 de ressources. Ce sont là les ressources totales mises à la disposition de la compagnie pour achever un chemin de fer dont le coût réel est de \$93,000,000 ; mais il n'a été estimé en 1884 qu'à \$84,000,000. Cela laisserait entre les mains de la compagnie une balance de \$53,490,000, après avoir payé pour l'achèvement du chemin en concessions de terres et subventions en argent ; et en outre de cela la compagnie doit avoir le chemin à perpétuité.

Mais ce n'est pas tout, ce sont là les sommes placées à la disposition de la compagnie en argent et autres valeurs. J'ai démontré qu'après que le chemin aura été achevé et payé par le peuple du Canada et cédé à cette compagnie à perpétuité, il y aura encore une balance de \$53,490,000 à diviser entre les actionnaires. En outre de cela, la compagnie avait et a encore à sa disposition provenant de diverses autres sources de fortes sommes d'argent qui auraient dû être affectées à la construction du chemin. Premièrement, en vertu de l'ancien contrat, le syndicat était obligé de prendre du stock au montant de \$5,000,000 au pair. C'est ce qu'elle a fait, et cela a placé à sa disposition pour terminer le chemin encore \$5,000,000 de plus. Secondement, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a lancé sur le marché \$60,000,000 du stock de la compagnie, dont \$20,000,000 ont été vendus aux membres de l'ancien syndicat à 25 cents dans la piastre, produisant \$5,000,000 de plus ; et \$30,000,000 de ce stock ont été vendus à 51 cents dans la piastre, la plus grande partie étant vendue à l'ancien syndicat. Cela a rapporté \$15,281,764 ; \$10,000,000 ont été vendus à 42 cents dans la piastre : la majeure partie aux membres du vieux syndicat. Cela a rapporté \$4,211,294. M. Stephen, le président de la compagnie, dans sa lettre du 18 mars 1885, dit que les recettes brutes de la compagnie jusqu'en 1885 se sont élevées à \$1,626,063, soit un total de \$31,119,111, étant tout l'actif en dehors de l'argent et des effets placés à la disposition de la compagnie par le gouvernement du Canada, ou en d'autres termes la somme de \$177,609,111, que cette compagnie a eu à sa disposition pour construire et équiper un chemin qui ne coûtera que \$93,000,000. Cela laissera entre les mains de la compagnie \$84,609,111 de plus qu'il n'est suffisant pour construire le chemin, et en sus de cela la compagnie possédera à perpétuité le chemin de fer ainsi construit et équipé.

M. Stephen, dans son adresse aux actionnaires à Montréal, est arrivé précisément aux mêmes résultats par des calculs différents et par un mode de raisonnement différent. Il dit que l'actif de la compagnie, lorsque le chemin de fer sera terminé et équipé, s'élevra à la somme de \$230,960,585, moins la somme de \$53,892,245, qui est la dette réellement imputable au capital de la compagnie. En d'autres termes, d'après les calculs de M. Stephen, la compagnie aura comme actif \$177,068,340 lorsque le chemin sera terminé. Ce n'est pas étonnant qu'en 1884, sir Charles Tupper, en soumettant sa proposition, déclarait que le peuple du Canada avait donné à cette compagnie une magnifique subvention et que cette compagnie n'a aucun droit à la libéralité du parlement ou à la générosité du peuple ; et il n'est pas étonnant que M. Stephen, dans son adresse aux actionnaires, le 13 juin dernier, ait pu parler avec orgueil du succès de la spéculation prodigieusement profitable que les membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avaient en perspective, puisque lors de l'achèvement du chemin ils auront à leur disposition un actif évalué à \$177,068,340.

Je vous ai démontré, à l'aide de documents soumis au parlement par la compagnie et de l'adresse du président de

la compagnie aux actionnaires, que cette compagnie a en argent et en actif \$177,609,000, après avoir payé pour la construction et l'équipement du chemin. On pourrait dire, cependant, qu'une grande partie de cet actif n'est pas en argent ou n'est pas réalisé. Cela est vrai, mais je le demande, qu'est-ce que le peuple a à voir là-dedans ? Le parlement a ratifié le contrat avec cette compagnie pour lui donner cette aide, et la compagnie a entrepris de trouver les fonds nécessaires à l'achèvement du chemin en dehors de la subvention. On pourrait dire aussi que la compagnie ne pouvait construire le chemin à l'aide d'un actif non réalisé. Cela est encore vrai ; mais encore une fois, qu'est-ce que le peuple du Canada a à voir là-dedans ? Le président dit que cet actif vaut son prix nominal, et l'on ne saurait prétendre que la compagnie ne peut pas, avec un actif valant \$177,000,000, trouver la bagatelle de \$5,000,000 De plus, le peuple du Canada a payé à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, argent comptant, pour construire ces parties du chemin qu'il s'était engagé à construire entre Callander et l'océan Pacifique. Je prouve ceci à l'aide des documents soumis par la compagnie et de l'adresse du président à ses commettants prononcés lors de l'assemblée tenue à Montréal le 13 du mois courant, et cela est encore à part les \$29,493,000 réalisés par la compagnie au moyen de ses manipulations de stock.

Pendant la session de 1884, la compagnie a soumis au parlement des tableaux indiquant ce qu'elle avait dépensé et ce qui serait nécessaire pour terminer le chemin. La compagnie avait dépensé en construction \$23,078,950 ; elle avait dépensé en matériel roulant et autres travaux \$10,871,050 ; l'estimation du coût du chemin était de \$27,000,000, ou en d'autres termes, la compagnie avait dépensé ou devait dépenser en matériel de roulement, sur la construction de la ligne-mère, \$60,950,000, et ce sont là les chiffres fournis par la compagnie elle-même au parlement. M. Van Horne, l'ingénieur de la compagnie, a déclaré subséquemment, que le montant requis serait de \$4,000,000 moindre que l'estimation, vu qu'il avait découvert que, vu la facilité des travaux devant être exécutés, on pourrait épargner ce montant sur la construction. Alors tout ce que la compagnie a dépensé ou était obligée de dépenser pour achever le chemin de fer du Pacifique canadien, ne dépasse pas \$56,950,000. Voyons d'après les documents qui ont été soumis au parlement, combien le chemin de fer du Pacifique canadien a reçu en argent des fonds fournis par le peuple. Il admet qu'il a reçu ou qu'il recevra en septembre de cette année \$25,000,000 de subvention. La vente des terres et les obligations de concessions de terres s'élevèrent à \$10,900,000. Il y a l'emprunt de 1884, \$29,810,000. Ceci fait en tout \$65,710,000. Dans ce calcul je ne tiens aucun compte du prêt d'au delà de \$7,000,000 sur la garantie du service postal et de transport. D'après M. Van Horne, elle n'a dépensé ou ne sera obligée de dépenser que \$56,950,000. En d'autres termes la compagnie a reçu du Canada, y compris le prêt de 1884, en espèces sonnantes, \$8,760,000 de plus qu'elle n'a payé ou qu'elle ne devra payer pour achever toute la ligne de Callander à l'océan Pacifique. C'était là la condition du compte au 1er janvier 1885. Nous trouvons cela dans le document soumis au parlement, et dans la lettre de M. Stephen portant la date du 18 mars 1885.

M. Stephen dit dans cette lettre que sur la ligne-mère et les embranchements la compagnie a dépensé \$52,595,000. Il ne daigne pas s'occuper des détails ; il ne dit pas combien a été dépensé sur la ligne-mère, ni combien sur les embranchements ; mais il dit qu'en 1884 \$23,078,950 ont été dépensés sur la ligne-mère, et d'après son estimation et l'estimation de son ingénieur, il fallait encore \$27,000,000 pour terminer la ligne-mère et \$8,000,000 pour le matériel de roulement, ou en d'autres termes, il lui faut dépenser pour terminer la ligne-mère et pourvoir à l'équipement, une somme de \$58,078,950. Combien a-t-elle reçu jusqu'au 1er janvier

1885 d'après ses propres documents soumis au parlement ? Elle a reçu comme subvention en argent \$25,000,000 ; prêt de 1884—ici encore je ne compte pas l'emprunt de \$7,000,000—\$29,810,000 ; argent pour obligations de concessions de terres, ventes de terres et primes, \$10,900,000, formant en tout un montant de \$65,710,000 ; et elle a payé \$58,078,950, laissant une balance en argent de \$7,631,050. Cela est tout à fait clair, car M. Stephen, le 13 juin, disait :

En considérant la position financière de la compagnie, il serait peut-être à propos de rappeler aux actionnaires qu'au commencement de l'année courante, il restait entre les mains du gouvernement une balance non dépensée de \$8,633,092, disponible pour le travail à faire. Comme il a déjà été dit, cette somme est suffisante pour terminer le travail qui reste à faire, aux termes du contrat.

Nous avons la déclaration de M. Stephen à l'effet que la compagnie avait en mains au-delà de \$8,000,000, et que cela était plus que suffisant pour terminer les travaux qui restaient à faire. Cependant cette compagnie, malgré ces documents soumis au parlement et au pays, a l'audace de demander une avance de \$5,000,000 et une modification complète de la garantie, et l'on trouve en cette Chambre d'honorables députés qui appuient sa réclamation. Ainsi, j'ai indiqué les sommes énormes qui ont été mises à la disposition de la compagnie par le peuple pour l'achèvement du chemin ; j'ai démontré qu'elle a reçu du peuple du Canada en argent et autres valeurs \$53,490,000 de plus qu'il n'était nécessaire pour achever et équiper la ligne-mère ; j'ai démontré qu'elle a reçu en argent actif et produit de la vente de son propre stock, \$34,609,111 de plus qu'il n'était nécessaire pour achever et équiper ce chemin ; j'ai démontré que le Canada a payé, jusqu'au 1er janvier 1885, en argent, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, \$7,631,050 de plus que cette compagnie n'a payé pour la construction de la ligne-mère, et cela en sus des transactions de spéculateurs sur les stocks. Si vous ajoutez à ces \$7,631,050, le produit en argent de la vente du stock, s'élevant à \$29,493,048, vous avez un montant de \$37,124,048, ayant été reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'au 1er janvier 1885, en sus de ce qu'elle a dépensé ou doit dépenser pour l'achèvement du chemin.

En sus de tout cela, le Canada a eu la générosité de céder pour toujours à cette compagnie ce chemin avec tous ses droits, pouvoirs, monopoles et immunités. A mon point de vue, cela vaut la peine de considérer pour un instant comment cet énorme surplus placé à la disposition de la compagnie par le peuple a été dépensé. Le document soumis au parlement, l'adresse du président de la compagnie aux actionnaires, en date du 13 juin, ont démontré hors de doute que la compagnie a dépensé une somme d'au-delà de \$38,000,000 dans des transactions étrangères à la construction de la ligne-mère. De son propre aveu, elle a dépensé, sur la ligne et les embranchements à l'est de Callander, \$4,213,758 ; embranchements d'Algoma et de l'ouest, une somme que je porte à \$4,733,798 ; en transactions financières, \$1,389,474 ; pour l'équipement des embranchements, \$1,877,000 ; pour amélioration de la section du gouvernement, \$1,241,790 ; avances pour assurer l'accès des côtes maritimes, \$5,838,473 ; dividendes sur son propre stock, obtenu par elle au plus bas prix, \$5,378,000 ; et d'après la lettre du président, elle avait au mois de janvier 1885 entre les mains du gouvernement, pour payer des dividendes additionnels, \$14,288,088. Maintenant, d'après cette lettre du 18 mars dont j'ai parlé il y a un instant, la compagnie avait dépensé, au 1er janvier 1884, \$35,131,813 en transactions en dehors de la ligne-mère.

De sorte que le résultat de ces calculs est que cette compagnie a épuisé en transactions étrangères à l'entreprise et auxquelles le parlement n'a rien à voir, une somme de \$7,631,050, le montant que la compagnie a reçu en argent du peuple canadien, en sus de ce qu'elle a payé pour la construction de la ligne principale, et la somme de \$29,493,048, que la compagnie a reçu des transactions sur le stock, et

M. CAMERON (Huron)

une somme additionnelle de \$1,855,000, soit en tout la somme de \$38,979,000, que cette compagnie a dépensée en transactions étrangères à la ligne-mère. Je dis que ceci explique, jusqu'à un certain point, la condition extraordinaire dans laquelle cette compagnie se trouve actuellement placée. Cela vaut la peine que nous nous arrêtions un instant et que nous posions deux ou trois questions sérieuses.

Pourquoi le peuple canadien serait-il obligé de payer \$1,241,780 pour l'entretien d'un chemin que le gouvernement du Canada a livré à la compagnie bien construit et en bon état de réparations ? Pourquoi ce fonds que le peuple canadien a placé à la disposition de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour construire la ligne-mère de Callander à l'océan Pacifique, serait-il grevé de \$4,233,758 pour la ligne-mère et les embranchements de Callander, ou de \$4,733,798 pour l'embranchement d'Algoma et la section de l'ouest ; ou de \$5,875,223 pour obtenir l'accès aux côtes maritimes et pour les lignes afferchées ?

Ce sont là des transactions privées, en dehors du contrat, que la compagnie a faites sous sa propre responsabilité et au sujet desquelles le peuple canadien n'a rien à voir ? Pourquoi ce fonds serait-il grevé de \$5,578,000 pour les dividendes exorbitants, et de la somme de \$14,288,288—somme qui est encore entre les mains du gouvernement pour payer aux membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien les dividendes exorbitants sur le stock qu'ils ont acquis en partie à 25 cents dans la piastre et en partie à 42 cents dans la piastre ? Il serait tout aussi raisonnable d'imputer à ce fonds et au pays un piano de \$4,000 ou une maison de \$2,000,000, construite en Canada. Je suis convaincu, bien que nous n'ayons pas encore vu le fond des transactions financières de cette compagnie, que les tableaux soumis au parlement indiquent que l'on a disposé de la façon la plus scandaleuse des deniers placés à la disposition de cette compagnie par le peuple canadien pour la construction de cette voie ferrée. Après avoir dissipé et gaspillé une grande partie de l'argent mis à leur disposition pour la construction de cette voie ferrée, après avoir majoré leur stock et se l'être partagé ; après avoir mis entre les mains du gouvernement une somme égale à \$20,000,000 pour se payer des dividendes exorbitants, et après avoir retiré du gouvernement ces dividendes exorbitants, ils ont l'audace, l'effronterie sans exemple de s'adresser au parlement pour nous demander des secours additionnels et une modification de la garantie qu'ils nous ont donnée !

Je n'ai pas l'intention de discuter les transactions de stock de cette compagnie ; cela a été fait par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) ; je me propose tout simplement de vous donner un ou deux exemples de la manière d'agir de cette compagnie relativement à son propre stock. La compagnie a émis \$30,000,000 de son propre stock à 51 cents dans la piastre. Sur ce stock, les porteurs ont obtenu un dividende de 6 pour 100 sur la valeur nominale des actions, soit près de 12 pour 100 sur la valeur réelle. La compagnie a émis \$10,000,000 de ce stock à 42 cents dans la piastre, et une partie considérable de cette émission est passée sous le contrôle des membres de l'ancien syndicat, dont quelques-uns font encore partie de la compagnie actuelle. Sur ce stock ainsi émis ils ont retiré des dividendes au taux de 9 pour 100 de la valeur nominale, ce qui égale 14½ pour 100 de la valeur réelle ou de la somme que les actionnaires avaient payé pour leur stock. Une autre émission de \$20,000,000 a été faite à 25 cents dans la piastre. Chaque dollar de cette émission a été acheté par les membres de l'ancien syndicat, qui, soit dit en passant, sont les membres de cette compagnie—sont passés sous le contrôle de George Stephen, président de la compagnie, D. McIntyre, J. S. Kennedy, J. J. Hill, Donald A. Smith, Morton, Rose et Cie ;—et sur ce stock ils ont retiré et retireront pendant dix ans des dividendes qui égalent 24 pour 100 de la valeur du stock ; et cependant ces gens ont l'audace de s'adresser au parlement et de demander un montant additionnel de

\$5,000,000 et une modification de la garantie prise par le parlement en 1884.

J'ignore ce que le parlement va faire ; je sais ce que le parlement devrait faire, et ce serait de repousser la demande de ces messieurs. Maintenant, je veux dire un mot ou deux relativement à l'avance faite en 1884 et les conditions auxquelles elle a été faite.

On sait qu'en 1884, le gouvernement a entrepris de garantir un dividende de 3 pour 100 sur le stock de cette compagnie ; la compagnie demandait une garantie de 3 pour 100 sur \$10,000,000, et le gouvernement a entrepris de garantir un dividende de 3 pour 100 sur \$65,000,000 de stock. Lorsque le parlement s'est réuni en 1884, je suis convaincu que les membres des deux côtés de la Chambre ont été étonnés des propositions et des résolutions qui ont été soumises par le ministre des chemins de fer alors en fonctions, par lesquelles on demandait que le parlement donnât à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ce qui était en substance un prêt de \$30,000,000. Nous avons appris de la bouche du ministre des chemins de fer que cette compagnie n'avait aucun droit à la générosité du parlement ; que cet argent, s'il était voté, devrait être voté dans le but de hâter l'achèvement du chemin. Le ministre des chemins de fer a admis que la subvention accordée en 1880 était plus que suffisante pour construire le chemin, et cependant il soumettait de nouvelles propositions. Quelles étaient ces propositions ? Que le délai pour le paiement des \$2,853,912 dus au gouvernement par la compagnie le 1er février 1884, fut prolongé jusqu'au 7 novembre 1888 ; que la somme de \$4,527,000, dont l'échéance tombait le 7 novembre 1888, fut avec la somme précédente, formant en tout \$7,380,912, payé le 7 novembre 1888 ; qu'on sus de cela le gouvernement prêterait à la compagnie \$22,500,000 payables le 1er mai 1891. Le ministre des chemins de fer défendit ces propositions ; il fut assez bon pour soumettre au parlement, en sommes rondes, le montant d'argent que la compagnie avait reçu du pays pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, la condition dans laquelle se trouvait le chemin, la condition des travaux, et l'honorable ministre s'exprima comme suit :—

J'engagerai ma position en cette Chambre relativement à l'exactitude du tableau que j'ai présenté, et si l'honorable député peut démontrer que je n'ai pas fait un exposé impartial et véridique des chiffres et des faits, tels qu'ils sont inscrits aux archives publiques du pays et dans les documents soumis à la Chambre, alors j'admettrai que je n'ai aucun droit à la confiance de la Chambre relativement à l'exposé que je viens de faire de la question. Je dis qu'il n'y a qu'un point au sujet duquel ceci est une question d'estimation. Il y a deux points. L'un est une estimation à l'effet que l'entreprise avec les approvisionnements en mains peut être terminée pour \$27,000,000. Eh bien, tout ce que je puis dire c'est que l'ingénieur en chef du département a examiné la question avec soin et qu'il a déclaré que les chiffres de la compagnie peuvent être acceptés comme exacts."

Nous avons ici l'assurance de la part du ministre des chemins de fer que l'entreprise peut être parachevée, d'après l'estimation de l'ingénieur, pour \$27,000,000. L'honorable ministre a engagé sa réputation de véracité sur l'exactitude de ses chiffres. Nous n'avions pas une foi robuste en l'exactitude de l'honorable ministre lorsqu'il traitait la question du chemin de fer du Pacifique canadien. Quel a été le résultat ? Le résultat a été que dans l'espace de douze mois les calculs du ministre des chemins de fer ont été démentis, et la compagnie est ici pour demander une aide additionnelle ; et je suppose que si la compagnie reçoit du parlement le traitement qu'elle reçoit d'ordinaire, elle va obtenir cette aide. En cette occasion le ministre des chemins de fer a déclaré, afin de justifier la demande faite au parlement et d'engager ses partisans à voter pour la ratification de la proposition à l'effet que les conditions auxquelles la Colombie-Anglaise est devenue partie intégrante de l'Union ne seraient en aucune façon violées par la ratification des résolutions de 1884. L'honorable ministre disait :

Mais tout en ne demandant pas à la Chambre de lui donner un seul dollar de plus, elle demande à se servir du crédit de ce pays—qui, grâce

à l'administration de mon honorable collègue, le ministre des finances, n'a jamais été meilleur qu'il n'est maintenant—pour se procurer les moyens de parachever cette grande entreprise nationale pour la fin de 1885, et cela sans imposer l'ombre même d'un fardeau additionnel au gouvernement ou au pays, en donnant une garantie pour le remboursement de chaque dollar au 1er mai 1891, date à laquelle l'entreprise devait être achevée.

L'honorable député de Cardwell, qui est un chaud partisan du ministère, a ajouté son témoignage à celui du ministre des chemins de fer. Il a dit :

Si nous ne recevons que \$1,250,000 de la vente des terres—et rappelez-vous que chaque dollar provenant de la vente des terres est déposé entre les mains de fidéicommissaires, pour le paiement de l'intérêt et du capital du prêt que nous avançons—l'intérêt sur ces \$22,500,000 nous est payé, et le prêt n'est pas du tout un fardeau imposé à la population du pays.

Nous avons ici la déclaration faite par le ministre des chemins de fer et corroborée par le député de Cardwell à l'effet qu'il est possible de créer une dette de \$30,000,000 sans ajouter à la dette du pays ; qu'il est possible d'en payer l'intérêt sans rien ajouter au fardeau du trésor. Nous avons démontré la folie, l'insanité de cette assertion, qu'il était possible de créer une dette de \$30,000,000 et de ne pas la devoir ; de payer l'intérêt sur ces \$30,000,000, et de ne pas payer l'intérêt. Nous avons vu, par la ligne de conduite que suivaient alors les honorables députés, qu'ils trompaient le peuple, qu'ils trompaient la Chambre et qu'ils engageaient les honorables députés à ratifier la proposition sur la foi des représentations qui étaient faites. Nos protestations furent vaines, et nos avertissements frappèrent des oreilles sourdes. Quelles en sont les conséquences aujourd'hui ? Les conséquences sont graves et sérieuses—les conséquences de l'encouragement de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dans la voie de l'extravagance, de la maladministration, dans le gaspillage des fonds mis à leur disposition pour construire la ligne-mère, en l'appliquant à la construction de lignes étrangères, dans un système de majoration de stock et de spéculations sur leurs propres stocks, sans précédent dans l'histoire de la construction d'aucune voie ferrée sur ce continent, d'aucune voie ferrée dans le monde entier.

L'honorable député de Cardwell et le ministre des chemins de fer nous ont dit à la dernière session que \$27,000,000 suffiraient à parachever ce chemin de fer. Le ministre des chemins de fer nous a dit que les subventions de 1880 étaient plus que suffisantes pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien d'un bout à l'autre, mais que dans la condition où se trouvait le marché monétaire, il ne serait pas convenable de forcer la compagnie à réaliser son actif. On nous assurait en 1884 que le prêt de \$30,000,000 donnerait \$3,000,000 de plus qu'il n'était nécessaire pour parachever le chemin depuis Callander jusqu'au Pacifique. Que voyons-nous aujourd'hui ? Le président de la compagnie, dans sa lettre du 18 mars dernier, déclare que la compagnie se trouve forcée de demander d'autres arrangements plus avantageux, sans quoi les travaux seront suspendus. On admet que la compagnie se trouve dans des embarras financiers ; on admet que la compagnie est incapable de payer les entrepreneurs, et que les ouvriers sont en grève. Elle éprouve des embarras financiers et le président de la compagnie l'admet. Quelle position dégradante et humiliante est celle que les honorables membres de la droite occupent ce soir, en face du parlement et du peuple, après les assurances qu'ils nous ont données en 1880 et qu'ils ont répétées en 1884 à l'effet que les concessions, subventions et prêts étaient plus que suffisants pour terminer le chemin de fer, lorsqu'ils sont obligés de demander au gouvernement un prêt additionnel de \$5,000,000 et de conclure de nouvelles conditions. En 1884 le ministre des chemins de fer disait :

Je dis qu'ils avaient une telle confiance en cette entreprise qu'ils ont mis leur propre capital en danger ; et si nous n'avions eu la bonne fortune de faire ce contrat avec des hommes d'une grande richesse, d'une grande énergie, d'une grande initiative et d'une grande expérience, nous eussions fait un fiasco désastreux relativement à cette entreprise, et ne verrions aujourd'hui ni le progrès, ni l'avancement, ni le développement qui ont eu lieu relativement à l'exécution rapide des travaux.

Je ne veux en aucune manière baser ces résolutions sur un point de vue plus élevé. Ils ont conclu un contrat et ils ont reçu aux termes de ce contrat une magnifique subvention pour l'entreprise si considérable qu'elle soit, qu'ils s'étaient chargés de mener à bonne fin, et nul doute qu'ils ont de gros bénéfices en perspective. Je ne demande pas le moins du monde que ces résolutions soient adoptées par la Chambre pour des raisons de cette nature.

On nous les représentait comme des hommes d'une grande richesse, de grandes ressources, d'une grande énergie, d'une grande initiative; c'étaient des hommes possédant des moyens énormes, illimités; des hommes dont les fortunes se chiffraient par millions; des hommes qui n'avaient aucun titre à la libéralité du parlement, ou à la générosité du peuple; des hommes qui ne voudraient pas et qui ne pouvaient pas revenir demander des secours additionnels au parlement; et c'est précisément ce que ces hommes ont fait en 1884, ce qu'ils ont fait en 1885, et ce qu'ils feraient j'en suis sûr en 1886, si le parlement était assez fou pour leur donner ce qu'ils demandent aujourd'hui. L'honorable ministre ajoutait:

Le chemin de fer du Pacifique canadien a des propriétés qui, si leur pleine valeur était réalisée, suffiraient à parachever leur entreprise sans aucune aide d'aucune autre source. Ayant en mains une entreprise qui s'est établie sans conteste comme entreprise basée sur de bonnes fondations au point de vue commercial, ils sont en position de dire qu'en réalisant un montant raisonnable de la valeur des propriétés qu'ils possèdent, ils n'ont besoin d'aucune aide de qui que ce soit. J'ai d'abord dit à la Chambre qu'ils ne demandent pas un sou de plus de subvention dans le but d'achever l'entreprise qu'ils ont eue du gouvernement.

Cependant, M. l'Orateur, ces hommes qui ont dépensé une partie considérable de la subvention de 1880 ainsi que l'emprunt de 1884, dans des transactions étrangères à l'entreprise, sont ici pour la troisième fois demandant au parlement de leur donner \$5,000,000 en argent et de modifier la garantie de 1884. Prenez la lettre écrite par M. Stephen en 1884, et vous y verrez que la somme de \$35,000,000 a été dépensée en transactions étrangères au contrat—transactions d'un caractère douteux—et ayant fait cela ils sont venus demander au parlement \$30,000,000 de plus. Si vous prenez la lettre du 18 mars 1884, vous y trouverez l'aveu du président de cette compagnie à l'effet que de fortes sommes de l'argent du pays qui avaient été placées entre leurs mains, avaient été gaspillées et dispersées en spéculations étrangères au contrat. Je dis qu'en présence de ces faits—et je défie les honorables membres de la droite de contredire avec succès une seule de ces assertions—il serait scandaleux pour n'importe quel parlement de sanctionner la proposition qui nous est maintenant soumise. Si la garantie vaut quelque chose, et l'on nous a dit qu'elle était précieuse, le parlement ne devrait pas donner une somme additionnelle de \$5,000,000 et ne devrait pas toucher à cette garantie. Nous constatons de plus qu'en discutant les résolutions de 1884, relatives à l'emprunt qui devait alors être fait, le ministre des chemins de fer a fait la déclaration suivante.

Puis, M. l'Orateur, quant aux \$22,500,000, il n'est pas proposé d'en payer un seul dollar, excepté à mesure que les travaux avanceront et par versements proportionnés à la valeur des travaux restant à faire; de sorte que, lorsque les \$22,500,000 seront épuisés, avec les \$12,710,788 de subvention en argent restant entre les mains du gouvernement, ce dernier aura la certitude que l'entreprise sera terminée d'un bout à l'autre.

M. l'Orateur, aujourd'hui l'expérience nous a appris que nous aurions dû avoir quelque garantie autre que l'assurance personnelle du ministre des chemins de fer quant à la position financière de ces hommes. Il continuait ainsi:

Nous avons lieu de croire qu'ils ont tout l'avantage que la possession du capital peut donner, et nous avons lieu de croire que tout ce que l'énergie, l'activité et la connaissance de tout ce qui concerne ces travaux peuvent faire a été fait pour assurer le succès de cette entreprise, et je demanderais aux honorables membres de la gauche ce qu'ils pourraient demander de plus comme étant nécessaire au succès.

Le premier ministre corroborait l'assertion du ministre des chemins de fer. Il jugeait nécessaire de raffermir la foi de ses adhérents. Il disait:

M. CAMERON (Huron)

Il importe peu que la garantie soit bonne; si le capital est entre les mains d'hommes d'honneur et de moyens, il importe peu de savoir où l'argent sera dépensé.

Je crois que les hommes qui ont signé le premier contrat sont des hommes d'honneur et d'une grande richesse, qui tiennent trop à leur réputation, à leur crédit et à leur influence sur les marchés monétaires du monde entier, pour violer un contrat.

L'honorable député de Cardwell (M. White), en cette occasion, s'exprimait comme suit:

L'assurance que nous avons de la part de l'ingénieur en chef de la compagnie, et l'assurance que nous avons eue ce soir de la part du ministre, à l'effet qu'il y aura surveillance convenable de la dépense, de telle façon que l'argent ne sera dépensé qu'en vue de la construction du chemin, dans la mesure du crédit voté, nous offre la garantie la plus parfaite qui puisse être offerte dans aucune transaction d'affaire, que le chemin sera construit dans le délai prescrit et pour une somme ne dépassant pas le crédit proposé ici.

On ne pouvait avoir une assurance plus formelle, une déclaration plus claire que ce que je viens de lire à l'effet que le chemin serait finalement construit au moyen des subventions qui avaient été faites précédemment et des prêts qui avaient été avancés jusqu'alors. Le ministre des chemins de fer qui imposait à l'attention du parlement la considération de ces résolutions en 1884, n'est pas ici pour répondre à l'accusation d'avoir trompé la Chambre. L'honorable député de Cardwell est ici, et je serais curieux de savoir quelle attitude il va prendre en cette occasion. Fera-t-il ce qu'il a toujours fait? Avalera-t-il ses propres paroles, et appuiera-t-il le gouvernement, ou bien agira-t-il en homme d'Etat et en patriote en votant contre ce prêt et contre l'abandon de cette garantie? C'est ce que nous verrons.

Nous avons démontré en 1880 et 1884, qu'en sus du monopole obtenu par la compagnie relativement à la construction des chemins de fer au Nord-Ouest, au nord de cette voie ferrée—monopole nuisible au progrès et à la prospérité du pays—elle a obtenu le monopole au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, de sorte que, ni le gouvernement, ni le peuple de la province du Manitoba ne peuvent construire des chemins de fer au sud de cette ligne. La province du Manitoba a constitué légalement des compagnies pour construire des chemins de fer au sud du chemin de fer du Pacifique canadien; ces chartes ont été désavouées, parce que le chemin de fer du Pacifique canadien a insisté pour qu'elles le fussent, en disant que ces chartes étaient une violation des conditions de son contrat. Nous avons protesté en vain contre cela, d'année en année, de session en session, mais nous avons réussi en fin de compte, et à la dernière session le ministre des chemins de fer a annoncé que le gouvernement se proposait d'insister auprès de la compagnie pour qu'elle abandonnât la clause du contrat relative au monopole. Il dit:

Je suis heureux de dire à la Chambre que bien que le gouvernement, fidèle à sa politique, ait refusé de donner son assentiment à la construction de lignes dans la province du Manitoba, devant se raccorder aux chemins de fer américains vers le sud, les preuves données par l'exploitation de cette partie de la ligne qui est déjà construite sont tellement satisfaisantes, la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien elle-même est tellement convaincue que la voie à parcourir total pourra se suffire à elle-même et maintenir sa position par elle-même, nonobstant toute concurrence qui pourrait lui être faite, que nous sommes maintenant en position de retourner en arrière et de reconsidérer la politique de l'ancienne administration et de l'administration actuelle quant à la nécessité de continuer à protéger plus longtemps le chemin de fer du Pacifique canadien contre la concurrence dans la province du Manitoba, et je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est tellement convaincue que sa voie ferrée peut se suffire à elle-même, que lorsque la ligne située au nord du lac Supérieur sera construite, le gouvernement ne se considérera pas comme tenu de maintenir la position qu'il se sentait jusqu'ici obligé de prendre et qui consistait à refuser de consentir à la construction de voies ferrées dans la province du Manitoba, destinées à relier cette province avec les chemins de fer américains situés au sud.

Maintenant nous allons voir ce que le gouvernement va faire. Par ces résolutions le gouvernement ne se propose pas d'aborder la clause du monopole de la charte de 1880, ni de venir en aide aux colons dans les districts reculés du Manitoba et du Nord-Ouest. Il propose que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien reçoive \$5,000,000 de

plus et que la garantie soit sérieusement endommagée ; mais le monopole resto intacte. Or, je dis que le temps, qui résout tous les problèmes, a résolu les problèmes de 1880 et 1884. Il est démontré d'une façon concluante que la politique suivie par les honorables messieurs de la droite était fautive. Il est démontré que toutes les assurances, toutes les promesses, tous les engagements sur la foi desquels le parlement a consenti à ratifier les résolutions de 1880 et de 1884, ont tous été réduits à néant. Il est prouvé que les protestations faites et les avertissements donnés par l'opposition en 1880 et 1884 ont été plus que justifiés par les événements subséquents. Le temps a démontré que la ligne de conduite suivie par le gouvernement du commencement à la fin des discussions de 1880 et 1884 relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et à la politique du gouvernement à ce sujet, a été amplement justifiée par les événements subséquents.

Aujourd'hui, M. l'Orateur, la compagnie et le gouvernement occupent la position la plus humiliante qu'un gouvernement puisse occuper ici ou ailleurs. En demandant au parlement des secours additionnels, ils admettent que les assurances, les représentations et les promesses faites en 1880 et 1884 étaient toutes fausses et dénuées de fondement. Maintenant considérons l'emprunt que le gouvernement demande actuellement au parlement d'accorder à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. J'ai démontré, par les paroles du ministre des chemins de fer et des partisans du gouvernement, que les subventions de 1880 étaient amplement suffisantes pour achever le chemin d'un bout à l'autre, sans toucher à un seul sou du produit de la vente des terres concédées ; j'ai démontré par les paroles du président de la compagnie et par les documents soumis au parlement, que les deniers placés à la disposition de cette compagnie à titre de prêt, en 1884, étaient plus que suffisants pour parachever et équiper le chemin d'un bout à l'autre, sans toucher à un seul dollar de l'actif non réalisé, et sans tenir compte de l'argent provenant de la spéculation des membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sur leur propre stock. Maintenant, pourquoi cette compagnie vient-elle mendier au parlement une somme additionnelle de \$5,000,000 ? Elle vient parce que, comme je l'ai dit, elle a gaspillé et dissipé les subventions énormes mises à sa disposition par le peuple canadien en transactions étrangères à la construction de la ligne-mère depuis Callander jusqu'à l'Océan Pacifique.

Que veut-elle ? Elle veut \$5,000,000 et un changement radical dans la garantie que nous avons prise en 1884 pour assurer le remboursement de l'emprunt. Cette garantie paraissait amplement suffisante ; le ministre des chemins de fer et l'honorable député de Cardwell (M. White) nous ont assurés qu'elle était amplement suffisante. Cela vaut la peine que l'on s'arrête ici un instant pour considérer la nature de cette garantie pour le remboursement des \$30,000,000. Nous avons pris une garantie sur toute la propriété mobilière et immobilière de la compagnie, lui appartenant ou devant lui appartenir plus tard, y compris la ligne-mère du chemin de fer, ses prolongements, ses embranchements et tout le matériel de roulement, l'outillage et tous ses navires et bateaux à vapeur, ainsi que la subvention en argent déjà échuë ou devant être gagnée plus tard par la compagnie, en exécutant les droits des créanciers hypothécaires d'alors sur le prolongement de la voie ferrée de Callander à Brockville et à Montréal, et sujets à l'hypothèque sur les terres concédées.

Le gouvernement avait encore une garantie sur tous les deniers gagnés par la compagnie pour le transport et le service postal. Le gouvernement avait de plus un privilège sur \$35,000,000 du stock de la compagnie alors déposé entre les mains du gouvernement. En vertu de l'article 6, paragraphe 2 de l'acte de 1884, le gouvernement avait le pouvoir, en cas de défaut de paiement du capital et de l'intérêt pendant douze mois, de prendre possession du chemin ; de fait, toute la propriété devenait alors, *ipso facto* la propriété

du Canada, sans qu'il fût nécessaire de foreclorre l'hypothèque. Or, la proposition contenue dans ces résolutions, est d'ajouter \$5,000,000 aux magnifiques subventions, concessions, exemptions, immunités, monopoles et prêts déjà accordés à cette compagnie et de changer la nature de la garantie dans ses parties essentielles pour le plus grand avantage de la compagnie, au détriment du pays, et au péril du remboursement de l'emprunt de 1884.

Voyons quels sont ces changements. Par ces résolutions, on nous demande d'abandonner absolument la garantie que nous avons, qui a été créée par l'acte de 1884, pour assurer le remboursement des \$30,000,000 par la compagnie au gouvernement ; cette garantie couvrait toute la propriété mobilière et immobilière de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Par ces résolutions, le gouvernement consent à abandonner le premier privilège qu'il possède contre toutes les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, comme garantie pour le remboursement du prêt de 1884. Par ces résolutions le gouvernement permet au chemin de fer du Pacifique canadien d'émettre \$35,000,000 d'obligations portant première hypothèque sur toutes les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie et de donner à cette hypothèque la priorité sur celle que le gouvernement possède actuellement pour garantir le remboursement de l'emprunt de l'année dernière. Le gouvernement propose par ces résolutions d'accepter de la part de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien \$20,000,000 de ces obligations au pair, en paiement final d'une partie du prêt de 1884 et garantie par une première hypothèque sur la propriété mobilière et immobilière de la compagnie. Le gouvernement propose par ces résolutions, que les \$9,880,912, balance du prêt de 1884, fait par le gouvernement à la compagnie, soient garantis par une seconde hypothèque sur les terres concédées, renonçant ainsi à la garantie que possède le gouvernement sur les autres propriétés mobilières et immobilières de la compagnie pour cet emprunt. Le gouvernement propose ainsi de mettre à la disposition de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien \$15,000,000 de ces obligations sur première hypothèque. Tels sont les changements proposés.

Maintenant considérons pour un instant quel sera l'effet des changements proposés relativement à la garantie que possède actuellement le pays pour le remboursement du prêt de 1884. Nous avons réduit le taux de l'intérêt de 5 à 4 pour 100. Quant aux \$20,000,000 de l'emprunt de 1884, nous prenons une seconde hypothèque sur les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie, à l'exception de l'embranchement d'Algoma. Ce n'est qu'une seconde hypothèque, nonobstant ce que dit l'honorable de Richmond et Wolfe (M. Ives), car, avant que nous puissions prendre possession du chemin, en cas de défaut de paiement, il nous faudra payer \$15,000,000 d'obligations portant première hypothèque, qui retournent entre les mains de créanciers autres que le gouvernement. En vertu de l'arrangement de 1884, le gouvernement avait un premier privilège, et sur défaut de paiement, au bout de 12 mois, devenait *ipso facto* maître de toutes les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie. Quant aux \$9,880,912 de l'emprunt de 1884, nous avons maintenant une première hypothèque sur la propriété de la compagnie. Le gouvernement propose par ces résolutions de renoncer complètement à cette garantie, et de ne prendre une seconde hypothèque pour cette somme que sur les terres concédées seulement. Par ces résolutions il est proposé, non seulement de renoncer à notre première hypothèque sur le chemin et ses embranchements, et sur toutes les autres propriétés mobilières et immobilières de la compagnie pour garantir le paiement d'un emprunt de \$30,000,000, mais de nous engager au lieu de cela à accepter une seconde hypothèque sur le chemin et ses embranchements, et sur les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie, à l'exception des terres con-

cédées pour garantir \$20,000,000, et nous ajoutons \$5,000,000 à l'emprunt. Non seulement nous faisons cela, mais on nous demande en outre de prendre au pair ces obligations portant hypothèque, jusqu'à concurrence du montant de \$20,000,000. Elles ne valent pas 50 cents dans la piastre; mais nous les prenons au pair, tout de même; la perte pourra être très considérable, mais nous ne pouvons l'estimer, vu que nous ne connaissons pas la valeur de ces obligations.

La question importante en face de laquelle nous nous trouvons maintenant est celle-ci. Qu'est-ce que le parlement doit faire en cette occurrence? Cette compagnie ayant dissipé et gaspillé une grande partie de l'actif mis à sa disposition par le peuple canadien, en transactions étrangères à la construction complète du chemin de fer du Pacifique canadien, devons-nous venir à son aide et lui donner encore la somme de \$5,000,000 tout en modifiant la nature de la garantie? Que nous le fassions ou non, cela n'est guère discutable dans le moment. Cette compagnie a pris la précaution de payer l'intérêt dû sur l'hypothèque à même le capital placé à sa disposition par le gouvernement, de sorte que nous ne pouvons maintenant prendre possession du chemin. Mais devons-nous avancer \$5,000,000 et changer la garantie? Je dis, non. La compagnie a des moyens amplement suffisants pour construire le chemin à même les subventions de 1880 et l'emprunt fourni par le gouvernement en 1864, sans toucher à un seul sou des produits de ses spéculations sur le stock ou des 20,000,000 d'acres de terre qui sont encore en sa possession.

Le président, dans sa lettre du 18 mars, dit que la compagnie s'est vue forcée de chercher à faire de nouveaux arrangements financiers, pour être en mesure de se procurer le capital nécessaire à l'achèvement du chemin. M. Stephen a dit là ce qui n'est pas exact et ce qui n'est pas appuyé par les chiffres qu'il a soumis lui-même. Dans sa lettre il dit que le 31 décembre 1884 la compagnie a payé à M. Stephen et à d'autres, la somme de \$5,378,000 comme dividendes à même le capital de la compagnie, qui aurait dû être appliqué à la construction du chemin. Ces actionnaires, il ne faut pas l'oublier, sont réellement les membres du syndicat primitif qui s'est engagé à construire le chemin de fer du Pacifique canadien moyennant la subvention de 1880. Je dis que ces hommes remboursent à la compagnie les \$5,378,000, qu'ils n'auraient jamais dû prendre à même le capital de la compagnie, mais qui auraient dû être affectés à la construction du chemin, et ils en auront plus qu'il n'en faut pour achever le chemin, d'après leur propre estimation. M. Stephen, dans la même lettre, dit qu'au 1er janvier 1885 il y avait entre les mains du gouvernement \$14,288,000, pour payer les dividendes additionnels. L'argent est là. Pourquoi y est-il? Pourquoi ne l'a-t-on pas utilisé pour la construction et l'achèvement du chemin, au lieu de venir demander au parlement de prêter une somme additionnelle? Qu'on se contente de dividendes raisonnables; qu'on se passe de dividendes, si cela est nécessaire, jusqu'à ce que le chemin soit terminé, et on aura assez d'argent pour achever le chemin, d'après l'estimation de la compagnie.

L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a dit qu'il ne serait pas juste d'employer cet argent, qui est entre les mains du gouvernement, vu que ce stock est entre les mains de veuves et d'orphelins en Angleterre. Je dis qu'une grande partie de ce stock est entre les mains des membres du syndicat primitif. Qu'ils remboursent à la compagnie au moins l'argent qu'ils ont injustement et illégalement retiré sous forme de dividendes, ou qu'ils appliquent une partie des sommes qu'ils ont mises de côté pour se payer des dividendes à même les fonds déposés entre les mains du gouvernement, à la construction du chemin. Dans l'état de choses actuel devons-nous donc céder aux demandes de la compagnie? Devons-nous sanctionner et approuver ces résolutions en présence de ces faits? Je dis qu'en présence de ces faits le parlement ne doit pas voter ces millions additionnels. Je ne sais pas ce que le parlement va faire; je

M. CAMERON (Huron)

sais ce qu'il devrait faire. Je sais ce que le peuple du pays ferait si la question lui était soumise. Il refuserait de ratifier ces résolutions. Assurément le parlement ne sera pas assez insensé, assez faible pour accorder ces nouvelles concessions. Il n'y a pas de termes assez forts pour caractériser toute la conduite du gouvernement relativement à cette affaire. Il n'y a pas l'ombre d'une garantie pour le parachèvement du chemin dans ces résolutions, même avec ces \$5,000,000 additionnels. Aucune garantie n'est donnée au peuple que même avec cette avance additionnelle le chemin sera terminé et en voie d'exploitation le 1er septembre 1886, ou à n'importe quelle autre date. On nous demande de ratifier ce contrat en présence du fait qu'aucune garantie n'est offerte pour l'achèvement du chemin.

C'est là une chose que le gouvernement ne devrait pas faire et que le parlement ne devrait pas sanctionner. Le nom de tout parlement qui sanctionnerait la ratification de ces résolutions, en présence de faits soumis par le chemin de fer du Pacifique canadien; en présence de l'admission faite par le président de la compagnie, que l'actif de la compagnie vaut \$177,000,000; en présence du fait que ces hommes ont retiré du capital au delà de \$5,000,000 pour se payer des dividendes, et qu'ils ont entre les mains du gouvernement au delà de \$14,000,000 pour se payer des dividendes futurs; en présence du fait que le président de la compagnie, le 13 juin, a admis que le 30 avril au delà de \$3,000,000 étaient entre les mains du gouvernement, assez pour achever le chemin, je dis que le nom de tout parlement qui, en présence de ces faits, ratifierait ces résolutions serait conspué par les honnêtes gens, et que le nom de ses membres seraient transmis aux générations futures comme ceux de créatures politiques et d'esclaves qui, pour la troisième fois, au signal donné par un gouvernement corrompu et sans scrupule, auraient vendu le pays à cette corporation.

Je dis à l'honorable ministre qui s'est chargé de ces résolutions, je dis au parlement, je dis au peuple canadien, que si cette compagnie désire avoir la confiance du peuple, si elle veut échapper au soupçon bien fondé—s'il n'y a pas là plus qu'un soupçon—d'avoir détourné et mal appliqué les fonds placés à sa disposition par un peuple généreux pour construire son chemin de fer, pour les affecter à des transactions entièrement étrangères au contrat; si cette compagnie désire échapper à la conviction d'avoir non seulement détourné et mal appliqué cet argent, mais encore de l'avoir employé à des fins tout à fait illégitimes et illégales, cette compagnie devra donner, ce qu'elle a refusé de donner, un exposé franc et complet de ses transactions financières, et se soumettre à l'apurement de ses comptes par un comptable compétent et digne de foi; il faudra qu'elle cesse de majorer ses actions et de spéculer sur le stock, ce qui dans le passé n'a pas fait beaucoup d'honneur, ni à la compagnie, ni au gouvernement; cette compagnie devra abandonner ses monopoles injustes qui ont été si nuisibles aux intérêts du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest; cette compagnie ne doit pas s'attendre à contrôler tous les chemins de fer du Dominion et à s'emparer de chaque livre de fret transporté sur ce continent.

Cette compagnie devra vivre et laisser vivre; cette compagnie devra conduire et administrer ses affaires d'après les principes de la prudence et de l'honnêteté en affaires; il faudra que cette compagnie cesse de frapper à la porte du parlement canadien chaque année pour demander de nouveaux secours; cette compagnie devra ouvrir à deux battants la porte à la concurrence légitime en fait de chemins de fer dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba; cette compagnie ne devra pas obstruer le progrès, la prospérité et le développement du Nord-Ouest, en insistant auprès du gouvernement pour qu'il désavoue toute législation propre à aider au développement de cette vaste région; cette compagnie devra se tenir à l'écart—je crois qu'elle ne l'a pas fait jusqu'à présent—des embarras et des alliances politiques d'un caractère douteux; les propriétaires primitifs

de cette compagnie devront lui rembourser les millions qu'ils ont arrachés d'une façon illégale et illégitime du capital de la compagnie, capital qui aurait dû être affecté à la construction du chemin de fer, mais qu'ils ont appliqué au paiement de dividendes illégaux et exorbitants, ou bien la compagnie devra autoriser le gouvernement à affecter au moins une partie des quatorze millions de dollars qui étaient entre ses mains, au 1er janvier dernier, à l'achèvement du chemin, ou bien de garder ce montant entre les mains du gouvernement dans le but de payer ces dividendes exorbitants. Convaincu que c'est là le principe véritable, le principe honnête, et le principe d'après lequel le gouvernement devrait agir, et d'après lequel le peuple agirait, j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Que tous les mots après le mot " que " soient retranchés et que les mots suivants soient insérés : " le Canada, par le contrat qu'il a conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a donné à la compagnie de grandes concessions qu'elle a déclarées être suffisantes et définitives ; que le Canada en 1884 a accordé à la compagnie de grands secours additionnels qu'elle a de nouveau déclarés être suffisants et définitifs ; que les actionnaires de la compagnie se sont déjà partagés entre eux environ \$7,000,000 en dividendes, et qu'ils ont encore entre les mains du gouvernement environ \$14,000,000, pour pourvoir à de futurs dividendes pour eux-mêmes d'ici à huit ans, tandis qu'ils affirment que le chemin de fer donnera des profits dès le jour de sa mise en exploitation ; que dans l'opinion de cette Chambre, les actionnaires, s'ils veulent avoir plus d'argent pour leurs opérations, devraient proposer d'utiliser leur dépôt destiné aux dividendes futurs au lieu de demander au Canada, d'affaiblir ses garanties actuelles, de faire de nouvelles avances et de permettre à l'entreprise d'être grevée de \$15,000,000 de capital additionnel, dont le commerce du pays devra payer l'intérêt.

M. CHARLTON : J'ai quelques remarques à faire à ce sujet, et en conséquence je propose l'ajournement du débat.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous avons ajourné de très bonne heure la nuit dernière, parce que le chef de l'opposition ne désirait pas aller plus loin, et je crois que nous ferions mieux de continuer ce soir.

M. TROW : Je crois qu'il est très déraisonnable de forcer des députés qui sont fatigués à continuer ce soir. Je propose que la Chambre s'ajourne.

M. CHARLTON : Je crois que c'est là une motion raisonnable. La discussion aujourd'hui a été d'une longueur exceptionnelle. Un seul député ministériel a parlé aujourd'hui, et il est déraisonnable de demander aux membres de la gauche de discuter cette motion dans l'espoir que le vote aura lieu ce soir.

M. MILLS : Je n'ai aucun doute que plus la question sera discutée avant qu'elle aille en comité, moins la discussion sera longue en comité. La motion de l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron) a été faite dans le but d'enregistrer l'opinion de la Chambre. Je suis certain que les honorables membres de la gauche qui ont suivi l'honorable chef de l'opposition ont hâte de donner leur vote sur cette motion, et j'ose dire que le premier ministre et ses partisans n'auront aucune objection non plus à enregistrer leurs votes. Il me semble déraisonnable de nous forcer à donner notre vote à l'heure actuelle. Il ne faut pas oublier qu'en 1880, le gouvernement a proposé de donner une large subvention au Pacifique canadien, et que cela devait être une fois pour toutes. Peu de temps après on nous a demandé une somme plus considérable, et maintenant il y a une nouvelle demande au parlement pour de nouveaux secours. La motion que l'on vient de remettre entre vos mains affirme qu'il y a actuellement quatorze millions entre les mains du gouvernement à la disposition de la compagnie. C'est là une déclaration très importante, et rien n'en a été dit par l'honorable député qui a répondu au chef de l'opposition pour défendre la proposition du gouvernement. Comment se fait-il qu'une compagnie ayant quatorze millions entre les mains du gouvernement, dont le gouvernement est tout simplement le fidéicommissaire, vienne ici nous demander de donner encore quelque chose de plus pour la maintenir à flot.

M. HESSON : Je crois qu'il est tout à fait déraisonnable que la besogne de la Chambre soit retardée de cette manière. Je suis d'avis qu'après le discours long et éloquent de l'honorable chef de l'opposition, les membres de la gauche n'ont pas grand-chose à dire. La question a aussi été discutée très éloquentement du côté ministériel. Le secrétaire d'Etat nous a fait un discours très éloquent et très intéressant, et le ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer a aussi donné d'amples renseignements à la Chambre quant à la position de la compagnie. La Chambre sait parfaitement à quoi s'en tenir relativement à cette question.

M. CASEY : C'est trop demander aux membres de cette Chambre à cette heure avancée de la nuit que de leur demander de parler sur cette importante question, surtout après la lumière qui a été jetée sur cette question par la discussion d'aujourd'hui, lumière qui, je crois, était nouvelle pour un grand nombre des membres des deux côtés de la Chambre. Et nous devrions aussi entendre l'honorable premier ministre se prononcer sur la question. Quel qu'il soit celui qui propose ces résolutions, nous savons que c'est surtout le projet du très honorable premier ministre. Il doit avoir des opinions très intéressantes à ce sujet, et il doit avoir des renseignements très importants à soumettre à la Chambre. Nous ne pouvons supposer qu'il oubliera son devoir envers la Chambre au point de permettre que la question aille en comité sans qu'il nous donne ces renseignements. Plusieurs d'entre nous veulent discuter cette question, et nous devrions ajourner maintenant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ferai remarquer au premier ministre qu'il ne peut guère s'attendre à ce qu'une discussion de ce genre se termine après quatre discours, dont deux par des ministres qui sont chargés de la mesure. Cette mesure est l'une des plus importantes, comme il doit l'admettre, que nous ayons eue, et elle doit donner lieu à beaucoup de discussion de la part de la gauche. De plus, l'honorable ministre ne doit pas oublier qu'à l'exception du chef de l'opposition, qui n'a eu que tout récemment l'occasion de parcourir certains documents qu'il avait demandés, nous avons été laissés passablement dans l'ignorance d'un grand nombre de faits que nous aurions dû connaître, et cela par l'action directe des propres collègues de l'honorable ministre. De fait, les principaux renseignements que j'ai eus sur cette question, je les ai puisés dans un rapport qui a été publié il y a deux jours seulement par le chemin de fer du Pacifique canadien. Ce rapport contient plusieurs déclarations étonnantes, et le peuple en général s'attend à ce que la mesure ne soit pas adoptée à la hâte.

Je regrette peut-être autant que l'honorable ministre que les circonstances aient été telles pendant cette session qu'un temps excessivement long ait été consacré à des questions qui me paraissent bien moins importantes que la discussion du changement essentiel des conditions auxquelles le prêt a été fait il y a un an. Si je croyais qu'il y eût possibilité de clore la discussion ce soir et de ne pas la renouveler longuement à d'autres phases de la mesure, je dirais que l'honorable député aurait quelque raison de prendre l'attitude qu'il a prise ; mais il sait et nous savons tous que lorsqu'il s'agit de projets de loi entraînant une dépense d'argent, il faut que la mesure passe par diverses phases, et il vaudrait mieux pour nous la discuter plus longuement d'abord qu'aux trois ou quatre phases différentes que cette mesure devra subir.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député sait qu'il faut qu'il y ait et qu'il y aura discussion sur chacun des paragraphes de la résolution. Si l'honorable député veut m'assurer que nous irons en comité un autre jour, je consentirai à l'ajournement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne crois certainement pas que les honorables députés aient l'intention d'observer la mesure ; tout ce qu'ils demandent c'est une discussion raisonnable. Il y a une question qui devrait être assez bien comprise, et c'est que tout le temps pourrait être

occupé par une couple de longs discours du côté ministériel, et alors il me serait difficile à moi de répondre des honorables membres de l'opposition. Si quelque chose de ce genre arrivait, il ne serait que juste de faire alterner les discours des deux côtés.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui; je consens à cela. Demain doit être consacré à une autre question. Si l'honorable député veut s'engager à ce que nous nous formions en comité vendredi, nous pouvons ajourner. Je ne veux pas dire que le travail du comité se terminera vendredi.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois qu'il n'y aura aucune difficulté à se former en comité dans le cours de la séance de vendredi soir.

Un DÉPUTÉ: Ou de samedi matin.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre voit qu'il n'y a actuellement ici qu'un petit nombre de députés, mais je crois qu'il n'y aurait aucune difficulté à se former en comité pendant la séance de vendredi soir.

Sir JOHN A. MACDONALD: Très bien; à ces conditions nous allons ajourner.

La motion d'ajournement est rejetée.

M. CHARLTON Je propose: l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 1.10 a. m., jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 18 juin 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

AMENDEMENTS A L'ACTE DE TEMPÉRANCE DU CANADA.

M. JAMIESON: Je propose que la Chambre procède à la considération des amendements faits par le Sénat au bill (no 92) pour amender de nouveau l'acte de tempérance du Canada, 1878, et l'Acte concernant la vente des liqueurs, 1883.

La motion est adoptée.

Sur le 3ème amendement:

Page 2, ligne 7, après (5) insérez:

L'article 99 de l'Acte de tempérance du Canada, 1878, est par le présent amendé, en insérant après le mot "enivrantes," à la ligne 15 de cet article, les mots suivants:

Pourvu, toujours, que les médecins pratiquant, dûment licenciés, puissent livrer des boissons alcooliques pour des fins exclusivement médicales et non autrement.

Pourvu aussi, que rien dans le présent acte ne sera interprété comme devant nuire à l'achat ou à la vente par les médecins, chimistes et droguistes légalement reconnus, des articles suivants, savoir:

1. Les préparations officinales des pharmacopées autorisées, lorsqu'elles ont toute la force médicinale requise et qu'elles sont vendues pour des fins médicales seulement.

2. Les prescriptions des médecins, lorsqu'elles contiennent des liqueurs spiritueuses, si elles sont vendues en quantités de pas plus de 8 onces à la fois.

3. Tout remède breveté, à moins que tel remède breveté ne soit connu du vendeur comme pouvant être employé comme un breuvage dont la vente serait une violation de l'Acte de tempérance du Canada, 1878.

4. Eau de Cologne, *bay-rum*, ou autres articles de parfumerie, lotions, extraits, vernis, teintures, et autres préparations pharmaceutiques contenant de l'alcool, mais non destinées à être employées comme breuvage.

5. Alcool ou esprits méthyliques, pour des fins pharmaceutiques, chimiques ou mécaniques.

Sir RICHARD CARTWRIGHT

M. JAMIESON: Quant au premier article de l'amendement, c'est-à-dire l'article permettant aux médecins de livrer des boissons pour des fins exclusivement médicales, je propose qu'il soit rejeté pour les raisons suivantes: Parce qu'il a déjà été rejeté par la Chambre comme étant une violation du principe de l'acte, qui s'oppose à ce qu'un médecin intéressé dans la vente des boissons puisse donner un certificat, et n'oblige pas un médecin à tenir un registre des ventes et à faire un rapport, lesquelles dispositions sont considérées comme une sauvegarde nécessaire. Quant à cette partie du second article de l'amendement qui est numéroté 1, 2, 3 et 4: parce qu'elle n'est pas nécessaire vu que l'acte ne prohibe pas la vente de ces produits. Quant à la seconde partie du dit article 2, portant le numéro 5: parce qu'il est en contravention au principe de l'acte, qui pourvoit à ce que la vente de l'alcool et des spiritueux pour les fins énumérées soit faite seulement sur certificat de deux juges de paix, accompagné de l'affirmation de celui qui veut acheter et de l'enregistrement de la vente, qui sont considérés comme des sauvegardes nécessaires contre les abus que l'on pourrait faire de la loi.

M. CAMERON (Victoria): Je ne crois pas que la motion de l'honorable député soit correcte quant à la forme. Elle prétend d'abord établir que cette Chambre a déjà rejeté cette proposition pour telles et telles raisons. La Chambre n'a donné aucune raison pour la rejeter. La Chambre a tout simplement voté contre, et une raison peut avoir engagé un honorable député à voter dans ce sens, tandis qu'une autre raison en engageait un autre à voter dans le même sens; et cette Chambre n'a pas, dans ses procès-verbaux, donné jusqu'à présent aucune raison pour avoir rejeté cette proposition que le Sénat a jugé à propos de rédiger sous forme d'article. La Chambre a tout simplement voté contre. Je crois que l'honorable député ne devrait pas, de sa propre autorité, donner comme raisons de l'attitude prise par la Chambre, ce que la Chambre n'a certainement pas donné elle-même comme raison de sa conduite.

M. JAMIESON: On se rappellera qu'un amendement de cette nature a été présenté lorsque le bill était en comité général, et qu'il a été proposé plus tard de renvoyer le bill en comité, lors de sa troisième lecture. Pour ce qui est des raisons, si l'honorable député de Victoria (M. Cameron) ne croit pas que cette partie des raisons soit exacte, il peut facilement la retrancher et nous pouvons procéder aux autres raisons qui, je crois, sont tout à fait suffisantes—savoir, que cela n'oblige pas les médecins de tenir un registre et de faire un rapport, ce qui est considéré comme une sauvegarde nécessaire. Toute cette question a déjà été discutée en cette Chambre, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un long argument à l'appui des raisons que nous avons données ici pour ne pas approuver les amendements du Sénat. Je suis fortement convaincu, cependant, que lorsque cette Chambre rejette un amendement de cette nature, cela devrait être concluant, et que l'autre branche de la Législature ne devrait pas, en dépit de l'opinion de cette Chambre, insérer un pareil article dans le bill.

L'amendement est sujet à objection pour diverses raisons. Nous croyons qu'il donnera lieu à beaucoup d'abus dans les comtés où l'Acte de tempérance du Canada est maintenant en vigueur, et où il sera en vigueur lorsqu'il aura été adopté par le peuple. Il n'y a aucune sauvegarde quelconque dans le cas actuel, vu qu'un médecin qui livre des boissons n'est pas obligé de tenir un registre, ni de faire un rapport. En vertu de la loi, telle qu'elle existe actuellement, si un médecin donne une prescription à un chimiste, le vendeur est requis de tenir un registre de la vente et de faire un rapport annuel à l'officier du gouvernement. L'amendement n'exige aucun rapport de ce genre, et, à mon avis, il serait très malheureux d'ouvrir ainsi la porte aux abus. Si le médecin est un politicien honnête, j'admets qu'il n'y aurait aucune

objection à cet amendement; mais, malheureusement, dans la profession médicale, comme dans les autres professions, on trouve des hommes qui ne sont pas honorables, et qui, peut-être, moyennant finances, pourraient abuser d'un pouvoir qui leur serait conféré par la loi, comme le pouvoir de vendre des boissons. Je crois devoir parler aussi de l'amendement relatif aux droguistes, et plus spécialement de l'article 5.

Pendant, avant d'entrer dans la discussion de cette question je désire faire quelques remarques à propos de cette partie de l'amendement marquée 1, 2, 3 et 4. Il y a eu divergence d'opinions sur le droit qu'ont les pharmaciens de vendre. En autant que j'ai pu me convaincre, ainsi que ceux que j'ai consultés à ce sujet, il n'y a rien dans l'Acte de tempérance du Canada pour défendre la vente, tel qu'il est dit ici, et partant, cette disposition est tout à fait inutile. Mais je crois que, même s'il y a un doute, au lieu d'ouvrir ainsi la porte toute grande, il vaudrait mieux attendre qu'une difficulté se présente, et alors, si c'est nécessaire, on y remédiera par une législation spéciale.

Pour ce qui concerne l'article 5, j'y suis opposé *in toto*, comme étant d'un caractère très nuisible.

Actuellement, en vertu des dispositions de la loi, si une personne veut se procurer de l'alcool, ou une liqueur spiritueuse quelconque, pour des fins de chimie ou de fabrication, il lui faut un certificat de deux juges de paix, accompagné de sa propre déclaration, et le vendeur est tenu de tenir un registre de ces ventes. Avec l'amendement que l'on propose, toutes ces garanties disparaissent, et il est facile de se faire une idée des abus que cela entraînerait.

Celui qui voudrait avoir de la boisson irait dans une pharmacie et dirait: J'ai besoin de liqueur spiritueuse pour des fins pharmaceutiques, chimiques ou mécaniques, et il n'aurait aucune affirmation à faire. Tout ce qu'il lui faut c'est sa propre déclaration, et après cela le pharmacien est tenu de lui vendre sans être obligé de tenir un registre de ces sortes de ventes.

Pratiquement, il se ferait un libre commerce de boisson par l'entremise de chaque pharmacien du pays et aussi par l'entremise de chaque médecin. Je ne vois pas pourquoi les médecins sont compris dans cette disposition ou dans toute autre. Cet amendement doit s'appliquer à tous les médecins, chimistes et droguistes légalement qualifiés. Il y a déjà un autre amendement pour les médecins, s'il est adopté par cette Chambre, bien que j'espère qu'il ne le sera pas.

M. BLAKE: Je crois, M. l'Orateur, que comme question de commodité et dans l'intérêt même de sa motion, l'honorable député ferait mieux d'adopter une autre tactique. Cet amendement, qui est soumis à notre considération et auquel il s'oppose, contient trois dispositions distinctes, et par la même motion il propose de s'opposer à la première, à la deuxième et à la troisième, pour des raisons différentes. Différentes considérations s'appliquent à chacune et le résultat de la tactique de l'honorable député sera de réunir contre sa motion tous ceux qui, bien que favorables à une partie de l'amendement, ne sont pas en faveur de l'adoption de toute la motion. Il vaudrait mieux prendre chaque membre de l'amendement séparément et d'en demander le renvoi pour les raisons qui lui sont propres.

Il y a encore une autre raison pour cela. Je crois que cette motion est complexe, et nous avons un règlement qui dit que ces motions pourront être divisées. Je conseillerais à l'honorable député de diviser lui-même sa motion; mais s'il ne le juge pas à propos, je vous prierai, M. l'Orateur, de considérer vous-même, si en vertu du règlement concernant les questions complexes, cette motion ne doit pas être divisée.

M. JAMIESON: Avec la permission de la Chambre, et si cela peut se faire, j'accepte la proposition de l'honorable chef de l'opposition. Comme toutes ces objections sont comprises dans un seul amendement, je me suis trouvé em-

barrassé, et j'ai cru que les règles de la Chambre m'obligeraient de les traiter toutes ensemble. Par conséquent, je propose que l'article premier soit pris en considération séparément.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député fera peut-être mieux de retirer son amendement, ainsi que le lui conseille le chef de l'opposition, et de présenter chaque article séparément. La position prise par le député de Victoria est la forme.

Dans ses remarques l'honorable député a dit que le Sénat n'aurait pas dû agir ainsi en opposition directe à la volonté clairement exprimée de cette Chambre. C'est là une doctrine inconstitutionnelle. Le Sénat n'est pas supposé avoir ce qui se passe dans cette Chambre, et ce serait une violation du principe parlementaire, si les sénateurs tenaient compte de ce qui se passe ici, à moins d'en prendre connaissance par les journaux de la Chambre. Si un sénateur discutait la question en disant qu'il sait ce qui a lieu ici, il commettrait une infraction aux coutumes constitutionnelles.

La motion (M. Jamieson) est retirée.

M. JAMIESON: Je propose que la Chambre n'accepte pas le dispositif 1 du troisième amendement, pour la raison suivante.

Parce qu'il serait une violation du principe de l'acte qui défend à un médecin, ayant un intérêt dans la vente, de donner un certificat, et qu'il n'oblige pas les médecins à tenir un registre des ventes et à faire un rapport, conditions qui sont considérées comme étant une sauvegarde nécessaire.

M. HICKEY: Je crois que lorsque cette question est venue devant la Chambre, elle a été injustement perdue, parce qu'un grand nombre de députés étaient absents de la Chambre par suite des troubles du Nord-Ouest.

Quoi qu'il en soit, les raisons données par le député de Lanark-Nord (M. Jamieson) sont que les médecins seraient intéressés dans la vente des liqueurs, et qu'il n'y aurait pas de registres de ces ventes. Les médecins tiendraient de l'alcool et d'autres liqueurs spiritueuses, de même que les autres médicaments. Je ne vois pas pourquoi les médecins, qui sont des gens instruits et expérimentés, seraient tenus de tenir un registre des ventes d'alcool lorsqu'on leur permet de vendre de la strychnine, de l'arsenic et autres poisons violents. Le fait est que c'est absurde, et que cela ne provient que des idées extrêmes de l'intolérance de certaines personnes qui ne voient rien de bien dans les opinions de ceux qui diffèrent avec eux, pour vouloir imposer de telles restrictions à une profession honorable.

On prétend que cela conduirait à un commerce libre d'alcool; mais il n'en a pas été ainsi par le passé, lorsque les restrictions n'étaient pas plus grandes qu'elles le sont aujourd'hui. Les médecins n'ont pas été poussés à convertir leur dispensaire en buvette; s'il y a dans la profession un homme qui vendrait de la boisson à cinq ou dix cents le verre; s'il y a dans la profession un homme qui pourrait faire une chose aussi basse; un homme qui obligerait à ce point les principes d'honneur de sa profession, il aura assez peu de dignité pour vendre pour cinq ou dix cents une prescription avec laquelle on pourra aller chercher de la boisson à la pharmacie, car il n'y a pas de restrictions contre ces prescriptions. Mais, vraiment, s'il croit nécessaire d'administrer une drachme ou une once ou deux de cognac, comme tout autre remède, ce serait un crime.

Il suffit d'y songer pour voir quelles puérides restrictions l'Alliance de la Tempérance voudrait imposer au pays. Supposons qu'un médecin se livrerait à ce commerce illicite, il serait impossible de l'empêcher même par les moyens que l'on propose; le même méfait se produirait sous une autre forme; pourquoi alors mettre ainsi un stigmate sur une profession honorable et nous défendre de prescrire tel remède et non pas tel autre? Si un misérable quelconque traînait un médecin devant les tribunaux et le faisait con-

damner en vertu de cet article, je ne doute pas que sur un appel à un tribunal supérieur le jugement serait mis de côté, par la raison que ce parlement, par une loi comme celle-là, n'a pas le droit de dire ce dont un médecin se servira ou ne se servira pas dans l'exercice de sa profession.

Mais le député de Lanark-Nord (M. Jamieson) éventa la mèche. Il dit que si tous les médecins étaient respectables, cela ne ferait pas de différence. Je crois qu'ils le sont tous; mais il est possible qu'il puisse s'en trouver quelques-uns pour violer ainsi la loi; mais est-ce une raison pour que tous les membres de la profession soient traités comme des canailles, parce que quelques-uns auraient pu abuser ainsi de leur position? L'amendement du Sénat est très clair. Il dit:

Pourvu toutefois que les médecins licenciés et pratiquant puissent donner des liqueurs alcooliques pour des fins médicales seulement et pour aucune autre cause.

Si cela n'est pas suffisant pour protéger les intérêts de la tempérance, je crois que les phrases et les lois ne réussiront pas à réformer les mauvaises dispositions des gens. Il est impossible d'empêcher tous les membres de la société de violer les meilleures lois. L'intention de ce bill est de ne pas empêcher les médecins de prescrire l'alcool comme remède, et pourquoi les rendre passibles d'une amende pour cela? Une autre disposition propre à discréditer la profession médicale encore plus, c'est de permettre aux prêtres et autres ministres du culte de donner des prescriptions pour ces liqueurs.

L'honorable député dit que c'est ouvrir une large porte. Il n'y a que très peu de médecins qui voudraient abuser de cette disposition de la loi, et ces quelques exceptions n'ouvriraient pas une large porte, et si on impose ces restrictions à des hommes respectables, la loi sera systématiquement violée par des personnes qui cherchent à accomplir leurs fins légitimes.

Ainsi cette loi ne donnerait aucune nouvelle garantie à la cause de la tempérance que nous désirons tous voir progresser, et j'espère que la Chambre dira qu'il n'est que juste pour le peuple dont nous sommes les médecins, et pour les médecins eux-mêmes de ne pas leur imposer d'autres restrictions que celles qui sont contenues dans l'amendement du Sénat.

M. ORTON: Je crois que l'amendement du Sénat est très convenable et très sage; et malgré la mauvaise opinion que l'honorable député a de la profession à laquelle j'appartiens, je ne puis faire autrement que de regarder sa motion et son discours comme une insulte gratuite à l'adresse de cette profession, une des plus savantes du pays; et je ne crois pas que ni les partisans de la tempérance, ni les députés de cette Chambre soient en possession d'une preuve suffisante pour justifier cet embargo sur les médecins, dans l'accomplissement de leurs devoirs professionnels.

Nous savons que les médecins sont très souvent appelés dans des cas urgents, et qu'ils prescrivent des stimulants d'une nature quelconque. Et je crois qu'il n'est que convenable de leur permettre d'exercer leur propre jugement dans les cas qu'ils ont à traiter.

Je ne vois pas dans le monde comment cela pourrait ouvrir la porte à l'usage indéfini de l'alcool, autrement que pour des fins médicales. S'il était connu qu'un médecin de ce pays donnait des prescriptions dans le but de vendre de la boisson, il serait vite rayé des cadres de la profession et n'aurait plus le droit de pratiquer dans le pays. Puisque cet amendement pourvoit à ce que les médecins munis d'une licence, et dans un but médical seulement, pourront donner des liqueurs alcooliques, je n'y vois rien de déraisonnable.

J'espère que la Chambre ne voudra pas imposer une telle restriction aux membres de cette profession. Quant à tenir un registre, je ne vois pas qu'il soit plus nécessaire pour un médecin de tenir un registre des doses d'alcool qu'il administre pas plus que des doses d'opium ou de morphine.

Tout médecin qui a pratiqué dans une ville sait que l'usage de l'opium, de la morphine et autres drogues semblables

M. HICKEY

devient de plus en plus répandu, au grand détriment du public; et cependant les médecins ne sont pas tenus de tenir un registre des doses de ces médecines qu'ils administrent à leurs patients, et je trouve qu'il n'y a aucune raison d'exiger cela d'eux pour l'alcool.

M. FOSTER: Les deux honorables députés qui viennent de prendre la parole et qui sont tous deux, je crois, des médecins, ne devraient pas être si prompts à s'offenser lorsque personne, certainement, n'a eu l'intention d'offenser qui que ce soit. Personne n'a jamais voulu délibérément insulter la profession médicale; c'est une belle et noble profession, composée d'hommes honorables; mais ce serait aller trop loin que de supposer qu'elle ne renferme pas de brebis galeuses. Sous l'opération de cette loi on a découvert qu'il y a des médecins qui ont pris ouvertement le parti de défier la loi, et d'en violer les dispositions sous le couvert de leur titre de médecin. Les instigateurs de la loi croient que si les médecins ont le droit de vendre comme il leur plaira, sans avoir à faire aucuns rapports, cela ouvrira une large porte aux abus. Cela rendrait très difficile l'application de la loi, et donnerait à nos adversaires une raison encore plus forte que les autres; ils diraient qu'il est impossible de faire appliquer cette loi.

On peut voir qu'en vertu de cet amendement tout médecin pratiquant, légalement muni d'une licence, peut donner des liqueurs alcooliques. Il n'y a aucune restriction. Nous avons imposé une pénalité contre les médecins qui donneraient des certificats sous de faux prétextes, mais cela a été mis de côté par le Sénat, de sorte qu'à présent il est tout à fait impossible de les tenir responsables. J'admets qu'il est quelquefois pénible pour un médecin qui demeure loin des endroits où il se vend des liqueurs alcooliques de ne pas pouvoir en garder chez lui et en donner à ses patients; mais il nous faut faire un choix, et c'est à la Chambre à décider si elle ouvrira la porte aux abus, ou si elle la fermera aussi hermétiquement que possible, même si dans certains cas la loi pouvait causer des inconvénients.

Nous avons cependant l'expérience du passé, car dans les comtés où l'acte a été en vigueur, on n'a pas encore un seul cas à signaler, dans lequel l'application de la loi ait eu des résultats regrettables. Cela démontre amplement que dans la pratique les inconvénients ne seront pas aussi nombreux qu'on pourrait le croire.

M. FISHER: J'admets avec le député de King, N.-B. (M. Foster) que ce n'est pas une insulte à la profession médicale de ne pas admettre l'amendement du Sénat. La question soulevée par cet amendement a été discutée au long lorsque le bill était devant la Chambre, et un vote hostile a été donné; je suis donc surpris d'entendre le député de Dundas faire aujourd'hui allusion à des choses qui ont été alors réglées.

Le député de Dundas (M. Hickey), il y a un instant, semblait croire qu'en adoptant cet amendement, les partisans de la tempérance, infligeaient un blâme sur les médecins pratiquant, parce que nous permettons aux ministres du culte d'émettre des certificats permettant aux pharmaciens de vendre des liqueurs alcooliques pour des fins médicales.

Si l'amendement du Sénat proposait de permettre aux médecins de donner des certificats à d'autres personnes pour la vente de liqueurs alcooliques, cet argument pourrait avoir quelque valeur, mais comme c'est pour permettre aux médecins eux-mêmes de vendre sans qu'il soit besoin d'un certificat de qui que ce soit, la question est bien différente.

En vertu de l'acte, tel qu'il était originairement, les médecins avaient droit de donner des certificats à leurs patients, disant que cette liqueur était requise pour des fins médicales. Ces patients devaient alors se rendre chez un pharmacien ou chez un autre vendeur autorisé et se procurer la liqueur, et il était expressément stipulé que le médecin qui donnait le certificat ne devait pas avoir d'intérêt dans la vente, de la boisson. Mais par l'amendement du Sénat, il

n'est pas besoin de certificat ; celui qui prescrit la liqueur peut la vendre, et vous voyez de suite qu'il est intéressé dans la vente et que par conséquent il sera plus porté à prescrire de la boisson pour ses patients.

L'honorable député de Dundas dit que les médecins qui ont droit de vendre du poison devraient pouvoir vendre ce qu'il dit n'être pas un poison. Je ne discuterai pas jusqu'à quel point l'alcool est un poison, mais il est bien différent de permettre à un médecin de vendre un article que tout le monde sait être dangereux, que le médecin est obligé d'étiqueter comme poison lorsqu'il le vend, et de lui permettre de vendre une liqueur que beaucoup de personnes et le médecin lui-même, peut-être, ne croient pas être un poison.

Nous savons tous que la vente du poison est entourée de précaution. Il n'est pas présumable que les gens prendront d'eux-mêmes ce qu'ils croient être du poison, mais malheureusement beaucoup sont portés de prendre des liqueurs alcooliques pour le simple plaisir de boire, et c'est pour empêcher les médecins de vendre des liqueurs comme breuvage que nous nous opposons à l'amendement du Sénat.

Je ne veux jeter aucun blâme sur la profession médicale, comme profession, mais je regrette d'avoir à dire que je connais des cas dans lesquels des médecins qu'on ne peut pas appeler honorables, qui ne se font pas de scrupules de vendre de la boisson. Dans mon propre comté, où une loi prohibitive a été longtemps en vigueur, le premier qui a été condamné à l'amende pour vente illégale de boisson, c'est un médecin. Il y a environ un an, dans mon comté, un médecin fut poursuivi pour vente de boisson, et la preuve était claire qu'elle avait été vendue pour boire, mais il a été acquitté grâce à des technicalités légales. D'après ce que je connais moi-même et d'après ce que j'ai entendu dire des autres parties du pays où il existe une loi prohibitive, je considère que pour l'application de la loi, il est absolument nécessaire que les médecins n'aient pas le droit de vendre des liqueurs tant qu'ils voudront. Il est vrai que l'amendement du Sénat dit, comme remède seulement ; mais lorsque nous entendons des médecins dire qu'ils feront tout en leur pouvoir pour empêcher l'application de la loi Scott, nous pouvons nous attendre à ce qu'ils abusent de leur position et vendent des liqueurs alcooliques comme remède lorsque ce sera pour un tout autre usage.

Les médecins ne sont ni des marchands ni des commerçants, et s'ils veulent que des liqueurs soient données à leurs patients, dans leur propre intérêt, comme dans celui de la moralité et du bon ordre, il est préférable qu'ils ne vendent pas de boissons eux-mêmes, mais les laissent vendre par les marchands ordinaires. Dans la loi Scott, il est spécialement pourvu à ce qu'il n'y aura qu'une personne dans une municipalité rurale, deux dans les villes, et une par 4,000 habitants dans les cités qui auront droit de vendre de la boisson, mais en vertu de cet amendement la vente serait illimitée. Ceci est en contravention avec un des principes de la loi Scott, qui veut que la vente de la boisson comme remède soit limitée à un petit nombre de personnes. Pour ces raisons je proteste contre l'adoption des amendements du Sénat.

M. McCRAVEY : Je suis prêt à corroborer tout ce qui a été dit par le député de Lanark (M. Jamieson) ainsi que par le député de Brome (M. Fisher). J'admets aussi avec le député de Dundas (M. Hickey) que la profession médicale est une des plus honorables que nous ayons. En effet, si tous les médecins étaient aussi honorables que ceux qui siègent dans cette Chambre, il n'y aurait aucun danger à adopter cet amendement, mais je regrette de dire que les médecins sont comme les autres hommes. Il y en a des bons et des mauvais. Il me semble que je peux parler de cette question en toute liberté. Dans la division électorale que je représente nous avons un grand nombre de médecins très-honorables ; nous en avons aussi qui ont déclaré qu'ils feraient tout en leur pouvoir pour détruire l'efficacité de la

loi Scott. La Chambre se rappelle le rapport qui a été produit l'an dernier, indiquant le nombre de certificats donnés par les médecins pour obtenir de la boisson, et on n'a pas oublié qu'un seul médecin avait accordé environ 1,700 certificats dans huit mois, ce qui fait une moyenne de huit par jour.

Ce médecin avait une clientèle restreinte comparée à celles des autres, et il serait dangereux d'accorder à des médecins comme celui-là, le privilège d'accorder de la boisson à leurs patients chaque fois qu'ils leur en demanderaient. Ce cas que je viens de citer n'est pas isolé ; j'en connais plusieurs autres de la même nature, et je crois que c'est un amendement très dangereux, et j'espère que cette Chambre ne l'acceptera pas. J'y suis fortement opposé, et je considère que c'est un des plus dangereux qu'on ait jamais introduit dans l'acte.

M. PLATT : Je n'attache pas autant d'importance à cet amendement que les honorables députés qui ont parlé pour ou contre. J'ai cependant cherché à découvrir certains inconvénients qui résulteraient pour les médecins, du rejet de cet amendement, et je n'ai pas pu trouver un seul cas dans lequel j'aurais à souffrir comme médecin, si l'amendement n'était pas adopté. Je ne crois pas que la profession médicale requiert ou demande un tel amendement. Nous ne voulons pas créer de classes exceptionnelles au sujet du trafic des liqueurs. Je crois que ce serait mettre la profession dans une position pire que celle qu'elle occupe aujourd'hui. Nous ne voulons pas que les clients viennent nous trouver à toute heure du jour ou de la nuit et qu'ils écrivent eux mêmes les prescriptions que nous aurons à leur livrer.

Je crois que si le vote était pris parmi les médecins du pays, ils diraient que la loi telle qu'elle existe aujourd'hui ne leur est pas nuisible. L'intention de la loi n'est pas d'entraver l'usage d'aucune drogue ou médecine qu'un membre de la profession juge à propos d'administrer ou de prescrire, et pour ma part je ne craindrais pas l'intervention de la loi, dans l'exercice de ma profession, tant pour le présent que pour l'avenir, et ceux qui se serviraient de l'alcool strictement comme remède n'ont rien à craindre non plus.

Je sais qu'il y a des brebis galeuses dans tous les troupeaux, et certains députés paraissent être sous l'impression qu'il y en a peut-être dans la profession médicale. Si c'est le cas, entourons-nous de précautions, comme les autres professions. Je ne crois pas que la profession ait été insultée dans cette affaire. Et je ne demande ni pour moi, ni pour les médecins du comté que je représente, que cet amendement soit adopté.

Le vote est pris sur la motion de M. Jamieson demandant de ne pas accepter le proviso 1 de l'amendement 3.

Pour :
Messieurs

Allen,	Fisher,	McDougall (O. Breton),
Allison,	Forbes,	McIntyre,
Armstrong,	Foster,	McIsaac,
Auger,	Gillmor,	McLelan,
Bain (Wentworth),	Gordon,	McMullen,
Baker (Missisquoi),	Guillet,	McNeill,
Barnard,	Gunn,	Mills,
Bernier,	Hackett,	Mulock,
Blake,	Harley,	Paterson (Brant),
Bourassa,	Hilliard,	Platt,
Bowell,	Holton,	Ray,
Burpee,	Innes,	Scriver,
Cameron (Huron),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cameron (Inverness),	Jamieson,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Jenkins,	Springer,
Cartwright,	Kaulbach,	Sutherland (Oxford),
Casey,	King,	Taylor,
Catudal,	Kinney,	Temple,
Cimon,	Kirk,	Trow,
Cochrane,	Langelier,	Vail,
Colby,	Laurier,	Wallace (York),
Davies,	Lister,	Watson,
Dundas,	Macdonald (King),	White (Hastings),
Fairbank,	Mackenzie,	Wilson,
Ferguson (Leeds & Gren),	McCrane,	Wright.—75.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Dodd,	Mitchell,
Bain (Soulanges),	Dupont,	Moffat,
Baker (Victoria),	Farrow,	Montplaisir,
Beaty,	Ferguson (Welland),	Orton,
Bell,	Fortin,	Paint,
Benoit,	Gaudet,	Patterson (Essex),
Bergeron,	Gault,	Pinsonneault,
Blondeau,	Gigault,	Pruyn,
Bossé,	Girouard,	Riopel,
Burnham,	Grandbois,	Robertson (Hamilton),
Burns,	Guay,	Robertson (Hastings),
Cameron (Victoria),	Guilbault,	Ross,
Campbell (Victoria),	Hall,	Royal,
Carling,	Hesson,	Rykert,
Caron,	Hickey,	Shakespeare,
Casgrain,	Homer,	Small,
Chapleau,	Hurteau,	Sproule,
Costigan,	Kilvert,	Stairs,
Coughlin,	Kranz,	Taschereau,
Coursol,	Labrosse,	Tassé,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Cuthbert,	Langevin,	Valin,
Daly,	Lesage,	Vanasse,
Daoust,	Macdonald (Sir John),	Wallace (Albert),
Desaulniers (Mask'ngé),	McMillan (Vaudreuil),	Wells,
Desaulniers (St. Maurice),	McCarthy,	White (Cardwell),
Desjardins,	McGreavy,	Wood (Brookville),
Dickinson,	Massue,	Wood (Westm'land) - 84.

Motion rejetée.

M. HICKEY : Je propose que l'amendement soit maintenant adopté.

M. JAMIESON : Je propose que la partie du proviso 2 de l'amendement 3, marquée 1, 2, 3 et 4, soit rejetée pour la raison suivante :

Parce que cette partie est inutile, vu que l'acte ne défend pas de telles ventes.

M. SUTHERLAND (Oxford) : Je désire donner une raison pour laquelle cette motion ne devrait pas être adoptée, et pour démontrer qu'elle est inutile. Le Collège pharmaceutique s'est procuré sur ce sujet l'opinion de légistes éminents, et cette opinion est que les pharmaciens sont exposés à être poursuivis avec la loi telle qu'elle est, et ils demandent ces amendements pour se protéger. Je crois que ces amendements sont dans l'intérêt du peuple et qu'ils ne diminueront pas la nature prohibitive de la loi Scott. Vu l'opinion légale qui a été donnée et puisque ces amendements ont été faits par le Sénat conformément aux vœux du Collège pharmaceutique, et vu surtout que de chauds partisans de la loi Scott ne l'ont pas opposé, je crois que nous devrions les adopter. Les membres de ce collège sont des citoyens infiniment respectables, et je suis certain que leur intention en introduisant ces amendements, n'est pas de détruire l'effet de la loi Scott.

M. JAMIESON : Pour ce qui concerne quelques-uns de ces amendements, je ne crois pas que leur adoption rencontre d'objections. Sans doute que mon opinion et celle de ceux à qui j'en ai parlé, sont que la loi Scott ne défend pas aux chimistes et aux droguistes de vendre la plupart, et de fait toutes les drogues ou préparations énumérées ici. Celle qui rencontre le plus d'objections, et sans celle-là, je ne m'opposerais pas à l'amendement, c'est la cinquième—l'alcool.

L'ORATEUR : Cela n'est pas devant la Chambre. Nous ne sommes pas rendus au n° 5.

M. JAMIESON : Alors il ne reste plus qu'un point à décider à propos de cette question. En vertu de l'Acte de la Tempérance du Canada, un chimiste ou un pharmacien est tenu d'avoir une licence pour vendre des liqueurs enivrantes même en vertu d'un certificat de médecin. Je ne comprends pas bien le but de cet amendement. Un pharmacien, si cet amendement est adopté, pourra vendre des liqueurs enivrantes en vertu d'un certificat de médecin, sans avoir de licence.

M. PLATT

M. SPROULE : Je diffère complètement d'opinion avec l'honorable député de Lanark (M. Jamieson), car si vous prenez le texte même de l'acte vous ne pouvez pas l'interpréter autrement qu'en disant que les pharmaciens n'ont pas le droit de vendre. La loi dit qu'à partir du jour où la loi devient en vigueur, personne ne pourra vendre des liqueurs alcooliques, etc., ou aucun mélange contenant de l'alcool et pouvant être employé comme breuvage, excepté comme remède.

La loi ne fait aucune exception lorsqu'elle dit que ces articles ne seront vendus que par les pharmaciens ou autres vendeurs munis d'une licence du lieutenant-gouverneur en conseil. Dans un village ou une petite ville, il peut y avoir deux ou trois pharmaciens et autant de médecins; chaque médecin envoie ses prescriptions chez son propre pharmacien. Mais comme il n'y aura qu'un pharmacien qui aura la chance d'avoir une licence, les autres ne pourront pas vendre de liqueurs alcooliques, même en vertu de la prescription d'un médecin, quelque petite que soit la quantité. C'est l'opinion qui a été donnée par des avocats distingués de Toronto, ainsi que l'a dit le député d'Oxford (M. Sutherland), à la demande de M. Elliott et autres pharmaciens de Toronto, London, Hamilton, et ailleurs. L'opinion de ces avocats a été : qu'il était impossible pour tout pharmacien de donner ou vendre des liqueurs alcooliques, non seulement pour être employées comme remède, mais même pour la préparation des prescriptions, sans violer la loi.

L'Acte de Tempérance, comme je le comprends, dit ceci : toutes liqueurs alcooliques qui pourront être employées comme breuvage sont prohibées. Il n'y a pas à nier que toutes les teintures ordinaires peuvent être employées comme breuvage. Ainsi elles sont comprises dans la prohibition, et quiconque en distribue ou en vend viole la loi.

Le *bay rum*, qui est une préparation pharmaceutique, peut être employé comme breuvage; et la vente de cet article sera une violation de la loi. La vente des teintures et de la plupart des vins médicinaux constituera une violation de la loi.

Puisque nous avons sur cette question une haute autorité légale, je crois que la Chambre devrait admettre la nécessité de l'amendement, afin d'empêcher une classe nombreuse de la société de violer la loi. Si la loi est telle qu'on ne puisse pas se livrer à un commerce ordinaire sans la violer, cela aura pour effet de la faire ignorer, et les pharmaciens vendront ces articles, sans s'occuper de savoir s'ils violent la loi ou non, lorsqu'ils seront convaincus que ces préparations sont nécessaires à la santé du public.

M. CASEY : La violation du principe de la loi Scott par la question en discussion ne fait aucun doute. Ce point a été discuté au long la première fois que le bill est venu devant la Chambre, et j'ai compris que l'opinion générale des hommes appartenant à la profession légale était que la loi Scott, telle qu'elle est, permet la vente des préparations de la nature de celles qui sont mentionnées dans l'amendement.

On ne mit pas en doute, alors, le droit des pharmaciens de vendre des préparations et des prescriptions contenant de l'alcool. C'est pour cela que la Chambre ne fit rien. Mais depuis on s'est procuré l'opinion d'une haute autorité légale disant que la loi Scott ne permet pas aux pharmaciens de remplir des prescriptions ou de vendre des préparations contenant de l'alcool. Comme c'est là une question purement légale sur la signification de l'acte, je ne veux pas me prononcer moi-même, mais je dirai que tant que nous n'aurons pas à opposer à cela une opinion contraire ayant une autorité et une influence aussi grandes, je me crois tenu de me ranger du côté de cette opinion donnée par des avocats qui ont étudié la question et qui sont payés pour cela. Pour cette raison, je me propose d'appuyer l'amendement du Sénat; c'est la position que je prends dans le moment, mais il va sans dire que si la Chambre est d'opinion que la loi

Scott offre assez de protection aux pharmaciens, je crois que ce serait mettre des encombrements inutiles dans la loi que d'accepter cet amendement. Nous n'avons pas encore entendu l'opinion des députés de cette Chambre qui appartiennent à la profession légale, sur ce point. S'ils disent qu'il est tout à fait inutile, je voterai contre; s'ils disent qu'il y a le moindre doute, et que l'amendement est nécessaire pour protéger les pharmaciens, j'appuierai l'amendement.

M. BLAKE: La raison que l'honorable monsieur a apportée pour expliquer son opposition à cet amendement, est, je pense, un peu malheureuse. On a dit qu'il y avait des doutes au sujet de l'interprétation réelle de l'acte de tempérance et que cet amendement était proposé dans le but de faire disparaître ce doute. L'honorable monsieur propose maintenant une motion s'opposant à l'amendement sous le prétexte qu'il est inutile. Il ne dit pas qu'il s'oppose aux dispositions de l'amendement, mais simplement qu'elles sont inutiles, que l'acte tel qu'il est signifie ce que l'amendement propose. Eh bien, en règle générale, c'est une procédure très futile de faire un amendement pour donner à l'acte un sens qu'il a déjà, mais s'il a existé des doutes bien fondés quant à l'interprétation de l'acte et que le sens en soit obscur, je ne sais pas que le fait de s'opposer à l'amendement simplement parce qu'il est inutile, soit une raison très forte. Je ne dis pas cela avec certitude—car je viens seulement d'examiner cet amendement—mais je demande à la Chambre de considérer le fait que cet amendement a une portée beaucoup plus grande que ne semble le croire l'honorable député de Lanark-Nord (M. Jamieson), et que nous avons à examiner une question beaucoup plus grave que celle qu'il a soulevée dans le discours qu'il a prononcé. D'après ce que je comprends, en vertu de l'acte de tempérance, tel qu'il est maintenant, des prescriptions de liqueurs alcooliques peuvent être remplies seulement d'après une formule spéciale de prescription et par des pharmaciens qui ont une licence spéciale. Or, l'on a prétendu que la seule question que comporte cet amendement, était de savoir si les prescriptions de composés, qui ne peuvent réellement pas être employées comme breuvages pouvaient être sûrement données par les pharmaciens ordinaires, qui ne portent pas une licence spéciale.

J'avoue que, dans mon opinion, en vertu de l'acte de tempérance, tel qu'il est aujourd'hui, une prescription qui est réellement une prescription médicale, bien qu'il puisse arriver qu'elle prescrive des liqueurs alcooliques, ne peut pas être remplie par un pharmacien ordinaire. Néanmoins, cette prescription doit être une prescription médicale dans ce sens: qu'il ne s'agit pas de liqueur alcoolique et qu'on ne peut pas employer la chose comme breuvage. Si, par exemple, l'on prescrit 8 onces de cognac, ou de rhum, ou de whisky, avec une quantité infinitésimale d'autre chose, qui relèvera peut-être le goût de la dose de 8 onces de liqueur alcoolique, alors l'on peut employer cela comme breuvage, et je m'imaginais que la prescription doit être seulement remplie en vertu de l'acte. Mais je constate que cet amendement—et je prétends qu'il le fait par quelques-uns des articles qu'il comporte—permet réellement à tous les pharmaciens licenciés de donner des prescriptions de liqueur alcoolique, bien que ces prescriptions ne renferment pas le certificat spécial et bien que les pharmaciens ne soient pas spécialement licenciés en vertu de l'acte de tempérance, car le paragraphe 2 de cet amendement dit:

Les prescriptions de médecins, prescrivant des liqueurs alcooliques, si ces liqueurs sont vendues en quantité de pas plus de 8 onces en une seule fois.

D'après cela, je prétends que le médecin peut prescrire huit onces de cognac, ou de whisky, ou de rhum, et que cette liqueur peut être vendue en l'absence d'un certificat spécial et que la prescription peut être remplie par un pharmacien ordinaire quelconque. Puis vous n'avez aucun

enregistrement de ces prescriptions, vous n'avez aucune des garanties stipulées par l'acte de tempérance.

Partant, il me semble que l'effet de cet amendement est beaucoup plus étendu que semble le supposer l'honorable député de Lanark-Nord, et que de fait cet amendement permet un débit non réglé, par tous les pharmaciens du pays, d'une quantité de liqueur alcoolique n'excédant pas 8 onces, sur prescription, sans certificat spécial, sans qu'il soit besoin d'exiger de certificat et sans ces prescriptions qui, en vertu de l'acte de tempérance, sont nécessaires pour la vente des liqueurs alcooliques. Si cette interprétation est exacte, il est évident que nous avons aujourd'hui à discuter une question beaucoup plus importante que ne l'a supposé l'honorable député et que les raisons que l'on pourrait avoir de s'opposer à cet amendement doivent être d'une nature différente de celles que l'on a fait valoir ici, savoir, qu'il est inutile, parce qu'il peut arriver qu'il soit inutile, dans l'opinion de quelques-uns et qu'il soit très-mauvais, dans l'opinion des autres.

M. ORTON: Je n'ai pas entendu exprimer d'opinion légale sur la question, mais je sais que des pharmaciens de gros considèrent que l'acte, tel qu'il est maintenant, nuit sérieusement à leur commerce, non seulement au commerce des pharmaciens en détail, mais à celui des pharmaciens en gros. M. Elliott, de Toronto, m'a dit que l'acte, sous sa forme actuelle, l'empêchait de faire son commerce ordinaire comme pharmacien en gros, et qu'il nuisait à la fabrication des produits ordinaires nécessaires dans son commerce. Je répète simplement ce que j'ai prétendu être l'opinion donnée à la société pharmaceutique, et je n'en doute pas, elle a dû étudier attentivement la question. Pour cette raison, et comme l'honorable monsieur qui ne veut pas admettre l'amendement n'a donné, pour cela, qu'une seule raison, savoir: que l'acte accorde déjà ce qu'il faut, je pense que la Chambre ne peut faire aucun tort en faisant disparaître tout doute sur la question.

M. SCRIVER: En justice pour mon honorable ami le député de Lanark (M. Jamieson), je désire déclarer qu'il n'a pas dit que la seule raison qui l'avait porté à désapprouver l'amendement était qu'il n'était pas nécessaire. Je l'ai entendu distinctement parler de la question soulevée par l'honorable chef de l'opposition, savoir: Que cela augmenterait considérablement les pouvoirs de vendre, de la part des pharmaciens non-licenciés, attendu que dans l'acte, tel qu'il est aujourd'hui, la vente est restreinte à un pharmacien particulier, dans chaque municipalité, ou à des pharmaciens représentant un certain nombre d'habitants dans les cités et dans les villes. Il a prétendu que si l'amendement était adopté, il n'y aurait aucune restriction sous ce rapport, et que tous les pharmaciens licenciés d'après les règlements, auraient la permission de faire le débit des liqueurs sous les restrictions contenues dans l'acte.

M. FISHER: Il y a certainement des objections beaucoup plus fortes à cet amendement que celles que l'honorable député de Lanark a fait valoir, si les opinions exprimées par l'honorable député de Durham sont exactes. Cet amendement permet à tout pharmacien et chimiste, dans les comtés où l'acte Scott est en vigueur, de vendre des liqueurs sans tenir de registre et sans exiger de certificat d'un médecin ou d'un membre du clergé. J'avoue qu'après avoir lu les amendements du Sénat, je n'ai pas compris qu'il en fût ainsi. J'ai supposé qu'il ne comprenait que les prescriptions des médecins prescrivant de l'alcool, mais non celles ne prescrivant que de l'alcool; mais je ne prétends pas être en état de dire s'il en est ainsi ou non. Je devrais supposer que s'il voulait simplement parler des prescriptions des médecins prescrivant de l'alcool, il l'aurait déclaré d'une façon précise; mais s'il dit "prescrivant de l'alcool," cela signifiera que le composé contient quelque autre chose. S'il ne veut pas dire du pur alcool, il n'y a

aucune objection sérieuse à l'amendement, et si c'est cela qu'il veut dire, l'objection est absolument nécessaire. Si la Chambre ne désire pas entraver le fonctionnement de l'acte Scott dans les comtés où il est en vigueur, ou dans lesquels il peut être adopté plus tard, elle devrait rejeter l'amendement. Je n'étais pas d'abord disposé moi-même à penser qu'il y avait quelque objection particulière à cet amendement du Sénat, mais aujourd'hui, je dois approuver la motion proposée pour le rejeter, car si l'opinion de l'honorable député de Durham-Ouest est la véritable opinion légale, il n'y a pas de doute que cet article, s'il est adopté, annulera, en réalité, le bon fonctionnement de l'acte Scott dans les comtés où il est en vigueur, et si cette Chambre désire assumer la responsabilité de le faire, alors elle devrait adopter l'amendement. Mais je proteste vigoureusement contre l'adoption de cet amendement, s'il est possible qu'il ait cet effet; et je pense qu'il est de mon devoir et du devoir de tous ceux qui ont à cœur le fonctionnement efficace de l'acte Scott, de rejeter l'amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne doute pas que le deuxième paragraphe de l'amendement du Sénat soit très-étendu et que l'énoncé du chef de la gauche soit exact. Néanmoins, la Chambre doit se rappeler que nous avons déjà décidé que les médecins licenciés peuvent prescrire des liqueurs alcooliques pour des fins absolument médicales, et s'ils le peuvent, alors les pharmaciens peuvent certainement préparer les prescriptions des médecins au même effet. L'amendement ne fait aucun changement; il donne seulement au pharmacien le droit de remplir la prescription que le médecin prépare, ce qu'ils avaient le droit de faire, d'après ce que nous avons déjà décidé aujourd'hui. Relativement aux restrictions de l'acte de tempérance du Canada, il n'y a aucun doute qu'un pharmacien, même pour des fins médicales, ne peut pas vendre de liqueurs alcooliques sans un permis spécial du lieutenant-gouverneur. Il s'agit seulement de savoir s'il doit se borner à la vente de liqueurs même, ou si le pharmacien peut remplir une prescription, dont une des parties est composée d'alcool. Eh bien, je pense qu'il existe plus d'un doute à ce sujet, mais j'hésite à le dire, car mon honorable ami le chef de la gauche pense qu'après tout, cela ne nuira pas aux prescriptions faites régulièrement par un médecin, bien que ces prescriptions prescrivent de l'alcool. Je pense qu'il existe plus d'un doute sur cette question. Je pense que si l'article vendu contient de l'alcool, le statut pourra s'y appliquer, bien qu'il soit mêlé à d'autres ingrédients.

M. FOSTER: L'acte, tel qu'il est aujourd'hui, dit que certains pharmaciens et vendeurs devront être licenciés et qu'ils seront les seules personnes dûment autorisées à remplir des prescriptions. Ils doivent tenir un registre de ces certificats et en faire rapport. Or, d'après l'amendement déjà adopté, vous avez permis aux médecins de donner toutes les prescriptions qu'ils ont voulu donner. Cela fait certainement disparaître tous ces torts dont ont parlé nos amis les médecins, qui étaient en faveur de cet article. Outre cela, si cet amendement est adopté, vous allez permettre à tout chimiste et à tout pharmacien de remplir sans licence des prescriptions de médecins, de ne tenir aucun registre, de ne faire aucun rapport, et vous ferez certainement disparaître toutes les garanties de l'acte et vous allez permettre des abus continus.

M. WHITE (Cardwell): Il nous est certainement très-désavantageux de discuter cette question, en tant que nous n'avons pas les amendements adoptés au Sénat. On ne nous a donné que le bill adopté par le comité général du Sénat, et non le bill adopté en troisième lecture, et dans ce cas en particulier, il est très-embarrassant d'être obligé de parler sur une question comme celle-ci, quand, réellement, nous n'avons eu aucune occasion d'examiner les termes de l'amendement fait par le Sénat. Je ne comprends réellement pas pourquoi l'on nous demanderait de désapprouver

des amendements que nous n'avons jamais vus. Nous devrions, je pense, avoir des moyens de nous procurer les termes exacts de l'amendement, surtout d'un amendement comme celui-ci, avant que l'on nous demande de voter sur cette question.

M. CAMERON (Victoria): Je partage l'opinion exprimée par mon honorable ami sur cette question, mais s'il veut examiner les délibérations du Sénat du 26 mai, il verra qu'elles sont rapportées *in extenso*. Relativement à cette question en particulier, je ne puis pas dire que la solution m'en paraisse difficile. La raison que mon honorable ami, le député de Lanark, donne pour s'opposer à cet amendement, c'est qu'il n'est pas nécessaire. L'honorable député d'Oxford a dit—je suppose qu'il le sait personnellement—qu'une haute autorité légale avait décidé qu'il était nécessaire. Dans ces circonstances, nous ne faisons certainement pas mal de voter simplement pour faire disparaître un doute, car c'est tout ce que nous faisons. Si l'acte Scott ne couvre pas ces articles particuliers, comme le dit mon honorable ami le député de Lanark (M. Jamieson), il n'y a pas de mal à dire qu'il ne les couvre pas. S'il y a un doute à ce sujet et que l'on n'ait pas l'intention de couvrir ces articles par l'acte Scott, le doute disparaîtrait. Si c'est la seule raison qu'il donne pour appuyer sa motion demandant de rejeter l'amendement du Sénat, il me semble qu'elle n'est pas du tout fondée.

M. JAMIESON: En ce qui me concerne, je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire de couvrir une main de papier de raisons, et en outre, en examinant cette question, je n'étais pas très sûr du sens ou de l'étendue du second paragraphe. J'avais mes doutes à ce sujet et je les ai fait connaître, je pense, lorsque j'ai parlé il y a quelques jours instants. Or, je partage les opinions exprimées par l'honorable député de King (M. Foster) et par quelques autres, qui disent que l'adoption de cet amendement dans sa forme actuelle, après les éclaircissements donnés, serait un obstacle très-sérieux à l'application de l'acte de tempérance du Canada.

Sommes-nous disposés à permettre à tout chimiste et à tout pharmacien du pays, dans les comtés où cet acte a été adopté, de vendre des liqueurs alcooliques par quantité de 8 onces? Je pense que ce serait là une chose très imprudente et étant de ceux qui croit fortement en l'efficacité de l'acte, de tempérance du Canada, s'il est convenablement appliqué, je m'y oppose énergiquement. En ce qui concerne les opinions légales, je prétends que cela ne lie pas la Chambre. En notre qualité de représentants du peuple et de gardiens des droits du peuple, nous devons exercer notre discrétion dans toutes questions de ce genre, et j'espère qu'en traitant ce sujet, les membres de cette Chambre agiront avec indépendance et ne se laisseront pas guider par les opinions légales qui peuvent être données.

M. HICKEY: L'acte de tempérance du Canada de 1878 n'était pas destiné, je pense, par ses auteurs ni par ses partisans, à défendre l'usage légitime des spiritueux. Il n'était destiné qu'à réglementer le débit ordinaire des liqueurs dans les buvettes. Mais aujourd'hui ces gens désirent empêcher, non seulement l'usage légitime, mais l'usage pour des fins médicales, de ces choses. Nous permettons aux pharmaciens de vendre de la morphine et d'autres poisons de différents genres, mais, parce que c'est de la liqueur, qu'ils désirent faire disparaître des buvettes, ils cherchent aussi à rendre ce commerce nul. L'acte demande de restreindre et d'empêcher la vente générale des liqueurs, mais quand ces messieurs cherchent à nuire à la vente légitime de l'alcool, comme drogue, je crois que des hommes intelligents ne peuvent pas sympathiser avec eux.

M. McMULLEN: Je me lève pour dire que plusieurs comtés de la Confédération font des sacrifices considérables dans le but de faire une expérience satisfaisante de l'acte Scott, car ils perdent virtuellement tout l'argent provenant des licences qu'ils ont eu l'habitude de recevoir pour la vente

des liqueurs. Si l'acte doit être amendé de façon à permettre aux pharmaciens et aux médecins de vendre des liqueurs, l'efficacité de l'acte va être virtuellement détruite. Le peuple est profondément intéressé à cette question, et si nous devons faire une expérience satisfaisante de l'acte Scott, nous devrions leur permettre d'adopter le mode qui leur semble convenable; mais si nous devons permettre, indistinctement, aux pharmaciens et aux médecins de vendre des liqueurs, sans restriction aucune, nous allons créer un état de choses démoralisateur relativement au trafic des liqueurs. Après l'opinion exprimée par l'honorable chef de la gauche, il est tout à fait évident, je pense, que si l'on permet que cet article soit adopté dans sa forme actuelle, il permettra aux pharmaciens de faire le commerce des liqueurs sans restriction aucune. Si nous devons agir ainsi, nous ferions mieux, je crois, d'annuler l'acte et de laisser les choses telles qu'elles sont.

M. WHITE (Cardwell) : Je suppose que cet amendement étant imprimé dans les Procès-Verbaux du Sénat, nous pouvons parler de ce qui a eu lieu dans cette Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Dans un autre endroit.

M. WHITE (Cardwell) : Une circonstance singulière, c'est que ce paragraphe en particulier a été réellement accepté par ceux qui sont censés être les amis de l'acte de tempérance du Canada, dans un autre endroit. Il y a cinq paragraphes : le premier se rattache aux préparations autorisées par la pharmacopée ordinaire, le deuxième, aux prescriptions des médecins, le troisième aux remèdes brevetés, à l'exception de ceux que le vendeur sait pouvoir être employés comme breuvage, le quatrième à l'eau de Cologne, le *bay-rum* et aux articles de ce genre, et le cinquième à l'alcool ou aux acides méthyliques employés dans la pharmacie, la chimie ou la mécanique. La seule objection faite par l'honorable M. Scott, dont le nom a été attaché à l'acte de tempérance du Canada, vu qu'il en est le promoteur, l'a été au troisième et au quatrième de ces paragraphes, mais il n'a fait aucune objection au paragraphe se rattachant aux prescriptions des médecins. Il me semble, lorsque j'examine ce qui se passe dans les cités et dans les grandes villes, qu'il serait très inopportun que cet amendement ne fût pas inséré. Il est bien reconnu qu'en ces endroits les médecins ne préparent pas leurs prescriptions, généralement parlant, mais les envoient aux pharmaciens qu'ils favorisent.

On a prétendu—et sans raison, je pense—qu'il y avait une sorte de société entre le médecin et le chimiste; mais ils s'appuient sur cette raison que, vu qu'ils sont responsables des remèdes qu'ils prescrivent, ils doivent avoir le choix de ce qui leur convient; partant, ils sont responsables du chimiste qu'ils préparent à la préparation de leurs prescriptions. Un médecin conseillera généralement à son patient d'aller trouver un certain pharmacien pour faire préparer sa prescription. Dans une grande cité, l'on pourrait nommer un pharmacien qui ne serait pas dans la confiance de la faculté; et, assurément, il ne conviendrait pas qu'un médecin fût obligé d'envoyer ses prescriptions à un pharmacien en qui il n'aurait aucune confiance, ou, il ne conviendrait pas pour lui d'adopter le système de faire préparer ses propres prescriptions, système qu'il aurait abandonné depuis de longues années. Je suppose que ce doit être la raison qui a motivé l'adoption de ce paragraphe en particulier et, de fait, il a été adopté dans un autre endroit sans division. Dans ces circonstances, je voterai en faveur de l'amendement du Sénat.

M. McCRAVEY : Il est tout à fait évident, d'après l'attitude prise par l'honorable chef de la gauche et par l'honorable chef du gouvernement, que l'amendement est beaucoup plus important qu'il ne paraît l'être à première vue. Il semble tout à fait évident que tout pharmacien peut vendre toute quantité de liqueur, jusqu'à huit onces. Or, nous avons adopté un article donnant aux médecins le droit de prescrire jusqu'à huit onces, et je crois que c'est un article très dange-

reux. Bien que j'admette qu'il y a plusieurs médecins honorables, je sais qu'il y en a un grand nombre qui ne le sont pas, et qui empêcheraient un hôtelier de recevoir dans son hôtel un médecin qui ne serait pas honorable et de lui faire prescrire et donner des liqueurs? Ou qui empêcherait un hôtelier de recevoir dans son hôtel, un pharmacien licencié, et de lui permettre de prescrire des liqueurs et d'en vendre? Ou qui empêcherait un médecin sans scrupule de changer sa pharmacie en une buvette ordinaire et de vendre des liqueurs en quantité ne dépassant pas 8 onces, à tous ceux qui en demanderaient? Ou qui empêcherait un pharmacien sans honneur de faire la même chose en vertu de cet article lorsqu'il est tout à fait exempt de payer licence? Le parlement, en 1878, a donné l'acte Scott au pays, et il est, je pense, du devoir de ce parlement de rendre cet acte Scott applicable. Il n'est pas juste, pour ceux qui ont passé beaucoup de temps et qui ont dépensé beaucoup d'argent dans le but de mettre en vigueur ce principe de la prohibition, il n'est pas juste, dis-je, de leur créer cet état de choses, en insérant un amendement qui tendra à détruire l'efficacité de l'acte.

La Chambre se divise sur la motion de M. Jamieson demandant de rejeter la 2e disposition du 3e amendement :

POUR :

Messieurs

Allen,	Foster,	McIntyre,
Allison,	Gillmor,	McIsaac,
Armstrong,	Gordon,	McLellan,
Auger,	Guillet,	McMullen,
Bain (Wentworth),	Gunn,	Mulock,
Baker (Missisquoi),	Hackett,	Paterson (Brant),
Barnard,	Harley,	Ray,
Bourassa,	Hilliard,	Scriver,
Bowell,	Holton,	Shakespeare,
Burpee,	Innes,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Irvine,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Jamieson,	Springer,
Cimon,	Kaulbach,	Taylor,
Cochrane,	King,	Trow,
Colby,	Kinney,	Wallace (York),
Dundas,	Kirk,	Watsoo,
Ferguson (Leeds & Gren),	Macdonald (King),	White (Hastings),
Fisher,	McCrauey,	Wright.—54.

CONTRE :

Messieurs

Abbott,	Dugas,	McDougall (C. Breton),
Bain (Soulange),	Dupont,	McGreevy,
Baker (Victoria),	Fairbank,	McNeill,
Beaty,	Farrow,	Massue,
Bell,	Ferguson (Welland),	Mills,
Benoit,	Fortin,	Mitchell,
Bergeron,	Gagné,	Moffat,
Bernier,	Gaudet,	Montplaisir,
Billy,	Gault,	Orton,
Blake,	Gigault,	Paint,
Blondeau,	Girouard,	Patterson (Essex),
Burnham,	Graudbois,	Pinsonneault,
Cameron (Inverness),	Guay,	Platt,
Cameron (Victoria),	Guilbault,	Pope,
Campbell (Victoria),	Haggart,	Pruyn,
Carling,	Hall,	Riipel,
Caron,	Hesson,	Robertson (Hamilton),
Cartwright,	Hickey,	Robertson (Hastings),
Casey,	Homer,	Ross,
Casgrain,	Hurteau,	Royal,
Catudal,	Jenkins,	Rykert,
Chapleau,	Kilvert,	Small,
Costigan,	Kranz,	Sproule,
Coughlin,	Labrosse,	Stairs,
Coursol,	Landerkin,	Sutherland (Oxford),
Curran,	Landry (Montmagny),	Taschereau,
Cuthbert,	Langelier,	Tassé,
Daly,	Langevin,	Tupper,
Daoust,	Lesage,	Vail,
Davies,	Lister,	Valin,
De St. Georges,	Macdonald (Sir John),	Vanasse,
Desaulniers (Maski'gé),	Mackenzie,	Wells,
Desaulniers (St. Maurice),	Mackintosh,	White (Cardwell),
De-jardins,	McMillan (Vaudrenil),	Wilson,
Dickinson,	McCallum,	Wood (Brockville),
Dodd,	McCarthy,	Wood (Westm'ld)—108.

La motion est rejetée.

M. BLAKE : Je ne pouvais pas approuver la motion de l'honorable député de Lanark (M. Jamieson), vu que j'étais d'opinion que la deuxième disposition n'est pas la loi telle qu'elle est. Il est assez évident, en ce qui concerne la prescription de 8 onces, que la disposition ne peut pas être adoptée en vertu de la loi actuelle, et partant, c'est une extension de l'acte. Je ne pourrais donc pas appuyer la motion de mon honorable ami, sous le prétexte que les amendements sont inutiles, parce que les pouvoirs qu'ils donnent peuvent être exercés en vertu de la loi telle qu'elle est. Cependant, je suis opposé au deuxième paragraphe et ne puis pas en voter l'adoption. Quant aux autres, bien qu'il y ait des doutes au sujet de leur adoption, cependant, en règle générale, j'ai résolu d'appuyer les trois autres paragraphes qui ont été soumis sur la motion de mon honorable ami le député de Lanark.

Il y a encore 5 paragraphes à traiter. Il me semble que l'argument de l'honorable monsieur est tout à fait exact, et qu'ils sont en réalité inutiles, bien que j'aie compris qu'il y avait une légère difficulté à leur sujet, et en général, je pense que l'on doit les adopter à cause du doute. Quant au deuxième paragraphe, je pense—et cette opinion est, je crois, partagée par le premier ministre—qu'il est très étendu, car de fait, c'est une proposition tout à fait nouvelle qui n'était pas dans l'acte. Le premier ministre a fait remarquer que la Chambre avait consenti à permettre aux médecins de donner sans restriction des prescriptions dans lesquelles il entre de l'alcool. Cela est vrai, mais on pousse les choses beaucoup plus loin en stipulant que les pharmaciens pourront en vendre sans restriction, sur prescriptions. En tous cas, tous ceux qui ont voté en faveur de la disposition permettant aux médecins de vendre sans restriction, s'apercevront qu'il est nécessaire de voter contre la disposition permettant cette vente aux pharmaciens.

M. CASEY : En vue de l'attitude que je vais prendre, je désire dire que j'ai voté contre l'amendement de l'honorable député de Lanark-Nord pour les mêmes raisons que celles données par l'honorable chef de la gauche ; je désire déclarer aussi, que j'ai l'intention de voter contre cet amendement pour la même raison. Il y a, dans mon idée, un doute sur la question de savoir si l'acte Scott exempté les pharmaciens des pénalités prévues par la loi, car nous avons deux opinions légales différentes. Mon honorable ami, le député de Lanark-Nord, dit que nous ne devrions pas nous occuper des opinions légales, mais exercer notre propre discrétion. Nous devons exercer notre propre discrétion en faisant et en amendant des lois, mais ce sur quoi nous basons notre jugement doit être l'interprétation des lois telles qu'elles sont actuellement. Lorsque l'on nous demande d'amender une loi, nous devons la connaître et nous devons prendre les meilleures opinions légales, s'il n'a été rendu aucune décision judiciaire sur la question. Dans ce cas, les opinions légales démontrent qu'il y a un doute, pour ne pas dire plus, quant à la position faite au pharmacien par l'acte Scott. Je consens volontiers à appuyer l'amendement du Sénat, en tant qu'il est destiné à faire disparaître ce doute, sans aller plus loin, mais je dois refuser d'approuver le paragraphe 2 de cet amendement qui semble, d'après les chefs des deux côtés de la Chambre, comporter beaucoup plus. Si l'on fait disparaître ce paragraphe ou qu'on le modifie, j'appuierai le reste de l'amendement, mais tant qu'il ne sera pas ainsi retranché ou modifié, je croirai qu'il est à propos de voter contre l'amendement en général. Je n'ai pas de doute que les honorables messieurs qui sont chargés de ce bill pourront exprimer leurs opinions sur la question par quelque amendement ou résolution qui répondra au cas.

M. ORTON : Je propose que l'on adopte l'amendement du Sénat.

Sir JOHN A. MACDONALD : Pour être logiques, je crois que nous devrions voter en faveur du deuxième paragraphe maintenant soumis à la Chambre, c'est-à-dire, que rien dans

M. McCRAVEY

cet acte ne devra empêcher que les prescriptions des médecins ne prescrivent des liqueurs alcooliques, si ces liqueurs ne sont pas vendues en quantité de plus de 8 onces à la fois. Nous avons déjà décidé, par notre vote, que des médecins d'abord licenciés pouvaient donner des liqueurs alcooliques pour des fins médicinales. Si le médecin peut livrer lui-même des liqueurs alcooliques pour des fins médicales, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas donner de prescriptions que pourrait remplir le pharmacien. S'il avait lui-même les ingrédients, il pourrait préparer lui-même la prescription, et je crois que c'est une conséquence nécessaire du premier vote sur cette question. Comme question de fait, nous savons que dans les cités, les médecins ne tiennent pas de pharmacies et ne préparent pas leurs remèdes ; partant, si l'on s'opposait à cela, le résultat serait que, dans les campagnes, où les médecins préparent leurs prescriptions et gardent de l'alcool dans leurs pharmacies, ils pourraient préparer les prescriptions ; mais ils ne le pourraient pas dans une ville ou une cité. Il faudrait que le médecin eût de l'alcool dans sa propre pharmacie afin de se soustraire aux dispositions de l'acte. Je dois appuyer le deuxième paragraphe.

M. MILLS : D'après l'opinion que je me suis formé au sujet du deuxième paragraphe, l'on pourrait prescrire de l'alcool pur ; il n'est pas nécessaire que l'on prescrive d'autres ingrédients, comme il faudrait le faire dans le cas d'une prescription donnée par un médecin ; et le fait d'autoriser un pharmacien ordinaire à vendre des liqueurs ne serait guère compatible avec les autres dispositions de l'acte déjà approuvé par cette Chambre. Il a été stipulé dans l'acte de tempérance du Canada, que si l'alcool doit être employé comme remède, il doit être vendu par une personne qui n'a aucun intérêt dans la prescription du médecin, et cette prescription doit aussi être enregistrée. Il n'y a ici aucune disposition pour l'enregistrement ; il n'y a aucune disposition qui stipule que ce ne sera pas de l'alcool pur. Ce que nous faisons ici aura l'effet de rendre l'acte tout à fait inapplicable.

Nous devons abroger la loi complètement ou en faire une expérience satisfaisante dans les localités où les électeurs l'ont adoptée ; mais cette Chambre, par ces amendements, fait tout en son pouvoir pour empêcher que la loi ne soit appliquée d'une façon convenable.

M. JAMIESON : Je propose que le deuxième paragraphe de la deuxième disposition du dit troisième amendement soit rejeté pour la raison suivante :

Parce qu'il n'est pas conforme à l'esprit de l'acte.

M. CAMERON (Victoria) : Cet amendement n'est certainement pas conforme aux règlements. D'abord, mon honorable ami a proposé que l'on rejetât la motion demandant de modifier quatre paragraphes. Puis, cette motion ayant été rejetée, il a proposé qu'un de ces amendements fût renvoyé. On ne nous demande certainement pas de voter une seconde fois sur la même chose. La partie est comprise dans le tout.

M. BLAKE : Il y a deux arguments contre les opinions exprimées par l'honorable monsieur. Il se peut que la partie soit comprise dans le tout, mais il peut arriver que quelques parties du tout ne soient pas repréhensibles et que d'autres le soient. D'abord, tandis que quelques-uns de nous étaient opposés à l'adoption de l'article, d'autres étaient aussi opposés à la raison que l'on avait l'intention de donner. C'est une raison très différente de celle proposée auparavant.

M. CAMERON (Victoria) : Alors, on aurait dû faire la motion au moyen d'un amendement.

M. BLAKE : Non, point du tout.....

M. CAMERON (Victoria) : A la motion de l'honorable député de Lanark (M. Jamieson).

M. BLAKE : Non, c'est une nouvelle motion.

M. SUTHERLAND (Oxford) : Je désire dire un mot pour expliquer ma position sur cet amendement. La Chambre a adopté l'amendement permettant aux médecins de vendre des liqueurs en quantités restreintes, et si nous laissons dans cet amendement cet article permettant aux pharmaciens de remplir des prescriptions de 8 onces dans les comtés où l'acte Scott est en vigueur, plusieurs médecins, s'ils ne peuvent pas donner ces prescriptions à des pharmaciens, seront obligés de garder des liqueurs et de les livrer eux-mêmes. Cet article est, je crois, une grande amélioration à l'amendement déjà adopté par la Chambre, et pour cette raison, je devrai voter contre l'amendement de l'honorable député de Lanark (M. Jamieson).

La Chambre se divise sur la motion de M. Jamieson.

POUR :
Messieurs

Allen,	Ferguson (Leeds & Gren.)	McLelan,
Allison,	Fisher,	McMullen,
Armstrong,	Forbes,	McNeill,
Auger,	Foster,	Mills,
Bain (Wentworth),	Gillmor,	Mulock,
Baker (Missisquoi),	Gordon,	Paint,
Barnard,	Guillet,	Paterson (Brant),
Bernier,	Gunn,	Ray,
Blake,	Hackett,	Scrivier,
Bourassa,	Harley,	Shakespeare,
Bowell,	Hilliard,	Somerville (Brant),
Bryson,	Holton,	Somerville (Bruce),
Burpee,	Innes,	Springer,
Cameron (Huron),	Irvine,	Taylor,
Cameron (Middlesex),	Jamieson,	Temple,
Cartwright (sir Rich'd),	Kinz,	Trow,
Casey,	Kinney,	Vail,
Catudal,	Kirk,	Wallace (Albert),
Cimon,	Laurier,	Wallace (York),
Cochrane,	Lister,	Watson,
Colby,	Macdonald (King),	Wells,
Davies,	Mackenzie,	White (Hastings),
Dickinson,	McOraney,	White (Renfrew),
Dundas,	McIntyre,	Wilson,
Fairbank,	McIsaac,	Wright. —75.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Dupont,	McCallum,
Bain (Soulanges),	Farrow,	McCarthy,
Beaty,	Ferguson (Welland),	McDougall (O. Breton)
Bell,	Fortin,	McGreedy,
Benoit,	Gagné,	Massue,
Bergeron,	Gaudet,	Mitchell,
Billy,	Gault,	Moffat,
Blondeau,	Gigault,	Montplaisir,
Burnham,	Girouard,	Orton,
Burns,	Grandbois,	Patterson (Essex),
Cameron (Inverness),	Guay,	Pinsonneault,
Cameron (Victoria),	Guilbault,	Platt,
Campbell (Victoria),	Haggart,	Pope,
Carling,	Hall,	Pruyn,
Caron,	Hesson,	Riopel,
Casgrain,	Hickey,	Robertson (Hamilton),
Chapleau,	Homer,	Robertson (Hastings),
Costigan,	Hurteau,	Royal,
Coughlin,	Jenkins,	Rykert,
Coursol,	Kilvert,	Small,
Curran,	Kranz,	Sproule,
Outbert,	Labrosse,	Stairs,
Daly,	Landerkin,	Taschereau,
Daoust,	Landry (Montmagny),	Tassé,
De St. Georges,	Langelier,	Tupper,
Desaulniers (Maski'ngé),	Langevin,	Valin,
Desaulniers (St. Ma'rice),	Lesage,	Vanasse,
Desjardins,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Dodd,	Mackintosh,	Wood (Brockville),
Dugas,	McMillan (Vaudreuil),	Wood (Westm'land) —90.

La motion est rejetée.

M. JAMIESON : Je propose que la partie de l'article 2 qui porte le numéro 5 dans le proviso 2 du dit troisième amendement soit désapprouvée pour la raison suivante :

Parce qu'elle est en désaccord avec le principe de l'acte qui prescrit que la vente de l'alcool et des spiritueux pour les fins mentionnées, ne sera autorisée que sur production du certificat de deux juges de paix accompagné de l'affirmation de la personne qui fait la demande, et de l'enregistrement de la vente, lesquelles conditions sont considérées comme une sauvegarde nécessaire contre l'abus de la loi.

J'ai quelques mots à dire sur cette motion avant qu'elle soit soumise à la Chambre. Je dirai d'abord que si cette Chambre veut que le commerce des liqueurs soit libre, elle ferait mieux d'adopter ce 5ème paragraphe. Voilà ce que je pense de ce que l'on propose dans ce 5ème paragraphe. En vertu de l'acte de tempérance du Canada, si l'on a besoin de liqueurs, d'alcool ou de spiritueux méthyliques, ce qui est passablement la même chose, si l'on en a besoin pour des fins manufacturières ou mécaniques, ou pour quelque art ou métier, on peut s'en procurer en obtenant un certificat de deux juges de paix accompagné de l'affirmation de la personne qui fait la demande, et il faut que la vente soit enregistrée, et qu'un rapport convenable en soit fait. Je maintiens que ce sont là des sauvegardes nécessaires pour que la loi soit efficace. Qu'est-il proposé par cet amendement ? Il est proposé d'autoriser tout droguiste, chimiste ou médecin, dans le cas où quelqu'un aurait besoin de liqueurs pour un objet quelconque, à lui en vendre sans exiger de certificat, ou sans tenir de registre et sans qu'aucun frein soit mis à la vente de ces liqueurs. En vertu de ce paragraphe, tout ce que l'acheteur a besoin de dire en allant dans une pharmacie, c'est qu'il a besoin de liqueur pour un de ces objets. Je vous demande si la Chambre est disposée à adopter un principe de ce genre.

J'espère que le bon sens de la Chambre ne permettra pas une disposition de ce genre dans les comtés et les villes qui ont adopté l'acte de bonne foi, croyant qu'il prohiberait la vente de liqueurs comme breuvage, car il est indubitable que ceci permettra la vente libre des liqueurs dans tous les comtés qui ont adopté la loi Scott. J'ai les objections les plus graves à cette disposition, et j'espère que la Chambre l'examinera à un point de vue convenable. C'est simplement une tentative de détruire l'efficacité de l'acte de tempérance du Canada, et de faire échouer complètement le peuple dans ses efforts pour mettre cet acte en vigueur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je partage dans une très grande mesure l'opinion de mon honorable ami. Je crois que ce paragraphe 5 ouvre une très grande porte, et je voterai avec lui pour qu'il ne soit pas approuvé.

La motion est adoptée.

M. FISHER : Je propose que le 3e amendement du Sénat soit modifié en y ajoutant les mots suivants :

Pourvu aussi que tous tels médecins, chimistes et droguistes vendant de l'alcool ou des spiritueux en vertu des dispositions du dit amendement, soient assujétis aux mêmes règlements et restrictions que les vendeurs licenciés en vertu du paragraphe 4 de l'article 99 du dit acte.

M. ORTON : L'adoption de cette disposition soumettra les médecins à beaucoup de peines. Il n'y a guère de prescriptions de huit ou de quatre onces qui ne contiennent des spiritueux, sous forme de teintures ou sous quelque autre forme. Presque toutes les prescriptions médicales sont préparées de la sorte. Il faudra, en conséquence, tenir un registre de toutes les prescriptions, et cela occasionnera des peines inutiles.

M. FISHER : En vertu de l'acte Scott tel qu'adopté en premier lieu, ceux qui avaient une patente pour vendre des liqueurs pour des fins médicinales étaient tenus de recevoir des certificats de médecins, à l'effet que la liqueur était réellement destinée à des fins médicinales; et ils sont aussi obligés de conserver ces certificats et de tenir un registre, puis de faire un rapport de ces ventes au département du revenu de l'intérieur une fois par année. Si l'on ne permet aux droguistes ou aux chimistes de vendre des liqueurs que conformément à ces règlements, les médecins devraient être soumis aux mêmes règlements que les droguistes patentés en vertu de l'acte Scott. Il me semble très injuste que l'on impose des règlements à celui à qui l'on donne une patente, lorsque l'on permet à tous les autres droguistes, chimistes et médecins de vendre sans ces restrictions.

M. HICKEY : Ceci est une tentative de faire une farce de ce que cette Chambre a déjà décidé. L'idée qu'un député propose qu'un médecin qui a déjà été autorisé en vertu de ce bill à délivrer des certificats, soit tenu d'obtenir un certificat d'un autre médecin ! C'est à cela que se réduit l'amendement, je ne comprends pas l'amendement, et il me paraît absurde.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette résolution veut dire qu'aucun médecin, chimiste ou droguiste ne vendra des liqueurs alcooliques ou spiritueuses sans avoir obtenu un certificat d'un autre médecin.

Une VOIX : Non.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est cela. Voici une des dispositions de l'acte :

Pourvu, pareillement, que la vente de liqueurs enivrantes soit pour des usages exclusivement médicaux, soit pour quelque emploi *bona fide* dans un art ou une industrie, ne soit permise qu'aux droguistes et autres vendeurs qui auront obtenu une licence spéciale du lieutenant-gouverneur de la province, et dont le nombre sera fixé à un par chaque township ou paroisse ; à deux au plus par chaque ville, et dans les cités, à un ou plus par quatre mille habitants. La vente ne pourra se faire, pour des usages médicaux, qu'en quantité non inférieure à une chopine (laquelle quantité devra être enlevée du local de vente) et sur certificat d'un médecin non intéressé dans la vente opérée par le droguiste ou autre vendeur, et affirmant que la liqueur est prescrite à la personne nommée.

Cette résolution détruit tout l'effet de celles que nous avons déjà adoptées. Elle est en contradiction directe avec ce pourquoi nous avons déjà voté.

M. JAMIESON : Il peut, naturellement, y avoir quelque chose, et peut-être beaucoup dans ce que le chef du gouvernement a dit, mais ça n'est pas là l'objet visé par la résolution. Je crois, avec l'honorable député de Brome (M. Fisher), que l'on devrait tenir quelques registres des ventes faites en vertu de l'amendement que nous avons adopté aujourd'hui. Je ne vois réellement aucune raison pour placer des personnes dans une position plus avantageuse que celles qui sont autorisées à vendre des liqueurs en vertu de l'acte original, comme propose de le faire le Sénat, par les amendements qu'il a faits à l'acte. Je n'ai pas de doute que l'on ne puisse modifier cet amendement de manière à éviter la difficulté signalée par le chef du gouvernement, et je crois que, si l'on nous accorde un moment de réflexion, nous pourrions préparer un amendement qui soit acceptable à l'honorable monsieur et à la Chambre. Je crois que l'esprit de l'amendement est bon. Nous devrions adopter quelque chose dans le sens de cet amendement, si non dans les mêmes termes.

M. FAIRBANK : La chose se réduit simplement à ceci, que dans les comtés qui ont adopté la loi Scott, il y aura peut-être bien plus, il y aura probablement un certain nombre de débitants de liqueurs qui n'ont pas de patentes et ne sont pas obligés de tenir un registre de leurs ventes. Voilà quel sera l'effet de l'affaire telle qu'elle est actuellement. C'est demander très peu, après que la Chambre a jugé à propos d'adopter les amendements comportant qu'un registre des ventes devra être tenu. Ces médecins, qui n'ont pas l'intention de violer la loi, ne peuvent aucunement objecter à la proposition, et il devrait y avoir un frein pour les médecins qui pourraient chercher à abuser de ce privilège.

M. FISHER : Lorsque j'ai rédigé l'amendement, je n'avais pas l'intention de lui donner le sens que le chef du gouvernement dit qu'il comporte. Tout ce que je désire, c'est que tous les médecins, droguistes et chimistes qui pourraient vendre des liqueurs en vertu des dispositions de l'amendement, soient soumis aux mêmes règlements que ceux qui ont une patente en vertu des dispositions originelles de l'acte de tempérance du Canada. Je crois que le chef du gouvernement a raison, et que l'amendement tel que rédigé obligerait un médecin qui vendrait des liqueurs à obtenir un certificat d'un autre médecin. Je crois cependant que l'on

M. FISHER

pourrait inclure dans l'amendement une disposition comportant que les médecins qui vendraient eux-mêmes des liqueurs, ne seront pas tenus de se procurer un certificat de ce genre. Mais je crois qu'il est désirable de les soumettre à toutes les autres restrictions et à tous les autres règlements contenus dans le paragraphe 4 de l'article 99 de l'acte. Il est également particulièrement désirable que les chimistes et les droguistes soient encore obligés de tenir un registre de leur ventes, et de faire un rapport au département du revenu de l'intérieur. Si l'on ajoutait une disposition comme celle dont je parle, exemptant les médecins qui vendent des liqueurs de se procurer un certificat d'un autre médecin praticien, je crois que cela serait conforme au désir du chef du gouvernement, et effectuerait ce que je désire par mon amendement.

M. CASGRAIN : Si vous consultez les procès-verbaux du 13 avril, vous y verrez la motion suivante de l'honorable député de Dundas (M. Hickey) :

Pourvu que rien dans le présent acte n'altère en quoi que ce soit les droits et privilèges dont jouissent les médecins de se servir de liqueurs alcooliques, lorsqu'il est nécessaire pour eux d'en garder pour des fins professionnelles.

Je crois que la Chambre est liée par cette proposition, et que nous ne pouvons la rejeter maintenant.

Quelques VOIX : Cela a été biffé.

M. HICKEY : Je crois qu'il est impossible d'obtenir le résultat que l'honorable monsieur désire par cette motion. Il dit que son but est de s'assurer de la quantité vendue. C'est là un des objets de la loi Scott, je l'admets, mais comme résultat de ceci, s'il y avait une once de spiritueux, ou une petite quantité, dans une prescription, il serait obligé d'en tenir compte. De fait, il serait obligé de faire une prescription séparée pour les spiritueux à part les autres ingrédients, ce qui serait entièrement impossible au médecin et au droguiste. En outre, suivant moi, le grand objet de la loi Scott n'est pas d'indiquer la quantité de liqueurs vendues, mais d'en restreindre la vente comme breuvage. Je crois que la motion devrait être retirée.

M. FISHER : Je préférerais qu'elle fût mise aux voix.

Quelques VOIX : Retirez-la, retirez-la.

M. L'ORATEUR : L'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) va peut-être proposer son amendement.

M. SCRIVER : Je n'ai pas l'intention de le proposer comme sous-amendement.

L'amendement est retiré.

M. SCRIVER : Je propose que le troisième amendement du Sénat soit modifié en y ajoutant ce qui suit :

"Pourvu toujours que tous les médecins, droguistes et chimistes vendant de l'alcool ou des spiritueux, tiennent un registre de toutes ces ventes, indiquant le nom de l'acheteur et la quantité vendue, et fassent un rapport annuel de toutes ces ventes, le 31 décembre de chaque année, au percepteur du revenu de l'intérieur dans la division duquel résidera ce médecin, droguiste ou chimiste."

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne vois pas d'objection sérieuse à cet amendement, s'il ne devait pas occasionner des désagréments et des peines infinis aux médecins, et j'espère que ces derniers vont étudier soigneusement la question. Nous allons supposer qu'un médecin donne dans sa pratique 200 à 300 prescriptions en une année—quelques-uns d'entre eux les donnent par milliers ; il lui faudra tenir un registre de la quantité, si faible qu'elle soit, qui entrera dans chaque prescription dans laquelle il y aura une cuillerée à table de liqueur, et faire un rapport au département du revenu de l'intérieur.

M. FOSTER : Cet amendement ne se rapporte qu'à ce paragraphe, qui décrète qu'ils pourront distribuer des liqueurs alcooliques pour des usages exclusivement médicaux, et les chimistes et les droguistes sont mentionnés à ce même sujet.

M. BLAKE : La prescription de liqueurs alcooliques était limitée par l'acte de tempérance du Canada. Il y avait certaines précautions, et cette après-midi la Chambre a accepté un amendement qui donne aux médecins un pouvoir plus grand de prescrire et de remplir eux-mêmes les prescriptions, et lorsqu'ils feront cela en vertu d'une nouvelle disposition, nous proposons d'établir des règlements mettant le public en état de savoir combien ils distribueront de liqueurs en vertu de ce nouveau pouvoir, et non en vertu des anciens pouvoirs.

M. HICKEY : Je ne désire aucunement empêcher que l'acte ne soit soumis au peuple sous une forme claire et juste, mais je ne puis voir comment un droguiste vendant des liqueurs sur une prescription du médecin pourrait tenir compte de toute cette liqueur. Le très honorable premier a exposé la question avec exactitude. S'il entre un drachme d'alcool dans une prescription renfermant d'autres ingrédients.....

Quelques VOIX : Non, non.

M. HICKEY : C'est ce que dit l'article.

M. FISHER : Il dit des liqueurs spiritueuses.

M. HICKEY : Si ce n'est pas une prescription, je n'ai naturellement rien à dire. Si c'est de l'alcool pur, on pourrait forcer le droguiste à en tenir un registre; mais il serait impossible à un médecin de le faire, surtout à un médecin de campagne, et on l'exposerait à violer systématiquement la loi chaque jour.

M. CAMERON (Huron) : La question est de savoir si cet amendement est assez large pour comprendre le cas d'un médecin ou droguiste vendant de l'alcool ou des spiritueux mélangés avec d'autres ingrédients. Si l'on veut qu'il ne s'applique qu'aux prescriptions d'alcool pur ou de spiritueux, et non pas à ces derniers comme entrant dans la préparation d'autres médicaments, il serait peut-être assez raisonnable que l'on tînt un registre. Mais si ces mots sont assez larges pour inclure les prescriptions d'alcool ou de spiritueux employés dans la composition d'autres médicaments, ce serait imposer au médecin ou au droguiste une tâche très onéreuse que de l'obliger à en tenir un registre.

M. FERGUSON (Leeds) : A un point de vue médical, je ne vois aucune objection à exiger ceci, si l'on a l'intention de ne l'appliquer qu'au cas où un médecin devient un débiteur de liqueurs. S'il désire prendre cette position, et bénéficier des profits de cette vente, il devrait prendre la responsabilité de tenir un registre. Je ne suis pas un avocat, mais j'essaie quelquefois d'envisager les choses à un point de vue pratique, au point de vue du bon sens; et pour ce qui est de cette Chambre, je crois qu'elle ne peut déterminer si je prescris de l'alcool ou du lait de beurre; elle ne peut me forcer à tenir un registre; mais si je me fais débiteur de whiskey, vous avez droit de me faire tenir un registre.

M. JENKINS : Je crois que ces amendements sont plus pour la commodité du public que pour les médecins ou les droguistes, et je crois qu'il serait passablement dur de les forcer à tenir un registre des très faibles quantités de liqueur alcoolique qu'ils prescrivent ou vendent. Si un médecin donne une prescription à un patient, il peut désirer prescrire en même temps de l'eau-de-vie ou d'autres liqueurs alcooliques, et s'il le fait, il lui faut écrire une prescription séparée pour le stimulant, et le patient, pour se procurer la liqueur, est peut-être obligé d'aller dans une autre partie de la ville que celle où demeure le droguiste qui prépare la médecine. Si l'on permet à un droguiste de remplir une prescription d'une demi-chopine d'eau-de-vie ou de vin, ce qui est très commode pour le patient, je ne crois pas qu'il devrait être obligé d'en tenir un registre. En premier lieu, c'est peu de chose; et ensuite on peut atteindre le but sans registre, parce que chaque droguiste garde une copie de la

prescription qui lui est envoyée, et si l'on amendait l'acte de manière à obliger le droguiste à montrer la copie de la prescription, on atteindrait le même but sans lui imposer des peines additionnelles.

M. FISHER : Je crois que ces amendements dont a parlé mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard sont dans l'intérêt du public en général, et non dans l'intérêt des droguistes ou des chimistes, à la profession desquels ils s'appliquent. C'est parce que dans les localités qui ont adopté la prohibition, l'acte originel a mis des restrictions au trafic des liqueurs enivrantes par les droguistes et les chimistes, que ce paragraphe 4 de l'article 99 de l'acte originel a été inséré; et maintenant que nous augmentons considérablement les pouvoirs de ces droguistes et chimistes, en leur accordant à tous les privilèges que l'acte originel ne donnait qu'à un petit nombre, je crois qu'il est juste et équitable, et que c'est la seule mesure compatible avec l'acte originel, de leur imposer les mêmes restrictions que nous imposons aux droguistes patentés. Mon honorable ami de la droite a fait erreur en supposant que cet amendement s'appliquait aux préparations médicinales contenant de la liqueur. Suivant moi, l'amendement à simplement la même portée que le paragraphe 4 de l'article 99 de l'acte de tempérance du Canada; il ne s'applique qu'aux liqueurs enivrantes, et nullement aux préparations médicinales contenant de l'alcool. Cet amendement ne s'applique à ces préparations que lorsqu'on pourrait en faire usage comme d'un breuvage; dans ce cas, et dans ce cas seulement, il est absolument nécessaire, je crois, que des restrictions comme celles que comporte cet amendement, soient mises à leur vente par les chimistes et les droguistes. Comme l'a fait remarquer très justement et très à propos l'honorable député de Leeds (M. Ferguson), si les chimistes et les droguistes descendent au trafic en détail des liqueurs, il est juste qu'on leur impose les mêmes restrictions qu'aux hôteliers et autres débitants de liqueurs. Lorsqu'ils vendent des liqueurs mélangées avec d'autres drogues, ni cet amendement, ni la loi Scott n'affecte leur vente; mais si des médecins praticiens se mettent à détailler des liqueurs, il est à propos et compatible avec la loi Scott d'en restreindre la vente.

M. CAMERON (Victoria) : Ajoutez les mots "comme breuvage," et nous n'y objecterons pas.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je désire simplement dire que je ne voyais personnellement aucune objection à cette disposition; mais j'ai fait remarquer que je croyais qu'elle causerait beaucoup d'inconvénients aux médecins. Toutefois, l'honorable député de Leeds (M. Ferguson), qui est médecin, n'y voit pas d'objection, et je n'en ai pas.

L'amendement est adopté; et le 3ième amendement du Sénat tel que modifié, est adopté en concours sur division.

Sur le 6ième amendement,

M. JAMIESON : Je propose que le 6ième amendement soit rejeté pour les raisons suivantes :

Parce que des abus se sont produits dans des comtés dans lesquels l'acte a été adopté, par suite de l'absence d'une clause pénale de cette nature, et que la mesure est nécessaire pour assurer la mise en force de la loi d'une manière convenable et efficace.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur aurait-il la bonté de dire quel est la teneur de l'article, tel qu'adopté par les Communes, et quel est l'amendement à cet article?

M. JAMIESON : L'article, tel qu'amendé par cette Chambre, est comme suit : L'article 99, paragraphe 4, de l'acte de tempérance du Canada, en y ajoutant, entre autres amendements, les mots suivants :

Et tout médecin qui donnera ce certificat pour quelque usage autre que des usages strictement médicaux, sera passible, pour une première infraction, sur conviction par voie sommaire devant un ou plusieurs juges de paix en vertu de l'acte trente-deux et trente-trois Victoria, chapitre trente et un, d'une amende de vingt piastres, et pour toute réci-

dire, il sera possible, sur conviction, par voie sommaire, d'une amende de quarante piastres.

Cet article, que nous appelons article pénal, a été biffé par le Sénat, et je viens de proposer que nous rejetions cet amendement dans la motion. Cette question a été discutée à fond lorsque la Chambre était saisie du bill, et la Chambre a alors décidé, après délibération, qu'une disposition de ce genre était nécessaire. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de répéter les arguments que l'on a fait valoir en faveur de cet article. Les honorables messieurs qui ont de l'expérience dans le fonctionnement de l'acte de tempérance du Canada, plus particulièrement dans Halton, ont trouvé qu'il était absolument nécessaire de faire un amendement de ce genre à l'acte original.

Cet article a trait non pas aux médecins praticiens honnêtes, mais aux médecins praticiens malhonnêtes. De fait, je sais que plusieurs médecins respectables sont en faveur de cet article, parce qu'il leur offre une protection. Lorsqu'un article pénal de ce genre est suspendu au-dessus de la tête d'un homme qui est tenu de faire une certaine chose, il n'est pas aussi exposé à être importuné, à toutes les heures du jour et de la nuit, pour donner des certificats lorsqu'ils ne sont pas absolument nécessaires. On ne propose de punir que le médecin qui donne un certificat d'une manière spéciale. Un honnête homme ne ferait rien de tel.

M. CAMERON (Victoria) : Je ne me rappelle pas que cet article ait été discuté à fond dans cette Chambre. Je me souviens qu'il a été adopté sur division à une heure avancée de la nuit, alors que la Chambre était fatiguée de la discussion prolongée qui avait eu lieu sur d'autres points, et je crois que la grande majorité de la Chambre n'a pas apprécié complètement ce qu'elle faisait lorsqu'elle l'a adopté. Il y avait tant de confusion, tant d'amendements contradictoires avaient été présentés que lorsque l'adoption de cet article a été proposée, la grande majorité de la Chambre était dans une confusion telle, quant à ce qui avait été proposé et adopté, qu'elle n'a pas complètement compris son importance.

Les rires par lesquels on accueille mes remarques me font craindre que l'on ne suppose que j'insinue que les chauds avocats de la tempérance dans cette Chambre, avaient, durant la longue séance, pris des stimulants qui n'étaient pas de tempérance à un tel point qu'ils étaient devenus un peu mêlés. Je ne veux rien dire de tel. Je n'ai jamais voulu insinuer directement ou indirectement qu'aucun de ceux qui ont voté en faveur d'une prohibition rigide ait jamais fait un usage immodéré de stimulants. J'ai entendu dire qu'il en était ainsi, mais pour ma part, je n'ai fait aucune imputation de ce genre, et je n'ai pas eu cette pensée. Mais pour parler sérieusement, je crois que nous devrions reconsidérer soigneusement cette question, maintenant que le Sénat, dans sa sagesse, a cru à propos de biffer cet article. Je crois qu'il convient maintenant, avant le dîner, si vous le voulez, au lieu d'après le dîner, de bonne heure dans la journée, lorsque nous pouvons discuter ce sujet avec justice et impartialité, et lorsque tous les membres de cette Chambre savent ce qui s'est passé, et ce qui a été proposé, je crois, dis-je, qu'il convient que nous songions à ce que nous faisons. Que ferons-nous si nous refusons d'accepter l'amendement du Sénat? Nous dirons que les membres instruits de la profession médicale doivent être mis sur le même pied que tous les cabarettiers, et tous les flâneurs de cabarets qui violent la loi Scott. Tous sont placés dans la même catégorie, pour être traînés devant le magistrat de police et condamnés à une misérable et méprisable amende de \$20 pour la première offense, et de \$40 pour la deuxième pour avoir violé leur devoir solennel comme membres d'une profession honorable, pour avoir violé la loi de propos délibéré et sciemment. On n'a assurément pas l'intention de faire une pareille insulte à une profession qui mérite autant la confiance du public, qui

M. JAMIESON

mérite autant le respect et la confiance de la Chambre, au lieu de son mépris, que la profession médicale. Si l'on biffe l'amendement, c'est là ce qui en résultera.

Mon honorable ami dit: Nous ne voulons pas que ceci s'applique aux membres respectables de la profession. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que les membres de cette profession qui ne sont pas respectables et à qui l'on ne peut se fier sont si nombreux qu'il leur faut la crainte d'une misérable amende de \$20 ou \$40, ou d'un emprisonnement de dix ou de vingt jours, à défaut de paiement, pour les détourner d'une honteuse violation de leurs devoirs comme médecins. De pareilles mesures ne sont assurément pas nécessaires à la cause de la tempérance. Si cette cause a besoin d'être étayée par une attaque de ce genre contre la profession médicale et par une mesure qui prête à autant d'objections que celle-ci, elle doit renfermer quelque chose de mauvais, quelque chose qui ne convient pas, et l'on ne devrait pas demander au parlement de biffer l'amendement fait par le Sénat dans l'intérêt du public et de la profession médicale, et fait à propos, je crois.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne puis certainement pas partager la manière de voir de l'honorable préopinant. Nous avons donné aux médecins des pouvoirs très considérables, nous avons augmenté les pouvoirs qu'ils avaient en vertu de l'acte de tempérance du Canada afin qu'ils puissent exercer plus librement leur profession pour le bien du public, mais, comme nous leur avons donné des pouvoirs très étendus comparés à ceux que leur conférerait l'acte original, je crois qu'il est très juste que nous voyions à ce qu'ils n'abusent pas de ces pouvoirs. Nous savons que, bien que ce soit une profession bien respectable que celle du médecin, elle renferme cependant des brebis galeuses, et, si un médecin à qui sont conférés ces pouvoirs pour des usages médicaux employait de l'alcool dans une mesure considérable et violait villement les dispositions de la loi, il devrait être puni d'une manière signalée. Je crois que l'article est très bon, parce qu'il devrait y avoir une punition de décrétée pour ceux qui violent la loi de propos délibéré.

M. WILSON: Je demanderai au premier ministre pour quoi il impose une amende aux médecins lorsque deux magistrats ou un ministre du culte peuvent délivrer un certificat, et que l'on ne décrète une punition que pour le médecin. Tout ce que je veux, c'est que le magistrat soit mis dans la même position que le médecin.

M. DAVIES: Je crois que le comité est sous une fausse impression quant au caractère de cette amende. Elle ne se rapporte pas à de nouveaux pouvoirs conférés aux médecins, mais seulement aux anciens pouvoirs que leur a conférés la loi Scott; et je suis sûr que tous ceux qui représentent des comtés où la loi Scott est en vigueur savent qu'il est essentiel au fonctionnement de la loi de prescrire ces amendes. Les neuf dixièmes des médecins ne délivrent pas ces certificats illégalement, mais il y en a un petit nombre qui ont besoin d'être surveillés.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. MILLS: Nous discutons l'opportunité de rétablir un amendement décrétant la punition d'une certaine classe de personnes qui violent les dispositions de l'acte de tempérance dans la vente de liqueurs enivrantes sur des certificats de médecins ou d'autres personnes. L'article tel qu'il se trouvait dans le bill avait été inséré lorsqu'une certaine classe de personnes seulement devaient être autorisées à vendre des liqueurs. Ensuite est venue une proposition de l'honorable député de Drummond et Arthabaska (M. Bourbeau) pour comprendre les membres du clergé parmi les personnes autorisées à délivrer des certificats, et conservant l'article pénal. Je crois qu'il est juste et convenable de

rétablir l'article pénal. Je désapprouve entièrement l'amendement proposé par le Sénat à ce sujet. Je diffère aussi d'opinion avec l'honorable député de Victoria-Nord (M. Cameron) qui a dit que les médecins forment une classe très respectable de la population et que c'est bien faire une insulte que d'insérer dans la loi une disposition pénale comme celle-ci. Je crois, M. l'Orateur, que le temps des législations de classes de ce genre est passé. Tout les classes de la société devraient être sur un même pied d'égalité aux yeux de la loi.

Nous ne connaissons pas de classe jouissant seule du nom de classe respectable, et exempté des peines imposées aux autres classes. Ce que nous proposons de faire, c'est de légiférer au sujet de cette classe particulière de personnes qui violent la loi. Si un médecin méprise la loi et en viole les dispositions, et vend des liqueurs contrairement à ces dernières, il n'y a pas de raison pour qu'il ne soit pas puni tout comme n'importe quel autre homme; il devrait être traité absolument de la même manière. Il me semble que nous devrions décréter que les médecins, ou autres personnes, qui délivreront des certificats illégalement et contrairement à l'intention de cet acte, seront punis. Nous ne devrions pas désigner les médecins, car nous avons abandonné l'idée que les médecins seuls donneront des certificats; mais toute personne, quelle que soit sa profession, qui est autorisée à délivrer un certificat et qui viole la loi, devrait être punie. Je crois que rien ne nous empêche de faire disparaître un défaut de l'article tel qu'il était lorsque le bill a quitté cette Chambre. Lorsque le bill a été présenté en premier lieu, l'article tel qu'il est conçu actuellement, était convenable, mais lorsque la Chambre a agrandi la classe de ceux qui seront autorisés à donner des certificats, elle aurait dû modifier la phraséologie de cet article, et je crois qu'on devrait le faire maintenant.

M. HICKEY: J'approuve entièrement les remarques du député de Bothwell, et je n'ai pas d'objection à ce que la disposition pénale proposée par l'honorable député de Lanark-Nord s'applique aux médecins; mais je crois qu'en justice pour les médecins, les autres personnes qui sont autorisées en vertu de cet acte à délivrer des certificats devraient être soumises aux mêmes peines que les médecins. Je propose, en conséquence, que l'on amende de nouveau l'article en ajoutant après les mots "médecins," les suivants: "ou toute autre personne autorisée en vertu de cet acte à délivrer des certificats."

M. l'ORATEUR: Je crois que l'amendement de l'honorable monsieur ne sera dans l'ordre que lorsque la Chambre décidera de rétablir l'article qui a été biffé par le Sénat. Cet article a été biffé par le Sénat. La motion actuellement devant la Chambre a pour objet de rétablir cet article et de désapprouver l'amendement fait par le Sénat. Dès que la Chambre décidera de rétablir cet article, cet amendement sera dans l'ordre, afin de modifier les mots ainsi rétablis. Tant que l'article ne sera pas rétabli, il ne peut être amendé.

La motion (M. Jamieson) au sixième amendement est adoptée.

M. HICKEY: Je propose maintenant l'amendement que je viens de lire.

M. WHITE (Cardwell): J'aimerais à savoir si nous pouvons adopter cet amendement, parce que si nous le pouvons, il me semble que nous pouvons amender le bill sous un autre rapport, tel qu'il a quitté cette Chambre. L'article qui vient d'être rétabli avait été inséré par cette Chambre, et a été soumis au Sénat. Il a trait aux personnes que l'on propose d'inclure parmi ceux qui pourront donner des certificats. Le pouvoir de délivrer des certificats a été donné par cette Chambre, et nullement par le Sénat. Cette Chambre n'a alors fait aucun amendement, et n'a pas exigé

que ces personnes fussent soumises à cette disposition pénale.

Nous sommes donc occupés à amender l'acte dans le sens dans lequel nous l'avons passé. Ce que je veux savoir, c'est si nous pouvons le faire maintenant, seulement parce que nous avons rétabli la clause qui en avait été enlevée, et il me semble que si nous le pouvons, nous avons le pouvoir de l'amender sur un autre point. Je demande cela parce que je tiens à ce qu'il soit amendé sur un autre point, afin d'insérer des mots qui ont été acceptés par cette Chambre en comité général, mais qui, par erreur, ont été omis dans les amendements que cette Chambre a adoptés plus tard.

M. BLAKE: La Chambre vient de rejeter l'amendement du Sénat, qui avait retranché des mots laissés par nous dans le bill. La conséquence de ce rejet laisse le bill dans le même état où il était en sortant d'ici. Il s'agit maintenant de savoir si l'amendement que propose l'honorable député de Dundas (M. Hickey) se rapporte à ce que le Sénat a fait, ou en découle. Je ne le pense pas, M. l'Orateur. Comme le Sénat a rejeté notre amendement en entier, celui de l'honorable député de Dundas ne peut logiquement se rattacher à ce que le Sénat a fait, à cause même du rejet total. Tout ce que nous avons fait a été de repousser ses changements, et la clause se trouve être telle qu'elle était antérieurement. Je demande donc si la proposition de l'honorable député découle de ce qu'aura pu faire le Sénat, ou s'y rattache.

Sir JOHN A. MACDONALD: Décidément non.

M. l'ORATEUR: Je pense que oui. Je pense que cet amendement découle ou se rapporte à l'amendement adopté par le Sénat. Les amendements proposés ont pour but de rendre acceptables au Sénat la clause que nous avons adoptée et que nous lui avons envoyée. Je m'appuie en cela sur la décision de l'Orateur Brand, qui dit que:

Si la Chambre se décide à rejeter un amendement adopté par la Chambre des Lords à l'effet de retrancher certains mots, ce qui a pour résultat de rétablir les mots retranchés par les lords, les mots de la classe qui restent en vigueur, par suite de ce rejet de l'amendement des lords, seront susceptibles d'amendement.

Ainsi, cet amendement est dans l'ordre.

L'amendement est adopté.

Advenant le 8e amendement,

M. JAMIESON: Je propose son adoption.

Plusieurs honorables DÉPUTÉS: Expliquez-vous.

M. JAMIESON: Le but de cet amendement est simplement d'appliquer à l'Acte de tempérance de 1864 les clauses de l'Acte de tempérance du Canada de 1878 relatives au droit de recherche. Je pense que cet amendement devrait être adopté. Lorsque l'Acte de tempérance du Canada a été passé, on a certainement fait un oubli, comme peut s'en apercevoir quiconque le lira. Il y a quelques comtés où l'Acte de tempérance de 1864 est actuellement en vigueur, et je crois qu'il n'est que juste que l'on donne à ces comtés et à ces endroits les moyens nécessaires pour faire respecter la loi. Le but de l'amendement est de leur donner ces moyens.

M. CAMERON (Victoria): J'avoue que j'ai cherché à comprendre l'explication de l'honorable préopinant, mais cela m'a été tout à fait impossible, sans doute à cause de mon peu d'intelligence. S'il voulait bien nous dire en anglo-saxon ce que l'on désire faire, peut-être pourrions-nous le comprendre. Quelles sont les clauses de l'Acte de 1864 que l'on veut mettre en vigueur au moyen de l'Acte de 1835? Quelles sont ces dispositions particulières? Qu'entend faire l'honorable préopinant? Je ne comprends pas ses explications, et nul autre membre de cette Chambre qu'un ardent avocat de la tempérance ne les comprendra. Sans aucun doute, les honorables députés de Kings et de Brome les com-

prennent, mais je crois bien que ces trois députés sont les seuls à comprendre.

M. FOSTER: L'honorable député de Victoria devrait accepter l'amendement, puisqu'il vient du Sénat, dans la sagesse duquel il a déjà déclaré avoir grande confiance.

M. CAMERON (Victoria): Nous voulons voter en connaissance de cause.

M. JAMIESON: Je regrette de n'avoir pu me faire comprendre de l'honorable député de Victoria. J'ai peur qu'il puisse être dans l'état où il a prétendu qu'était la Chambre quand certain amendement a été adopté cette après-midi après discussion. Toutefois, quand j'ai dit il y a quelques instants que le but de cet amendement-ci est d'incorporer dans l'Acte de tempérance de 1864 les clauses relatives au droit de visite qui se trouvent dans l'Acte de tempérance du Canada de 1878, tous les députés ont dû bien me comprendre.

Plusieurs DÉPUTÉS: Quelles sont ces clauses?

M. JAMIESON: Il y a quelques comtés dans la Puissance où l'Acte de tempérance de 1864, connu sous le nom de la loi Dunkin, est encore en vigueur.

M. CAMERON (Victoria): Pourquoi n'avez-vous pas dit cela tout de suite?

M. JAMIESON: Je l'ai dit. On ne m'a peut-être pas compris, parce que j'ai employé le titre légal de l'acte au lieu de son titre populaire. Je parlais de l'Acte de tempérance de 1864, généralement appelé la loi Dunkin. Cette loi est en vigueur dans quelques comtés de la Puissance, et cet amendement-ci a pour but de donner à ces comtés le bénéfice de ce que l'on nomme les clauses de perquisition de la loi Scott, autrement dite l'Acte de tempérance de 1878. Le Sénat, dans sa sagesse, a cru devoir faire cet amendement. Je crois l'amendement sage. Je souhaiterais que tous les amendements le fussent au même degré.

L'amendement est adopté.

Advenant le 10^e amendement,

M. JAMIESON: Je propose qu'il soit rejeté, parce qu'il est besoin de formules pour l'exécution efficace de la loi.

Plusieurs DÉPUTÉS: Expliquez-vous.

M. JAMIESON: Je ne crois pas qu'une explication soit nécessaire. L'amendement du Sénat a pour effet de retrancher la série de formules approuvées par nous. Nous avons jugé que ces formules sont nécessaires à la bonne administration de la loi. Je ne vois pas pourquoi une série de formules ne serait pas attachée à une loi de cette nature. Il est bien connu que les magistrats, en règle générale, connaissent peu la loi, et c'est un grand appoint pour eux, quand ils administrent la justice, que de pouvoir se servir des formules du statut. Il y a du reste un précédent: l'Acte des licences de 1883, passé par cette Chambre, contient une série de formules, et presque toutes les lois relatives aux licences que je connais en contiennent également.

La motion est adoptée.

Advenant le 11^e amendement,

M. JAMIESON: M. l'Orateur, je propose que le 11^e amendement soit rejeté pour les raisons suivantes:

Parce qu'il viole le principe fondamental de l'acte qui défend, dans les endroits où il est adopté, la vente de toute liqueur enivrante comme breuvage; parce que l'acte a été voté de bonne foi par les électeurs de soixante-un comtés et cités du Dominion, qui croyaient qu'en vertu de ses dispositions mêmes il resterait en force sans modification pendant trois ans et qu'il ne serait alors rapporté que par la même autorité qui l'a décrété; parce que l'adoption de l'amendement serait une violation de promesse par le parlement envers les électeurs de ces comtés et cités; et, de plus, parce que cet amendement est en opposition ouverte aux vœux d'une grande partie des électeurs du Dominion, exprimés dans les pétitions présentées au parlement.

Je pense que la Chambre me témoignera de l'indulgence pendant quelques instants, pendant que je ferai connaître

M. CAMERON (Victoria)

mes vœux sur la nature importante de cet amendement. On ne peut dissimuler à cette Chambre que l'amendement qui a été fait par le Sénat et qui est maintenant sous considération est très important; nous ne pouvons pas non plus nous dissimuler à nous-mêmes, comme représentants du peuple, que le Canada, du moins la plus grande partie, a les yeux sur nous et attend avec intérêt et anxiété que nous prenions action. Si cet amendement devenait loi, il aurait selon moi des résultats beaucoup plus sérieux que toute autre loi passée durant cette session. L'histoire du pays nous apprend qu'il y a bien des années le peuple s'est adressé au parlement, par voie de pétition et d'autre manière, et a demandé, presque exigé, que le parlement prohibât la vente des boissons enivrantes comme breuvage. Des efforts répétés obtinrent une demi-mesure, l'Acte de tempérance de 1864. C'était sans doute un pas dans la bonne direction, et que les gens tempérants le regardèrent alors comme un bienfait. Mais quand arriva le temps de le faire adopter par le peuple, on s'aperçut qu'il renfermait plusieurs défauts qui en rendraient l'application difficile. Peu de comtés prirent avantage de cette loi. Certains comtés l'adoptèrent, mais ne la mirent pas en vigueur, et ensuite le vote populaire la rapporta. Les partisans de la tempérance dans tout le pays en vinrent à la conclusion qu'il fallait faire un nouveau pas en avant.

Une convention de prohibitionnistes et d'hommes autorisés venus de toutes les parties du pays se tint à Montréal en 1874. J'eus l'honneur d'y assister, et je puis dire en toute vérité qu'elle se composait de personnes compétentes. On y discutait longuement la question des maux qu'engendre le trafic des boissons enivrantes, et la convention décida de prier le parlement fédéral de soumettre au peuple la question de la prohibition de ce commerce au moyen de ce que l'on nomme ordinairement un plébiscite. On crut que c'était le meilleur mode de régler la question une fois pour toutes. Je le crois aussi, et je regrette pour ma part que le gouvernement d'alors ne se soit pas rendu à cette demande. S'il l'eût fait, la question aurait été réglée avant aujourd'hui par le peuple. On a prétendu, cependant, que ce moyen de connaître l'opinion populaire était inconstitutionnel et qu'il n'avait jamais encore été suivi dans aucune colonie anglaise. Nous adoptons souvent des lignes de conduite qui n'ont jamais été suivies en aucun temps, et ça été selon moi une faute de ne pas avoir réglé alors la question de la manière proposée par la convention. Toutefois, le gouvernement, en refusant de se rendre à notre demande, suggéra de passer une loi prohibitive plus sévère dont la mise en vigueur serait laissée au jugement des localités. Les partisans de la tempérance y consentirent, et la conséquence fut l'adoption de l'Acte de tempérance du Canada en 1878.

Si je comprends bien, cette loi avait deux buts en vue. D'abord, c'était que si la majorité des votants dans certaines localités définies était en faveur de la prohibition de la vente des boissons enivrantes comme breuvage, elle pouvait par son vote, au moyen de certaines formalités désignées par la loi, prohiber cette vente pendant trois ans. De plus, je crois que le but de cette loi était qu'il y eût dans le statut quelque méthode au moyen de laquelle on pût connaître, d'une manière convenable et légale, l'opinion du peuple sur cette grande question.

Maintenant, M. l'Orateur, quel a été l'effet de cette loi? Si la Chambre veut m'entendre pendant quelques minutes, je vais citer quelques chiffres qui font voir comment elle a été accueillie par le peuple. Dans la province d'Ontario, 24 comtés sur 38 comtés et unions de comtés, et deux cités sur 10 cités, l'ont déjà adoptée. Dans la Nouvelle-Ecosse, où il y a 18 comtés et une cité, 12 comtés l'ont adoptée. Dans le Nouveau-Brunswick, où il y a 14 comtés et 2 cités, elle a déjà été adoptée par 9 comtés et une cité. Dans la province de Québec, qui renferme 56 comtés et 4 cités, 5 comtés l'ont adoptée, ainsi que 2 comtés dans la province du Manitoba, qui renferme 5 comtés et une cité.

M. BAKER (Victoria): Et dans la Colombie-Anglaise ?

M. JAMIESON: Aucun comté de la Colombie ne l'a adopté, pour cette simple raison que la loi, telle qu'elle est, ne s'applique pas à cette province. Il y a eu en tout 75 contestations tant pour l'adoption de l'Acte de tempérance de 1878 que pour son rapport: le peuple a rendu 13 fois son verdict contre l'acte et 62 fois en sa faveur. Ainsi, jusqu'aujourd'hui l'Acte de tempérance du Canada a été accepté dans soixante et un comtés et cités du Dominion, et ce qui est plus remarquable encore, il n'a pas été rapporté dans un seul des comtés et des cités qui l'ont adopté. Je ne pense pas que l'on trouve dans l'histoire d'aucun pays ou d'aucun parti politique l'exemple d'une victoire aussi constante en faveur d'un principe ou d'un mouvement quelconque, soit politique soit moral. La lutte se fait présentement dans 21 comtés et cités, et aujourd'hui même on vote dans trois comtés de l'Ontario; je ne sais pas encore quel sera le résultat, mais je ne doute pas qu'il ne soit le même que dans la grande majorité des autres comtés où l'on a voté.

J'en viens maintenant, M. l'Orateur, à cette question: qu'est-ce qui a donné naissance au bill qui est devant la Chambre? Personne ne saurait prétendre qu'une loi passée par la Chambre doit être un spécimen de législation parfaite. Il faut qu'une loi opère pendant un certain temps avant que ses défauts—et il y en a nécessairement dans toutes les lois—soient connus. On en a découvert dans l'opération de l'Acte de tempérance du Canada, et l'on s'est aperçu qu'il faut un certain mécanisme pour rendre cette opération plus efficace. Je le demande à cette Chambre, n'est-il pas raisonnable que le parlement du Canada, ayant donné cette loi au peuple, soit tenu de la faire fonctionner aussi bien que possible? C'est dans ce but que, à la demande du comité de législation de l'Alliance du Dominion, j'ai eu l'honneur de présenter devant cette Chambre le bill que nous discutons. Je puis ajouter que, grâce à une malheureuse omission arrivée lorsque l'Acte des licences pour la vente des liqueurs de 1883 fut adopté par cette Chambre, on a découvert, ou tout au moins il a été décidé par la cour supérieure du Nouveau-Brunswick, que les classes pénales et coercitives de l'Acte de tempérance du Canada avaient été rapportées par la 145e clause de cet acte-là. Cela seul justifiait les partisans de l'Acte de tempérance du Canada de venir demander à cette Chambre tels amendements qui mettraient fin aux embarras créés par la décision de la cour du Nouveau-Brunswick. Je demande donc, vu que le parlement a passé cette loi, qu'il est devenu nécessaire de l'amender dans quelques-unes de ses parties, et que le bill pour l'amender a été soumis au parlement, s'il est juste et convenable qu'une autre branche du parlement vienne greffer sur ce dernier bill une clause qui aura nécessairement pour effet de mettre à néant l'Acte de tempérance de 1878?

Je ne veux pas manquer de respect envers aucune des branches de la législature de ce pays; je regretterais beaucoup de le faire; mais je n'hésite pas à dire que je crois que l'amendement adopté par cette branche de la législature n'est pas en accord avec les vues de la population de ce pays. Le but de cette loi est de promouvoir la cause de la tempérance, nous dit-on. En lisant le préambule de la loi de tempérance du Canada, on voit qu'il est désirable de promouvoir les intérêts de la tempérance dans la Puissance. Si ces amendements deviennent loi, pour ma part, je demanderai au parlement soit le rappel de la loi, ou dans tous les cas, d'en changer le préambule, à moins de vouloir faire une farce du tout; car je soutiens que l'amendement proposé et discuté maintenant ne contribuera pas à avancer la cause de la tempérance, mais aura pour but d'accorder l'usage libre du vin et de la bière à la population de la Puissance. Je demanderai à la population de ce pays qui, dans tant de comtés, a adopté cette loi par de si grandes majorités, devraient-ils être traités de cette manière par le parlement?

Je dis que cette manière de les traiter est injuste et indigne. Je désirerais savoir quelle est l'autorité qui accordera des licences pour mettre à exécution les dispositions de cet amendement. Le parlement du Canada peut-il le faire? C'est problématique. Il y a confusion dans les lois provinciales et fédérales qui régissent la vente des liqueurs, et l'adoption de l'amendement en question augmentera davantage la confusion. Dans le cas où l'amendement serait adopté, je suis d'opinion que cette Chambre n'a pas le pouvoir d'adopter une loi accordant des licences. D'après la décision rendue dernièrement par la cour Suprême, je prétends que ce parlement n'a pas le pouvoir d'adopter une loi accordant des licences pour la vente du vin et de la bière, en vertu de cet amendement.

Si ce parlement n'a pas le pouvoir—et je ne crois pas que dans les circonstances actuelles il s'arrogera ce pouvoir—je demande s'il existe aucune loi en vertu de laquelle les licences peuvent être accordées. Je suis d'opinion qu'il n'en existe pas, et le résultat de cet amendement sera simplement de donner à la population du pays le commerce libre du vin et de la bière, et de détruire d'une manière efficace et complète les dispositions de l'Acte de tempérance du Canada de 1878. Voici la question qui ressort de l'amendement maintenant sous considération. Je n'hésite pas à dire que si l'action conjointe des Communes et du Sénat donne force de loi à cet amendement, pour ma part, au lieu de chercher à faire mettre en force l'Acte de tempérance du Canada, au lieu d'aider à le faire adopter dans aucun comté, je saisirai la première occasion d'en demander le rappel au parlement, parce que je crois que l'adoption de cet amendement ne serait ni plus ni moins que le rappel de la loi. Ce serait pis que de rappeler la loi, parce qu'elle serait lettre morte tout en étant dans nos statuts; et par-dessus tout le parlement devrait se mettre en garde de ne pas adopter des lois qui ne seront pas efficaces ou de les amender de manière à les rendre inefficaces. Je prétends que la loi de tempérance du Canada devrait avoir franc jeu; je crois que disant cela je ne fais qu'exprimer les sentiments de la grande majorité de la population du pays. Dans les luttes qui ont déjà eu lieu pour l'adoption de la loi, les majorités obtenues en sa faveur ont été considérables, s'élevant en tout à une majorité de plus de 46,000 des électeurs. En tant que parlement, prétendant représenter le sentiment populaire du pays, pouvons-nous agir à l'encontre d'une manifestation d'opinion semblable? Pouvons-nous enlever au peuple, ou rendre moins efficace, une loi qui a obtenu du peuple une adhésion si considérable? J'espère que le parlement y songera avant que d'adopter cette résolution, dont les conséquences peuvent être sérieuses pour le peuple, et je n'ai aucun doute, pour plusieurs députés siégeant dans cette Chambre et appelés à voter sur cette question.

La question peut aussi être considérée sous un autre aspect. Sans doute, il était du devoir du parlement d'établir des lois pour la bonne conduite du peuple, mais le parlement a aussi le pouvoir d'établir des lois et de donner au peuple le privilège, l'occasion de déclarer d'une manière solennelle si de telles lois seront adoptées par eux. Ceci est le principe de l'option locale, et c'est un principe qui est incorporé dans la loi de tempérance de 1878. Les électeurs d'un grand nombre de comtés de la Puissance ont adopté la loi. Propose-t-on le rappel de la loi; qu'elle soit abrogée par la même autorité qui l'a établie? Non pas. Dans mon opinion c'est un pacte fait par le parlement avec le peuple. Le parlement du Canada dit au peuple: Voici une loi qui est laissée à votre choix, vous pouvez la mettre en force dans vos municipalités pour une période de trois ans, et une fois adoptée cette loi ne peut pas être rappelée sauf à l'expiration de cette période de trois ans, et alors ce ne peut être que par la même autorité qui l'a établie, savoir, le peuple souverain. Que propose-t-on par cet amendement? Ceci: c'est qu'après avoir accordé le privilège au peuple, après avoir induit le peuple à agir en vertu de ce privilège et à mettre la loi en

force—le Sénat, dans sa sagesse, se propose de déclarer que le peuple, après avoir ratifié cette loi d'une manière solennelle, ne recevra pas ce qu'il croyait recevoir lorsqu'il a donné son vote en faveur de la loi. Cette proposition est monstrueuse. Il est bien connu de tout avocat comme principe à la loi constitutionnelle, qu'aucune loi ne peut être abrogée ou rappelée à moins que ce ne soit par la même autorité, ou une autorité pour le moins aussi élevée que celle qui l'a établie. Mais dans l'amendement maintenant soumis à notre considération on fait fi de ce principe.

Je ne sais pas ce qui se fait dans les autres provinces de la Puissance, mais parlant pour ma propre province je sais que dans les cas où le conseil municipal a soumis un projet de loi au peuple pour être ratifié et que le peuple l'a ratifié, il est défendu au conseil aucune intervention à propos de la loi jusqu'à l'expiration du délai prescrit pour sa durée. Il ressort cependant un fait beaucoup plus important. Après que le peuple a sanctionné la loi par son vote, il s'est donné tout le trouble dans les différentes municipalités de la Puissance dans le but de mettre la loi en vigueur, il est maintenant proposé, d'après l'action du Sénat, qui demande le concours de cette Chambre, de priver le peuple de son droit. J'espère que le parlement ne le fera jamais, mais qu'il aura des égards pour le parlement le plus élevé, le peuple souverain de la Puissance, ni n'essaiera pas d'enlever au peuple un de ses droits les plus chers qui lui a été garanti par la loi, maintenant soumise à notre considération. On dira peut-être qu'un grand nombre de requêtes ont été présentées à cette Chambre et au Sénat à l'appui de l'amendement. Je n'ai aucun doute qu'un grand nombre de requêtes a été présenté dans ce but, mais nous ne devons pas perdre de vue le fait qu'un très grand nombre de requêtes, un nombre deux fois plus considérable, contenant au moins le double du nombre des signatures, a été présenté à cette Chambre depuis le commencement de la session, contre tout changement à la loi de tempérance de 1878 qui pourrait la rendre moins restrictive qu'à présent. Je ne puis dire que j'attache beaucoup d'importance aux requêtes dressées ainsi à la hâte; mais en vertu des dispositions de la loi de tempérance les requêtes sont faites d'une manière telle que l'on peut y avoir confiance. Dans ce cas, la requête doit être signée par un électeur et aucun autre; l'électeur doit apposer sa signature à la requête; cette signature doit être faite en présence de témoins, lequel devra signer, ce témoin signataire doit faire une déclaration concernant la signature qu'il atteste. Voyons les faits.

Dans vingt et un comtés de la province d'Ontario les signatures des requêtes de record au département du secrétaire d'Etat s'élèvent à 60,000, et il faut ajouter à cela les votes du peuple dans les comtés où l'acte a été soumis à sa ratification et qui ont été grandement en faveur des principes contenus dans la loi de tempérance du Canada. Jetons un coup d'œil plus loin. Quelques-uns des honorables députés qui ont l'intention de prendre part à cette discussion diront peut-être qu'il ne sera pas demandé à cette Chambre de concourir purement et simplement dans l'amendement fait par le Sénat; l'on demandera seulement à cette Chambre d'appliquer cet amendement aux comtés où la loi de tempérance du Canada n'a pas encore été adoptée. Cela aurait pour effet, à présent, de mettre fin à cette agitation d'un bout du pays à l'autre. Je n'hésite pas à dire que l'on trouverait peu d'hommes dans aucun comté assez sots pour essayer à faire adopter la loi si l'amendement que nous discutons était intercalé dans l'acte, et je dis que ce serait un abus de confiance de la part du parlement. Considérez l'action du parlement dans le passé; considérez l'action de cette Chambre à la dernière session, lorsque par une majorité écrasante nous nous sommes engagés de donner la prohibition au peuple, et lorsque nous avons pu convaincre le parlement que le sentiment public était en faveur de ce principe. Quel serait l'effet de l'amendement? Ce serait d'enlever au peuple le seul moyen qu'il

possède de s'assurer du sentiment public sur cette question, et je dis qu'un tel procédé serait injuste.

Il y a quelques années on tournait en dérision la loi de tempérance du Canada, on la regardait comme une mesure inoffensive qui n'accomplirait jamais rien dans le sens de la prohibition ou pour promouvoir la cause de la tempérance; maintenant que le peuple a fait un bon accueil à cette mesure, une proposition sanctionnée par une branche de la législature est présentée au parlement dans le but de détruire la loi et de mettre fin à toute agitation, de mettre fin à tous les efforts des champions de la tempérance dans la Puissance pour empêcher le commerce des liqueurs enivrantes. Je ne crois pas devoir discuter cette question plus au long. Je n'ai aucun doute que d'autres honorables députés dans cette Chambre considéreront la question assez importante pour exprimer leur opinion dans cette assemblée. Je dois dire que la question a pris un aspect sérieux et que par cet amendement l'on cherche à priver le peuple d'un droit qui lui est cher, c'est-à-dire celui de l'option locale pour ce qui concerne la vente des liqueurs enivrantes. J'espère que les députés de cette Chambre donneront toute leur attention à cette question avant que, par leur vote de ce soir, de dire à la majorité du pays qu'ils ne jouiront plus du privilège d'une loi qui a été si utile dans les comtés où elle a été adoptée, dans le but de mettre fin à la vente des liqueurs enivrantes pour fins de breuvage. Je soumetts cette question à la Chambre. Ce bill étant sous mes soins, j'ai cru devoir discuter la question plus au long que je ne l'aurais peut-être fait, mais je sais que vu les circonstances, considérant la gravité de la situation, considérant l'importance de la question maintenant devant la Chambre, on me pardonnera le temps que j'ai pris pour discuter cette question.

M. SMALL: J'ai l'honneur de proposer en amendement:

Que les mots après "que" soient enlevés et que les suivants soient ajoutés à l'amendement: "Dans les comtés ou les villes qui adopteront le dit acte par la suite."

Ceci aura pour effet que l'amendement fait à la loi de tempérance du Canada par le Sénat ne s'appliquera pas aux comtés qui ont déjà adopté la loi Scott. On a considéré comme rétroactifs les amendements faits par le Sénat, et l'amendement que je propose maintenant tend à ce qu'ils ne s'appliquent qu'aux comtés qui, à l'avenir, adopteront la loi Scott.

M. FOSTER: Est-il possible qu'une législation semblable soit présentée à cette Chambre; que nous soyons appelés à voter sur cette question; qu'en l'adoptant nous changions la nature d'une loi qui a nécessité des années de labeur pour les faire adopter par le parlement, loi qui figure dans nos statuts depuis sept ans, que l'on supposait pendant ce temps avoir atteint un état de stabilité, et contre laquelle nous avons eu à peine l'ombre de l'expression de l'opinion publique, est-il possible que l'on demande de rayer cette loi du statut? Est-il possible qu'une mesure d'une aussi grande importance soit présentée à la Chambre, que l'on demande aux honorables députés de voter sur cette question, sans donner d'autre explication pour ce changement fondamental que la simple raison que cela produit ceci ou cela, et par conséquent détruit en partie l'amendement que le Sénat a adopté? Y a-t-il des raisons pour que cette législation soit admise? S'il y en a, qu'on nous les donne. Mais que les honorables députés ne viennent pas présenter une semblable mesure devant cette Chambre, prétendant, comme ils l'ont fait et le font, que la masse de l'intelligence partage leur opinion sur cette question, prétendant que bien que nous soyons déterminés, bien que nous soyons fanatiques et portés à l'enthousiasme, eux possèdent la faculté du raisonnement calme. S'ils possèdent cette faculté, qu'ils la mettent à contribution maintenant en donnant à cette Chambre des raisons valables comme quoi nous devrions faire un tel changement.

M. CAMERON (Victoria) : Je dois avouer que je suis quelque peu surpris si dans le cours des remarques que vient de faire l'honorable député de King's, Nouveau-Brunswick (M. Fisher), il prétend opposer l'amendement proposé par mon honorable ami assis à ma droite (M. Small).

M. FOSTER : Ce n'est pas là tout ce que j'ai à dire.

M. CAMERON : Bien, je suppose que ce discours ne s'applique pas à l'amendement mais à la motion principale. Je comprends que son discours devrait se rapporter à l'amendement présenté par l'honorable député de Toronto (M. Small) maintenant sous considération, et si l'amendement du Sénat—qui, je n'ai aucun doute, est rétroactif dans son application, et se rapporte à tous les comtés où la loi a déjà été adoptée—doit s'appliquer à ces comtés ou soit restreint aux comtés où la loi n'a pas encore été adoptée. Si l'honorable député de King's et mon honorable ami de Lanark-Nord (M. Jamieson) pensent qu'il est mieux que l'amendement du Sénat concernant la bière et les vins légers s'applique à tous les comtés, qu'ils aient adopté la loi Scott ou non, alors je suppose qu'ils voteront contre l'amendement de mon honorable ami.

Si, d'un autre côté, ils pensent qu'il est préférable que l'amendement du Sénat, s'il est adopté, ne devrait s'appliquer qu'aux comtés où la loi Scott n'a pas encore été adoptée, alors je suppose qu'ils voteront en faveur de l'amendement de mon honorable ami. Je ne comprends pas bien les remarques de mon honorable ami de King's. Il dit qu'il a encore plus à dire, qu'il se réserve. S'il désire exprimer son opinion sur la question, il devrait l'avoir fait sur l'amendement. S'il a l'intention de s'opposer à l'adoption de l'amendement du Sénat, il devrait avoir dirigé ses remarques de ce côté et non pas sur l'amendement de mon honorable ami de Toronto. Pour ma part, et ce n'est pas un secret, j'ai exprimé avant aujourd'hui, en présence de cette Chambre, mon opinion contre la constitutionnalité de la loi Scott. Je crois que mes opinions sur ce sujet sont suffisamment bien connues, mais j'avoue qu'il y a beaucoup à dire en faveur de l'amendement de mon honorable ami de Toronto, et je m'étonne beaucoup que les champions de la prohibition totale dans cette Chambre s'opposent à l'amendement. Par ce fait ils se placent dans la position de dire qu'ils préféreraient voir les amendements faits à la loi Scott par le Sénat se rapporter à tous les comtés, que la loi y ait été adoptée ou non, que de le voir ne s'appliquer qu'aux comtés où la loi n'a pas encore été adoptée. Voici quel sera l'effet de leur vote contre l'amendement de mon honorable ami de Toronto. La motion de mon honorable ami de Lanark-Nord est que l'amendement du Sénat soit rejeté. Mon honorable ami de Toronto propose un moyen terme et il dit : Je suis prêt à permettre aux amendements du Sénat de ne s'appliquer qu'à ces comtés qui n'ont pas encore adopté la loi Scott au lieu de s'appliquer à tous les comtés.

Mes honorables amis, qui, dans cette Chambre, sont en faveur de la prohibition, s'opposent à cette proposition. Ils aimeraient mieux que l'amendement s'appliquât à toute la Confédération que de le voir mentionner seulement les comtés qui n'ont pas encore adopté l'Acte de tempérance. J'aimerais à comprendre la position qu'ils prennent, et avant de m'asseoir, je désire ajouter un mot au sujet d'une observation faite par mon honorable ami de Lanark-Nord. Cette remarque n'est guère celle que j'aurais pu attendre d'un ami personnel—pour ne pas dire d'un ami politique. S'il s'est exprimé avec franchise, son observation, je n'ai guère besoin de le dire, est entièrement dénuée de fondement. Je veux parler de son observation, que mes remarques pouvaient être attribuées au fait que je me trouvais sous la même influence qui avait égaré l'opinion de la Chambre dans la position qu'elle avait déjà prise sur la question, comme je l'ai signalé avant la suspension de la séance. Je dis que, s'il s'est exprimé sincèrement, je n'ai

guère besoin de lui répondre qu'il se trompe ; mais s'il a voulu plaisanter, je crois qu'il a commis une impertinence.

M. JAMIESON : J'ai certainement voulu plaisanter.

M. CAMERON : J'ai déjà exprimé mon opinion au sujet de cette plaisanterie, et je dois laisser à mon honorable ami le soin d'appliquer ce que je viens de dire au sujet de son observation. Ce genre de plaisanteries personnelles se rapproche de ce que l'on désigne généralement entre gentlemen, sous le nom d'impertinence. J'ai regretté l'observation de mon honorable ami, parce que je n'ai guère besoin de dire que je ne crois pas mériter une telle insinuation, qu'elle soit faite sérieusement ou par plaisanterie. Je me crois aussi apte à discuter sobrement et sérieusement ce sujet que mon honorable ami—de fait, je me crois bien mieux préparé que lui. Il y a, d'après moi, diverses espèces d'enivrement. Il y a l'enivrement produit par l'usage excessif de liqueurs spiritueuses, ou vineuses ; il y a aussi l'enivrement provenant du succès, et je crains que l'honorable monsieur et ses amis, qui pensent comme lui, subissent jusqu'à un certain point l'influence de cette dernière espèce d'enivrement.

Quand dans une autre occasion, le bill était devant la Chambre, ils ont remporté ce qu'ils ont considéré comme un grand succès. Ils ont triomphé à droite et à gauche, et comme ils l'ont voulu. Nous, pauvres infortunés, qui pensions honnêtement et consciencieusement que ces messieurs allaient trop loin, fûmes réduits au silence. On ne nous fournit pas l'occasion de discuter même la proposition déposée devant la Chambre. Je sais que plusieurs membres de la gauche et quelques-uns de la droite qui désiraient proposer des amendements ont abandonné l'idée de le faire, parce qu'ils ont cru que la Chambre, sous l'influence de l'honorable monsieur et de ses associés, était enivrée par le succès de la cause de la prohibition. Et ces messieurs se sont montrés si enivrés qu'ils n'ont voulu entendre aucune raison. Il y a aussi l'enivrement produit par la crédulité et la bigoterie, qui égarent le jugement de certains hommes sur la question qui nous occupe présentement.

L'honorable monsieur et ses associés ont subi, je crois, ce genre d'enivrement, et mes présentes observations sont très justifiables. Il y a, comme je viens de le dire, plusieurs espèces d'enivrement, et l'espèce d'enivrement qui affecte l'honorable monsieur et ses associés, est beaucoup plus préjudiciable dans une discussion de ce genre que l'enivrement produit par l'usage des liqueurs spiritueuses et vineuses. On dira, peut-être, que quelques-uns des partisans les plus enthousiastes de la prohibition subissent occasionnellement l'autre espèce d'enivrement, celui produit par l'usage excessif des liqueurs. Je ne fais aucune insinuation contre personne dans cette Chambre. Je parle seulement du fait bien connu que quelques-uns des champions les plus en vue de la prohibition occupent leurs loisirs à s'abrutir en s'enivrant, ou en se gorgeant de liqueurs spiritueuses. C'est la seule chose que j'aie voulu mentionner. Je ne veux pas dire que tout honorable député qui vote consciencieusement pour la prohibition, se trouve jamais dans cet état ; mais il n'y a aucun doute que parmi les avocats les plus ardents de la tempérance, il y en ait quelques-uns qui ne pratiquent aucunement cette noble vertu.

M. FOSTER : Je crois—

Quelques DÉPUTÉS : Vous avez déjà parlé.

M. FOSTER : Je n'ai pas parlé.

M. L'ORATEUR : L'honorable député a-t-il parlé sur l'amendement ?

M. FOSTER : J'ai parlé une fois ; mais je n'ai pas encore parlé sur le premier amendement.

M. L'ORATEUR : La discussion porte maintenant sur l'amendement proposé par M. Small. Je crois que l'honorable monsieur a parlé sur la question.

M. FISHER : Je regrette que l'honorable député de King (M. Foster) n'ait pas été capable de continuer à parler ; mais je ne puis laisser passer, sans les relever, les remarques de l'honorable député de Victoria (M. Cameron). Cet honorable député a pris la liberté d'accuser d'impertinence l'honorable député de Lanark (M. Jamieson), et il a porté cette accusation parce que l'honorable député de Lanark avait fait une insinuation sur l'état dans lequel l'honorable député de Victoria paraissait être, il y a quelques instants. Je crois que l'honorable député de Victoria, ayant choisi ce genre de style, peut, lui-même, avec raison, être accusé d'impertinence, non seulement à l'égard d'un seul député, mais aussi à l'égard de toute la Chambre. Il a déclaré avant la suspension de la séance que la Chambre ne savait pas ce qu'elle faisait quand elle a adopté les amendements à l'acte de tempérance. Si cette assertion s'applique à l'honorable député de Lanark, il doit réagir en même temps contre l'honorable député de Victoria. Je n'aurais pas relevé ses paroles sans son attaque contre l'honorable député de Lanark, et s'il n'était pas allé un peu trop loin en accusant cet honorable monsieur et autres, qui sont considérés comme avocats de la tempérance, d'être enivrés de leur succès. Il est vrai qu'en plusieurs occasions, les apôtres de la tempérance ont été favorisés par le succès, qui a couronné leurs efforts. Mais, malheureusement, je regrette de dire que, cette après-midi, si nous avons été dans le passé enclins à nous enivrer, cette inclination nous a été enlevée, aujourd'hui, par le fait que nos efforts de cette après-midi, dans cette Chambre, n'ont pas été accompagnés de ce succès que j'aurais été heureux de constater.

Je regrette de dire que par suite de la position prise par la Chambre, cette après-midi, la cause de la tempérance dans ce pays a subi un revers sérieux, dont elle ne pourra se relever qu'aux élections générales. Mais je crois que la proposition qui est maintenant devant la Chambre, si elle était adoptée, serait un échec encore plus grand que celui de cette après-midi. Cette proposition porte qu'à l'avenir l'Acte de tempérance, là où il est adopté, ne prohibera pas la vente du vin, ou de la bière. Cette concession, comme l'a dit l'honorable député de King, il y a quelques minutes, souleva une très importante question, et je regrette qu'une aussi importante question ait été soulevée de la manière qu'on l'a fait. Je regrette qu'un tel sujet nous arrive vers la fin d'une très longue session, lorsque les honorables députés sont fatigués ; lorsqu'ils n'ont réellement plus le temps de s'en occuper. Je l'appelle une importante question parce que, d'après moi, par l'adoption de la proposition qui est maintenant devant la Chambre, les bons effets pratiques de l'Acte de tempérance seront entièrement détruits.

L'honorable député de Lanark (M. Jamieson) nous a donné un précis exact de l'histoire de la législation concernant la tempérance dans ce pays. Et maintenant nous sommes appelés à faire un pas rétrograde, parce que nous allons donner aux mots "liqueurs enivrantes" une signification beaucoup plus restreinte qu'ils n'en ont jamais eu. Si les vins légers et la bière ne doivent plus être considérés comme liqueurs enivrantes d'après les termes de l'Acte de tempérance, je demande à cette Chambre de considérer où cela va nous mener. Je ne m'étendrai pas longuement maintenant sur la question de savoir s'il n'y aura pas plus d'intempérance sous le régime des vins légers et de la bière que sous le régime du whisky et d'autres liqueurs fortes. Je crois que l'amendement n'aura pas pour effet une plus grande condamnation de vins légers et de bière ; mais que, pratiquement, il favorisera l'usage du whisky et d'autres boissons fortes dans les comtés qui adopteront l'Acte de tempérance. Si l'amendement est adopté et que l'Acte de tempérance, avec cet amendement, soit mis à effet dans les comtés, le whisky et autres boissons fortes prohibées, seront mêlés aux vins légers et à la bière et vendus en grande quantité, comme le vin. Je ne crois pas que la bière pure et le vin léger, pur, seront vendus. Je crois qu'une

M. L'ORATEUR

petite quantité de bière et de vin sera vendue avec une très grande quantité de whisky, mêlée à la bière et au vin, en sorte que les effets alcooliques de ce breuvage seront tout aussi mauvais que les effets alcooliques du whisky pur. Je pourrais aller plus loin, et dire que l'effet de ce breuvage sera pire que l'effet du whiskey pur, parce que, je regrette de le dire, mais c'est le cas, les vins légers et la bière, tels que produits dans ce pays, seront plutôt falsifiés avec toutes sortes de substances toniques que le whisky de ce pays.

Le whisky est probablement le breuvage enivrant que l'on puisse se procurer le plus aisément dans ce pays, et le résultat, c'est que les personnes désirant s'enivrer, ou user de stimulants, se serviront plus probablement de whisky que de toute autre drogue vendue sous les noms de vins légers et bières. Le whisky est d'un prix si peu élevé dans ce pays, que l'on n'est pas tenté de le falsifier comme on l'est avec les vins légers, sans parler de la bière. Dans ce pays, les vins légers ne sont pas fabriqués sur un grand pied, et ceux qui sont vendus sont presque invariablement falsifiés. Il est presque impossible de payer un prix très élevé, de se procurer, dans ce pays, des vins légers, purs, tels que le claret ou le sauterne. Le résultat, c'est que, si cet amendement est adopté, le peuple, dans les comtés qui adopteront l'Acte de tempérance ainsi amendé, sera tenté et presque forcé, s'il ne veut pas éluder la loi, d'acheter un breuvage frelaté. Or, je crois que l'un des plus grands maux résultant de l'usage des liqueurs enivrantes, est celui résultant de la falsification des liqueurs. Si le vin, le whisky et la bière étaient vendus à l'état pur, je crois que les maux résultant de l'intempérance seraient grandement réduits.

Je ne veux pas dire que ces maux ne seraient pas encore très grands ; mais ces maux seraient grandement réduits. Or, c'est parce que je crois que le présent amendement tend à encourager la falsification des liqueurs pures, quelles qu'elles soient, que je suis le plus enclin à m'y opposer. J'y suis opposé, de plus, parce que je crois, comme je l'ai toujours cru, que même l'usage du vin et de la bière pure, bien que ces liqueurs soient moins fortes et moins mauvaises dans leurs effets alcooliques, serait encore pire que la prohibition de la vente de ces liqueurs. Mais je considère, même en mettant tout cela de côté, que l'argument que j'ai présenté démontre très fortement l'inopportunité de cet amendement. Il est vrai que l'amendement de l'honorable député de Toronto enlève une grande objection à l'amendement adopté par le Sénat, amendement qui est rétroactif dans ses effets. Comme représentant un comté où l'acte de tempérance a été adopté, en compagnie des autres, qui se trouvent dans le même cas, nous ne pourrions pas accepter la proposition du Sénat, sachant que nos comtés, qui ont les yeux ouverts, qui croient que la loi de tempérance adoptée par eux, prohibait entièrement la vente des liqueurs, n'accepteraient aucunement cette proposition. Mais je considère que la proposition de l'honorable député de Toronto est injuste envers un grand nombre de personnes. Je veux parler des personnes qui ont déjà adressé au secrétaire d'Etat et au gouverneur en conseil des pétitions pour que l'Acte de tempérance soit soumis à leurs comtés.

L'honorable député de Lanark vient de dire qu'il y a, aujourd'hui, vingt et un comtés dans lesquels des démarches sont faites pour que l'acte de tempérance soit appliqué dans ces comtés. Ceux qui ont fait ces démarches, espèrent qu'on leur fournira l'occasion, de voter sur cette loi de tempérance, telle qu'elle se trouvait avant d'être amendée par le Sénat, et ces gens, représentant, je crois, la majorité des électeurs dans vingt et un comtés et cités de la Confédération, seraient très injustement traités si cet amendement de l'honorable député de Toronto est adopté. Connaissant les sentiments d'un grand nombre de partisans de la tempérance, connaissant, particulièrement, l'opinion des comtés qui ont pétitionné comme je viens de le dire, je crois que ces comtés ne s'occuperaient plus de leurs pétitions si la loi de tempérance était aussi amendée, et la conséquence serait qu'ils se

seraient donnés beaucoup de trouble; qu'ils auraient fait beaucoup de dépenses inutilement. Je crois qu'il serait juste de tenir compte du fait que l'adoption de cet amendement serait manquer de foi envers ces comtés. Il y a une autre objection à l'amendement de l'honorable député de Toronto, c'est qu'il serait aussi un manque de foi envers les partisans de la tempérance. C'est un fait bien connu que, l'année dernière, les partisans de la tempérance ont fait par tout le pays une campagne vigoureuse pour faire appliquer l'Acte de tempérance. Cette campagne est en grande partie due à l'initiative de la Dominion Alliance, qui tient ses séances annuelles durant l'hiver, à Ottawa, et cette Alliance, et ceux qui l'appuient, ayant été heureux dans leur campagne de l'année dernière, ont commencé une autre campagne semblable. Ils veulent par ce moyen soumettre la loi de tempérance dans les diverses parties du pays, et exercer sur la Chambre des Communes, une pression, qui est une influence légitime, pour obtenir la prohibition totale dans tout le pays.

Chacun de nous se souvient que l'année dernière, nous avons adopté une résolution prohibitive, qui déclare que lorsque le parlement sera entièrement convaincu que les partisans de la tempérance sont en majorité dans ce pays, et que le Canada est prêt à accepter une loi prohibitive, une telle loi sera promulguée. Or, par quel moyen ce parlement peut-il savoir que le pays est favorable à une loi prohibitive, si ce n'est en faisant voter la loi de tempérance par le peuple. Dans les divers comtés du Canada, pendant que la question de tempérance était discutée dans cette Chambre, la loi Scott fut mentionnée comme un moyen d'accorder la prohibition à ceux qui la désirent, et la Dominion Alliance a répondu à cette espèce de défi en faisant appliquer l'Acte de tempérance dans un grand nombre de comtés. Le résultat a été, suivant moi, une preuve passablement forte en faveur de la prohibition. Mais cette preuve n'est pas décisive, et si l'amendement de l'honorable député de Toronto est adopté, je ne vois aucun moyen qui puisse la rendre plus concluante. Il est possible, et je crois que c'est probablement un fait, que l'honorable député de Toronto et ses amis qui l'appuient sur cette question, ne désirent pas que cette preuve devienne concluante. Ceux qui appuient l'amendement, désirent probablement—et je crois qu'ils le peuvent par ce moyen—qu'il n'y ait pas de preuve devant la Chambre établissant que le pays veut la prohibition. Si leur motion était adoptée, ils pourraient empêcher cette preuve de se produire; mais je crois que cette tactique ne leur réussira pas, parce que les amis de la tempérance sauront trouver un autre moyen par lequel ils prouveront à cette Chambre, ou sinon à la présente Chambre, à une Chambre suivante, au parlement du Canada, qu'ils veulent avoir une loi entièrement prohibitive.

Je ne crois pas avoir épuisé tous les arguments qui démontrent les effets pernicieux qu'aurait la proposition de l'honorable député de Toronto, et il y a d'autres membres de cette Chambre qui peuvent compléter ce que je n'ai fait qu'ébaucher. J'ajouterai seulement que, d'après ma conviction, cet amendement, s'il est adopté, fera cesser entièrement l'agitation faite pour propager l'application de l'Acte de tempérance, et que la cause de la tempérance en recevra un coup dont il lui sera difficile de se relever.

M. WHITE (Cardwell): Je ne comprends pas que l'amendement de l'honorable député de Toronto-Est (M. Small) oblige aucunement ceux qui l'appuient, de voter pour l'amendement du Sénat, tel qu'amendé. D'après le principe fondamental sur lequel s'appuie la loi de tempérance, la loi Scott comme on l'appelle vulgairement, le peuple lui-même doit décider s'il veut ou non la prohibition, et la raison sur laquelle l'honorable député de Toronto-Est appuie son amendement à celui du Sénat, c'est que dans un certain nombre de comtés la loi Scott a déjà été adoptée par des majorités considérables, et qu'il serait excessivement injuste, à la suite d'une telle expression d'opinion,

d'imposer à ces comtés une condition différente de celle qui existait quand ils ont adopté leurs règlements. Sans m'engager à voter pour l'amendement du Sénat, je voterai pour l'amendement de l'honorable député de Toronto. J'agis de cette manière parce que ce dernier amendement affirme le principe que le peuple s'étant, dans plusieurs comtés, prononcé en faveur de la loi Scott, il n'est pas juste que ce parlement intervienne, et lui impose une condition différente de celle qui existait quand la loi Scott a été adoptée.

Je regretterai profondément que ce parlement gênât aucunement le peuple à l'avenir, dans sa libre initiative, ou l'empêchât de faire ce qui lui était permis dans le passé, ou d'exprimer, peut-être avec quelque modification, son opinion dans les comtés, soit sur les lois de licence, soit au sujet d'un genre particulier de prohibition partielle, soit au sujet d'une prohibition absolue. Je me lève seulement pour expliquer ma propre position. Je voterai pour l'amendement, sans m'engager à voter pour l'amendement du Sénat, tel que modifié par l'amendement de l'honorable député de Toronto-Est.

M. COLBY: Après avoir entendu l'amendement de l'honorable député de Toronto-Est (M. Small), ainsi que les remarques de mon honorable ami, à ma droite (M. White Cardwell), l'on voit maintenant que c'est le désir de la Chambre qu'une législation rétroactive, affectant ces comtés où la loi Scott est en vigueur, ne recevrait pas l'approbation ou l'appui d'aucun parti dans cette Chambre.

Si j'en juge par l'amendement qui est maintenant devant la Chambre; si j'en juge d'après les opinions exprimées par les messieurs qui supportent cet amendement, et par la résolution proposée par l'honorable député, je crois que je puis dire que je m'accorde non seulement avec mon honorable ami qui vient de s'asseoir, mais encore avec tous les autres membres de cette Chambre, jusqu'au point où ils s'arrêtent. Mais je dois faire un pas de plus que l'honorable député de Cardwell (M. White). Je crois devoir dire que je me pourrais appuyer ces amendements malgré le respect que je dois à l'honorable corps qui les a passés, quelle que soit la manière dont ils s'appliquent à la loi Scott. Je crois que c'est une question qui intéresse à un haut degré l'honneur et la dignité de cette Chambre.

Nous avons adopté la loi Scott à l'unanimité. Nous avons adopté les vœux exprimés dans le préambule et les divers articles de cet acte. Jusqu'à présent, chaque fois qu'une proposition concernant la loi Scott, a été faite, cette Chambre a fait tout ce qu'elle pouvait pour améliorer le fonctionnement de cet acte, selon les vœux de ceux qui étaient les plus intéressés dans son bon fonctionnement. Il y a un an, comme l'honorable député de Brome (M. Fisher) l'a dit, cette Chambre a exprimé l'opinion que la prohibition totale était le vrai remède au mal que tout le monde admet. Encouragés par cette résolution, les amis de la prohibition ont fait de grands efforts, durant l'année dernière, pour démontrer que l'opinion favorable à la prohibition était considérablement répandue dans le pays, et chaque manifestation nouvelle de l'opinion, jusqu'à présent, confirme la sagesse qu'a eue le parlement en promulguant la loi Scott et en adoptant la résolution de la dernière session.

Pourquoi donc, à cette période de la session, après cette manifestation d'opinion, quand 27 comtés sur 33 qui ont voté sur la loi Scott, se sont prononcés en faveur de cette loi, pourquoi, dis-je, pour la première fois, depuis la passage de cet acte, reçoit-on favorablement des propositions qui en renversent le principe? Allons-nous donner au pays la preuve que nous avons manqué de franchise quand nous avons adopté cette loi de la dernière session? Ce parlement est-il disposé à plaisanter devant le pays avec une question d'une haute portée morale, qui est l'objet des plus vives préoccupations d'une extrême à l'autre du pays? Allons-nous renverser ce que nous avons édifié? N'avons-

nous pas le courage de nos convictions ? Est-il survenu, depuis la dernière session, quelque chose qui nous justifie d'accueillir avec faveur des propositions antipathiques à l'Acte de tempérance, des propositions faites par des adversaires de cette loi ? Agissons-nous ainsi par suite d'une nouvelle lumière que nous avons reçue ? Allons-nous faire une telle volte-face ? Si nous le faisons ce serait certainement méconnaître le sentiment public, et je ne crois pas que nous pourrions logiquement agir ainsi. Nous ne devrions pas permettre qu'une mesure destinée à renverser l'Acte de tempérance soit imposée au pays. J'ai le plus grand respect envers plusieurs messieurs qui préconisent une autre méthode de traiter ce grand mal.

J'ai le plus grand respect envers ceux qui croient qu'une loi rigoureuse des licences serait le meilleur remède. Je sais qu'il y a de sincères amis de la tempérance dans cette Chambre et le pays, qui ne croient pas dans l'efficacité de la loi Scott—qui croient qu'un acte rigoureux des licences, bien appliqué, serait le meilleur moyen de remédier au mal, et je respecte cette manière de voir. Je sais aussi qu'il y a des hommes qui croient en la doctrine, quelque peu nouvelle dans ce pays, que le vrai remède n'est pas une prohibition totale, ou locale ; mais dans un permis d'usage de vins légers et d'autres breuvages semblables, dont on use dans d'autres pays. Je ne crois pas que tous ceux qui soutiennent cette doctrine, le fassent dans le but de s'attaquer au principe de la tempérance. Je sais qu'un bon nombre d'amis de la tempérance, qui ont réfléchi sur ce sujet, sont d'avis que le vrai remède n'est pas la prohibition d'un côté, ni le système des licences de l'autre ; mais dans cet autre système, permettant l'usage des vins légers, des bières et cidres. Je respecte leurs opinions et je les considère comme sincères.

Je me sens obligé de reconnaître qu'ils sont honnêtes quand ils les expriment, et je suis prêt à leur fournir, séparément, l'occasion d'essayer leurs systèmes. Si quelqu'un dans cette Chambre veut proposer qu'on leur fournisse l'opportunité d'essayer leur système comme on l'a fait en faveur des partisans de la tempérance, je suis prêt à appuyer une telle proposition. Si le quart des électeurs de toute municipalité autre que celles où la loi Scott est en vigueur représentaient qu'ils désirent une loi semblable à la loi Scott, mais ne contenant qu'un article leur permettant de vendre de la bière et des vins légers, je ne m'opposerais aucunement à ce que cette nouvelle expérience fût faite. Vous auriez alors les deux systèmes à côté l'un de l'autre. Mais ne faites pas un mélange. Ne greffez pas un tel article à une loi prohibitive, et ne dites pas ensuite que la loi est un échec. Ne gênez pas les deux essais. Ne gênez pas l'essai que font les partisans de la prohibition en le mêlant avec ce qui lui est incompatible. Si un certain nombre de comtés désirent avoir une loi prohibitive, que l'on acquiesce à leurs désirs. Si d'autres comtés veulent se conformer à l'opinion de ceux qui croient que l'usage du vin et de la bière est le vrai remède applicable à l'intempérance, permettez que cette expérience se fasse dans ces comtés. Vous obtiendrez alors le résultat de deux expériences, et le public pourra juger de la valeur de l'une et de l'autre.

Les membres de cette Chambre, depuis le premier jusqu'au dernier, désirent diminuer, ou prévenir autant que possible, certains maux provenant de l'usage des liqueurs, et je crois que l'on devrait faire un loyal essai de tous les remèdes sérieux qui sont proposés, afin que le public intelligent, après plusieurs années d'essai, puisse décider quel est le meilleur de ces remèdes. Si je croyais, comme plusieurs le croient, que la loi Scott, où elle est en force, se montre déficiente et inefficace, je demanderais que l'expérience en fut faite de manière à me permettre de dire : ici, vous appliquez la loi Scott ; ici, vous avez votre propre méthode de faire fonctionner la loi, et, cependant, vous voyez le fiasco qui en résulte. Mais si vous entravez l'opération de la loi Scott ; si vous y greffez des dispositions que ses partisans

M. COLBY

considèrent comme incompatibles, ceux-ci, assurément, ne seront pas satisfaits, et attribueront leur échec à d'autres causes qu'à l'insuffisance de la loi. Si vous nous aviez laissé opérer seuls, pourraient-ils dire ; si vous n'aviez pas jeté des entraves, la loi Scott aurait été un succès, et si cette loi n'a pas réussi, c'est dû à votre intervention. Les avocats du Scott Act on sont déjà suffisamment embarrassés dans leurs efforts. Ils ont contre eux les milliers, qui, mus par l'intérêt personnel, combattent cette loi. Ils ont contre eux tous ceux qui croient que toutes les lois prohibitives sont des empiétements sur la liberté du sujet. Ils ont contre eux tous ceux qui croient que le vrai remède serait une loi rigoureuse des licences. Ils sont de plus gênés par le fait que leurs essais ne peuvent réussir sous le système de l'option locale, si on appliquant la loi Scott dans un comté, l'on permet que le comté voisin en soit exempt, rendant ainsi les violations de la loi moins difficiles.

Mus par cette manière de voir ; respectant les convictions de ceux qui croient honnêtement que le vrai remède se trouve non dans la prohibition, mais dans d'autres modes d'action, je crois que l'on devrait aussi respecter les convictions de ceux dont les idées sont renfermées dans le statut, appuyées par la Chambre, et qui désirent maintenant résoudre de problème, dont le parlement leur a, il y a quelque temps, confié la solution. Sous ces circonstances, je crois devoir m'opposer à toute proposition de greffer, sous une forme ou sous une autre, le présente disposition à la loi Scott, croyant que ce serait gêner les deux expériences ; croyant que l'une et l'autre n'auraient pas l'occasion d'être loyalement appliquées, l'une étant incompatible à l'autre. Je voudrais que ces deux expériences fussent appliquées séparément et loyalement, afin que le pays fût mis en état de juger quelle est la meilleure ; mais je suis opposé à toute proposition d'allier ces deux choses incompatibles dans la même loi, et, pour ce qui me regarde, je ne puis voir, sans en tenir compte, l'expression de l'opinion publique qui s'est manifestée durant l'année dernière. Dans mon comté, il y avait l'année dernière, autant de votes d'électeurs, en faveur de la loi Scott—moins 46—que lors de la dernière élection parlementaire, et la loi Scott a été votée par une aussi forte majorité que celle qui m'a élu comme son représentant dans cette Chambre.

Je ne puis certainement, sous ces circonstances, ne pas tenir compte des vœux du peuple, et si j'étais disposé à ne pas m'occuper de l'opinion clairement exprimée de mes commettants, sur cette question, je me croirais tenu de leur offrir ma démission de député, afin de leur permettre de se faire représenter ici par quelqu'un dont les opinions et les discours en parlement seraient plus en harmonie avec leurs opinions et leurs souhaits.

M. SCRIVER : Je ne comprends pas que la portée de la motion de l'honorable député de Toronto-Est (M. Small) soit ce que mon honorable ami de Cardwell a dit. Je ne comprends pas que cette motion ait seulement pour effet de restreindre la portée des amendements adoptés par le Sénat aux comtés où la loi Scott a été appliquée. Je crois qu'il y a quelque chose de plus. La motion déclare que l'amendement du Sénat sera approuvé.

M. WHITE (Cardwell) : Cette partie est retranchée.

M. L'ORATEUR : La motion telle que déposée entre mes mains, porte que tous les mots après "que," de la dite motion, soient retranchés, et les suivants ajoutés : "Dans les comtés et cités qui, à l'avenir adopteront le dit acte, et que le dit amendement soit agréé avec l'amendement ci-devant proposé." Mais ces derniers mots doivent être retranchés, parce qu'ils lient la Chambre à une proposition à être faite ultérieurement, et la motion porte que tous les mots après "que" soient retranchés, et les mots suivants ajoutés : "Dans les comtés, ou cités, qui, à l'avenir, adopteront le dit acte."

M. SCRIVER: Je ne vois aucune raison pourquoi la Chambre n'accepterait pas l'amendement. Si je comprends bien la motion, elle n'affecte aucunement l'action de la Chambre, au sujet des amendements faits par le Sénat; mais elle les restreint simplement, si la Chambre les adopte, aux comtés où la loi Scott pourra être adopté à l'avenir.

M. MILLS: D'après ce que je comprends, la proposition de l'honorable député de Toronto-Est (M. Small), restreint pratiquement l'application de la loi Scott aux comtés, où, à l'avenir, cette loi sera soumise au peuple. Dans tous ces comtés, d'après cette proposition, la prohibition totale sera lettre morte. Vous pouvez prohiber l'usage des liqueurs spiritueuses autres que les vins légers et la bière; mais quant à ces derniers breuvages, vous n'avez pas le pouvoir de les prohiber. Telle est la partie de l'amendement déposé entre les mains de l'Orateur. Il est parfaitement clair que c'est l'abrogation de la loi Scott, en ce qui concerne les vins légers et la bière dans tous les comtés où cette loi pourra être désormais soumise au peuple. Je suis opposé à une telle restriction. Je crois que, si le peuple juge à propos d'adopter le principe de la prohibition dans les comtés qui ne se sont pas encore prononcés sur cette question, il devrait être aussi libre de le faire qu'il l'a été jusqu'à présent sous la loi Scott. Si l'honorable député avait soumis à la Chambre une proposition déclarant que ceux qui ne veulent pas aller jusqu'à l'adoption du principe de la prohibition totale, mais croient servir mieux la cause de la tempérance en permettant l'usage des vins légers et de la bière, ou d'un système rigoureux de licences, cela serait très différent; mais ce n'est pas la proposition. La motion maintenant entre vos mains, est de permettre à la loi de tempérance actuelle d'opérer dans tous les comtés où elle a été adoptée; elle prescrit aussi que dans tous les autres comtés, ce pouvoir n'existera pas désormais. Le peuple aura seulement la liberté de prohiber l'usage des liqueurs enivrantes.

M. CURRAN: En essayant de répondre à l'honorable député qui a parlé il y a quelques instants, (M. Colby), je sens que la tâche que j'entreprends, en donnant, en quelques mots, libre cours à mes idées sur ce très important sujet, est beaucoup plus difficile qu'elle ne le serait, dans d'autres circonstances, si j'avais à parler à la suite de l'un des orateurs ordinaires de la prohibition.

A en juger par le ton admirable de l'éloquent discours que mon honorable ami a fait ce soir, cela me frappe fortement qu'il paraît avoir pleinement compris la pensée du grand philosophe et théologien, qui a dit qu'il doit y avoir unité dans les questions nécessaires, liberté dans les douteuses, et charité dans toutes. Toutes ses paroles de ce soir font certainement preuve de la plus grande charité en appréciant la situation. Il n'a pas mélangé la haine avec la sainteté, comme tant d'autres font dans des circonstances pareilles et dans les assemblées en faveur de la prohibition; il n'a pas essayé d'imputer des motifs inavouables à ceux qui diffèrent avec lui, et je puis dire que son discours de ce soir est de ceux qui peuvent le mieux convaincre, parce qu'il a soigneusement évité cette faute dans laquelle depuis quelque temps tombent les avocats de la prohibition d'offrir au mépris public jusqu'au corps le plus auguste du pays, parce qu'ils n'ont pas les mêmes vœux, et de traquer ceux qui ne partagent pas leurs opinions, de refuser toute liberté de pensée, et d'exercer directement une terreur sans nom au lieu de la charité. Au commencement de ses remarques, je désire dire que quant à moi personnellement, je souhaite du plus profond du cœur que chaque homme, que chaque femme, ou chaque enfant, s'abstienne strictement des liqueurs fortes, si sa santé le lui permet.

J'appartiens moi-même à la plus ancienne société de tempérance de Montréal,—la mère de toutes les sociétés catholiques d'abstinence totale de cette grande ville; j'y appartiens depuis plusieurs années. J'ai suivi avec intérêt ses progrès et ceux des sociétés de même nature, et je me suis

efforcé de découvrir sur quels principes mes compagnons de travail basent leurs efforts. Je pense qu'il y a une différence, et une grande, entre la tempérance et la prohibition, et je crois avoir raison de dire ce soir quelques mots en faveur de l'amendement, vu que ces sociétés dont j'ai parlé et qui ont travaillé pour la tempérance pendant tant d'années avec suite, avec générosité, avec noblesse et avec religion, ont trouvé le véritable terrain sur lequel on voit agiter cette question: Dans un document qui a été présenté à la législature provinciale à sa dernière session seulement, elles ont exposé leur programme de tempérance: Elles ont déclaré que le moyen d'arriver au succès n'est pas la prohibition, mais un système de licences strict, au moyen duquel on n'accorderait de licences qu'aux personnes dont le caractère donnerait toutes les garanties, et en la respectabilité de qui le public pourrait avoir confiance. En second lieu, elles posent ce principe, que le gouvernement doit passer une loi sévère, qui soit fidèlement et rigoureusement exécutée, pour l'analyse des boissons que l'on détaille par tout le pays, et pour s'assurer qu'elles ne contiennent rien de nuisible à la santé des buveurs. Voilà les deux règles qu'elles ont adoptées, et je ne crois pas suivre une fausse voie en y adhérant.

L'un des avocats les plus polis et les plus puissants de la cause de la tempérance, l'un de ceux, je suis heureux de le dire, qui évitent généralement ces extravagances de langage que l'on retrouve chez plusieurs des chefs de son parti, le député de King (M. Foster), nous a demandé avec solennité: quelles sont vos raisons? en avez-vous? pourquoi cette tentative? la question a-t-elle été soulevée? l'opinion publique s'est-elle prononcée? Y a-t-il quelques raisons morales ou matérielles, des raisons d'une nature quelconque qui puisse induire la Chambre à accepter l'amendement qui vient d'être soumis? Et bien, je crois qu'il y en a, et de puissantes raisons de morale; et l'on a vu se ranger en faveur de l'amendement, ou tout au moins de son principe, des personnes occupant des positions distinguées dans le monde ecclésiastique, n'appartenant pas exclusivement à une dénomination, mais se rencontrant dans toutes, qui ont parlé avec vigueur, honnêteté, franchise, et n'ont pas hésité, quelles que pussent être les conséquences, d'exprimer leurs vœux sur une question si ardemment débattue. Je crois, M. l'Orateur, que je n'ai pas à rougir de la compagnie d'un homme aussi distingué que l'archevêque Lynch, de Toronto, qui adressait aux journaux, il n'y a pas longtemps, une lettre si forte, si vigoureuse sur cette même question. Permettez-moi, M. l'Orateur,—et je promets de ne pas fatiguer la Chambre longtemps, car je comprends que les discours de peu de durée sont mieux goûtés que les longs à cette époque avancée de la session,—permettez-moi de citer un ou deux passages de cette lettre. Elle nous dit que la prohibition n'est pas une doctrine saine, qu'elle ne peut triompher, et, pour employer ses propres termes:

Il est difficile d'implanter une vertu morale chez des gens préjugés. Ceux-ci réclameront toujours le droit de faire à leur guise à la condition de ne pas faire tort à leurs voisins. L'Eglise a encouragé la tempérance volontaire au moyen des associations; et le pape a même accordé des indulgences à ces sociétés de tempérance.

L'archevêque continue en disant que lui-même et son clergé ont employé toute leur influence pour combattre l'intempérance, et qu'ils n'ont pas raison de se décourager à la vue des résultats obtenus. Mais il va plus loin, et il pose une doctrine qui m'a toujours guidé dans mes votes contre la prohibition. Je me suis convaincu que le principe de la prohibition est anti-chrétien, j'ai l'autorité de l'archevêque pour m'appuyer, et cela me suffit. Il nous dit:

On a prétendu que l'usage du vin est défendu par la Bible. Tel n'est pas le cas. Notre divin Rédempteur a institué l'un de ses plus grands sacrements au moyen du pain et du vin.

Après avoir cité cette autorité distinguée, je vais parler du remarquable discours prononcé il y a quelques jours par le

révérend M. Grant, principal du Queen's College, de Kingston, au cours duquel il disait :

Il y a eu plusieurs courants d'opinion sur le sujet, et l'on devrait s'efforcer d'adopter les seules opinions qui sont raisonnables, modérées, au lieu de pousser vers les idées extrêmes. Il n'y a qu'une opinion parmi nous sur le péché d'intempérance, mais plusieurs peuvent penser qu'on en a trop dit sur ce seul péché et qu'il y a dans le pays de plus grands vices encore.

J'approuve pleinement ces paroles. Je crois sans ambages que le péché d'ivrognerie ne jette pas dans l'ombre tout le décalogue, et que le simple fait d'être en faveur de la loi Scott est loin d'être un certificat de toutes les vertus. Le principal dit :

Les partisans des mesures modérées sont aussi ardents à prêcher la tempérance et à dénoncer l'ivrognerie que les extrémistes. Tout le monde est d'accord sur le but à atteindre, à savoir, de faire régner la sobriété, mais on peut différer sur les meilleurs moyens pour y arriver. Doit-on terroriser ceux qui ne sont pas des extrémistes? Ceux qui veulent terroriser les gens qui ne vont pas aussi loin qu'eux sont les plus grands ennemis de l'excellente mission qu'on se propose, parce qu'ils chassent des rangs de la cause des personnes qui voudraient coopérer avec eux à l'extirpation du grand mal de l'intempérance.

M. l'Orateur, peut-on trouver une preuve plus palpable de la vérité de cette assertion d'un homme distingué, que les déclarations des orateurs et les écrits des journaux favorables à la loi Scott, et que les moyens qu'ils emploient pour ravalor le Sénat aussi bas que possible, qui disent que les sénateurs sont indignes de tout respect et qui se servent envers eux des épithètes les plus grossières. Après tout, je pense que c'est là le langage habituel de ceux qui ont parlé en faveur de la prohibition contre leurs adversaires. Je puis en mentionner d'autres, qui ont parlé au point de vue moral seulement, des hommes de poids également, dont l'opinion mérite le plus grand respect de cette Chambre ou de tout autre corps public du pays. Il n'y a pas, comme je l'ai dit, qu'une partie du pays qui se soit déclarée en faveur de la proposition de mon honorable ami de Toronto; l'on voit que les professeurs du Trinity College, du collège Saint-Michel, que la plus forte partie des médecins de Hamilton, qu'un grand nombre des médecins de Toronto, 37 je crois, que le maire de Toronto et 36 des échevins de cette ville, et qu'un nombre considérable d'autres citoyens de haute position, dont l'opinion mérite d'être respectée, partagent les opinions émises dans l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto (M. Small). Je ne dirai rien des pétitions qui ont plu dans cette Chambre. Nous savons tous ce que valent les pétitions, mais nous en avons certainement vu assez de déposées sur la table de la Chambre et venant de toutes les parties du Canada, pour nous convaincre qu'il y a dans le pays un très fort courant en faveur de la proposition de mon honorable ami le député de Toronto.

Mais, M. l'Orateur, il y a quelque chose de mieux que les noms des hommes éminents et des corporations influentes dont j'ai parlé. C'est ceci : cette loi est pratiquement une loi de confiscation; elle enlève réellement aux gens leur propriété; elle leur ôte leurs moyens d'existence; elle déprécie, sans rien leur donner en retour, des biens honnêtement acquis. Je ne suis pas de ceux qui croient que les distillateurs et les brasseurs sont un tas de malhonnêtes gens et de canailles qui doivent être dénoncés. Je ne puis m'entendre avec ceux qui croient que des hommes comme les Dow, les Scott, les Molson, les O'Keefe et une foule d'autres par tout le pays, qui ont de hautes positions sociales, qui font largement la charité, qui ont noblement fait leur devoir envers leur pays de toutes les manières, qui sont à la tête d'affaires légitimes et légalisées, doivent être dénoncés à raison du genre de commerce où ils sont engagés. Laissez-moi, M. l'Orateur, demander s'il est un autre terrain sur lequel étayer notre position, s'il y a d'autres raisons qui peuvent être invoquées. En dehors des raisons morales, n'y a-t-il pas de bonnes raisons matérielles pour que l'amendement soit adopté. Bien que les statistiques nous démontrent aujourd'hui que le Canada est un pays ainsi tempérant

M. CURRAN

qu'aucun autre au monde, et qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer de l'intempérance du peuple, si nous voulons promouvoir la tempérance bien entendue et si nous désirons la répandre davantage, voyons ce qui se passe dans les autres pays. Presque partout en employe une moyenne d'alcool plus forte que dans le Canada. Commençons par le Royaume-Uni : on y consomme 1.92 gallon de bière, de vin et de spiritueux par tête; en France 2.65 pour 100; en Allemagne 1.60 pour 100; en Hollande 2.05; en Belgique 2.07; dans le Danemark 2.60; aux Etats-Unis 1.31; au Canada seulement 75 pour 100 d'un gallon. Et pourquoi y a-t-il en France si peu d'ivrognerie chez le peuple? Tout simplement parce qu'on y boit les vins du pays, et qu'en dehors des villes on n'est pas adonné à l'usage des spiritueux.

Voilà un pays où le peuple est sobre, où l'ivrognerie n'est pas la règle, où l'on rirait partout à l'idée de la prohibition. Notre alcool est de beaucoup plus nuisible, et c'est pour cela que je crois qu'au point de vue moral nous ferions un grand pas en avant en adoptant l'amendement qui nous est proposé. Que l'on me permette de demander ce que nous ferions à l'égard des personnes dont nous ruinerions les affaires. N'ont-elles pas d'intérêts dans le pays? Voici quelques chiffres. Il y a près de 4,000 hôtels autorisés dans Ontario, et environ 6,000 dans tout le Dominion. En 1883, leur évaluation se montait dans Ontario de \$12,000,000 à \$15,000,000. Il y a 104 brasseurs dans Ontario et Québec, et leur capital, selon le département du revenu de l'intérieur, est de \$4,122,888; leurs bâtisses valent \$2,397,470, et leur matériel \$1,331,227. Le capital placé dans les distilleries est de \$4,000,000. Voyez le montant de ces capitaux, voyez tous ces hommes, non seulement ceux dont les capitaux et l'industrie sont menacés, mais les milliers et les milliers de ceux qui directement ou indirectement sont employés dans ces industries; allons-nous les priver, sans un sou d'indemnité, et de leurs industries et de leurs emplois? allons-nous déprécier leurs propriétés? allons-nous les réduire à la mendicité par l'opération de cet acte? Il y a plus encore. Nous avons entendu dire ce soir que les partisans du vin et de la bière ont beaucoup de sympathies dans le public; mais, sans parler des brasseries, il y a des sommes très considérables placées dans les vignobles du pays; puis il y a, en outre des brasseurs et des distillateurs, les tonneliers, les cultivateurs de houblon et d'orge, d'autres personnes encore qui sont directement ou indirectement atteints par cette législation.

Mais il y a d'autres raisons. Je parlais tantôt au point de vue moral seulement. Sous le rapport matériel l'on a également l'opinion de personnes dignes de respect. Il a été présenté à la Chambre des pétitions venant de banquiers, de sociétés de prêt, de diverses institutions monétaires, tendant toutes à faire voir que sous le système proposé les valeurs seraient grandement dépréciées. Je crois qu'avec tous ces faits sous les yeux, nous ne devons pas hésiter beaucoup sur le vote que nous avons à donner. Mais je me pose cette question : Est-il probable que ce mouvement de tempérance réussisse, s'il n'a pas pour l'appuyer la grande force morale des vrais abstèmes? Je dis qu'un acte du parlement ne peut pas faire un peuple sobre. Vous ne pouvez certainement pas espérer de cet acte un plus grand bien, une plus efficace croisade de tempérance, des résultats plus durables, qu'il n'en est sorti du grand mouvement qui s'est fait en Irlande il y a quelques années—le plus grand mouvement de ce genre qu'il y ait jamais eu. Je veux parler des efforts du célèbre père Matthew. Voici quelques lignes d'un auteur compétent qui a écrit sur la question, M. A. M. Sullivan, un des hommes les plus habiles de l'Irlande, mort il n'y a que quelque temps, un membre distingué de la Chambre des Communes anglaise, et quo son éloquence et ses capacités plaçaient haut. Il était, je puis dire, l'un des champions les plus avancés de la tempérance telle que nous la comprenons, de celle qui s'acquiert par la persuasion morale, l'exemple des sociétés et la religion. Que dit-il en parlant de la grande

croisade du père Matthew ? Que dit-il de ses deux grands chefs, O'Connell et Matthew ?

Dans deux rôles entièrement différents, ces deux hommes se sont cependant acquis de la célébrité et de la louange. L'un était un chef politique, l'autre un réformateur des mœurs. L'un avait dans la main l'allégeance de tout un parti dans l'Etat, l'autre recevait foi et hommage de tous. Il n'y a peut-être par un pays au monde, un pays où l'on ne vénérait la mémoire du père Matthew. Partout où les hommes excellents travaillent à relever l'humanité, l'histoire de sa carrière les stimule à de nouveaux efforts, et l'on s'intéresse vivement à savoir jusqu'à quel point son œuvre a péri avec lui ou lui a survécu.

Il dit ailleurs :

J'ai dit que le succès étonnant de la croisade de tempérance de 1838 à 1845 a été dû en grande partie à l'enthousiasme, et qu'il devait être suivi d'une réaction. Même sans malheur accidentel, je suis sûr que cette réaction se serait produite, mais rien qui aurait pu mettre sérieusement en danger la réforme opérée par le père Matthew.

C'est ainsi que cet historien éminent, cet avocat distingué de la tempérance, parlait de l'œuvre de l'apôtre de la tempérance, qui fut aidée non seulement par son éloquence et son habileté, mais aussi par l'enthousiasme religieux qu'il avait su créer. Cependant il dit que la réaction se ferait certainement sentir.

Sous la loi Scott il y aura quelque chose de plus que la réaction. Il est certain qu'un jour ou l'autre elle sera rappelée, mais pas avant que la loi soit tombée en désuétude et que le pays ait souffert beaucoup dans ses intérêts matériels et de la morale. Je dis que dans ce cas comme dans le cas de tout autre mouvement de ce genre il est bien mieux de s'attacher aux bonnes vieilles idées, laissant la morale du peuple aux soins du clergé qui en a la charge. Ce sont les hommes qui ont le plus d'influence, qui remuent le plus profondément le cœur des masses, et au lieu de chercher à les remplacer par la législation, travaillons sincèrement et honnêtement dans le sens indiqué dans la lettre de Sa Grâce l'archevêque de Toronto. Je suis convaincu qu'en suivant cette ligne de conduite, des hommes qui sont honnêtes et sincères, des hommes qui désirent voir leurs concitoyens et concitoyennes s'abstenir des liqueurs enivrantes, auront plus d'influence, auront beaucoup plus de poids, leurs paroles seront plus efficaces et leur exemple sera plus salutaire ; et je suis de plus convaincu que, comme dans cette œuvre l'auteur rend justice aux brasseurs et distillateurs d'Irlande du temps de la croisade du Père Matthew, et parle en termes les plus élogieux de leur magnanimité en toute occasion lorsqu'on leur faisait appel en faveur des œuvres de bienveillance et de charité, de même, les personnes engagées dans ce commerce, dans ce pays, ne regretteront pas de voir ce mouvement de tempérance se propager—non pas une mesure de confiscation, non pas un mouvement qui, en vertu de la loi, cajolera une partie des parties intéressées et répandra la terreur chez les autres, qui fermera la bouche aux uns et intimidera les autres et les empêchera d'agir ; mais je dis que ces hommes verront avec plaisir une croisade véritable en faveur de la tempérance, une croisade qui aura un effet durable, parce qu'elle sera basée sur les vrais principes de la chrétienté, qu'elle touchera le cœur du peuple et produira des effets durables et permanents qu'aucune législation de la nature de la loi Scott peut produire.

M. CASEY : Je ne me lève pas dans le but de discuter la question de la loi Scott d'une manière abstraite, ou sur la convenance de faire usage des liqueurs alcooliques, mais je me restreindrai autant que possible à la question qui nous est maintenant soumise, à savoir, premièrement, si nous devons accepter l'amendement du Sénat tel qu'adopté par cette Chambre, et en second lieu, si nous devons l'accepter avec l'amendement proposé par la motion maintenant entre vos mains. Je crois que l'amendement fait par le Sénat est tellement à l'encontre du sentiment de cette Chambre, qu'il ne vaut guère la peine d'être discuté. Ce serait un tel abus de confiance envers ces comités où la loi Scott a été adoptée dans l'intention d'obtenir une prohibition totale, de changer la loi après qu'ils l'ont adoptée, et de

permettre la vente de liqueurs enivrantes, idée que la Chambre semble avoir repoussée entièrement, car je suis porté à croire que l'amendement maintenant entre vos mains est l'œuvre de ceux qui, en somme, sont favorables à l'ensemble des amendements du Sénat, et je suppose qu'ils les accepteraient comme étant la forme sous laquelle ils devraient être présentés à cette Chambre. Quant à la question de savoir si la loi Scott, lorsqu'elle sera discutée de nouveau, ne s'appliquera pas à la bière et aux vins légers, je dois dire que je ne considère la loi Scott qu'à l'état d'expérience.

En 1878, cette Chambre a décidé à l'unanimité de doter la population d'aucun comté de la Puissance du droit de tenter l'expérience. On en a fait l'expérience ici et là depuis, et dernièrement d'une manière plus générale qu'autrefois, et on s'est aperçu qu'il était nécessaire de demander des amendements non pas aux clauses fondamentales de la loi, mais à son rouage, afin de permettre d'en continuer l'essai—je ne dis pas que ce soit nécessairement avec succès, mais avec conditions franches. La loi que l'on cherche maintenant à amender a été présentée devant cette Chambre, et l'opinion de la grande majorité semblait être que nous devions nous restreindre à faire ce que l'on demandait pour le bill, et d'amender le rouage de la loi de manière à la rendre plus facile à fonctionner. Voici quelle semblait être l'opinion de la Chambre, parce que presque tous les amendements ayant une tendance à modifier les clauses fondamentales du bill ont été rejetés par de fortes majorités. C'est l'impression générale que l'on conservait du sentiment de la Chambre sur cette question, et l'amendement qui depuis, a été proposé au Sénat, n'a pas que je sache, été proposé ici du tout. On ne supposait pas qu'il aurait la moindre chance d'être accepté, vu l'opinion émise par la Chambre par plusieurs votes. Je crois que dans les circonstances actuelles et considérant l'état de l'opinion publique dans le pays, considérant les récentes et nombreuses victimes de la loi Scott dans différents comtés, je maintiens que la majorité de cette Chambre et celle du pays sont encore d'opinion que l'expérience devrait se continuer, que la population du Canada devrait avoir le pouvoir d'adopter la loi Scott sous la forme d'une loi prohibitive, comme elle l'est à présent. Je ne discuterai pas si le peuple doit l'adopter ou non, mais je dis qu'il devrait posséder le droit, comme il l'a eu depuis plusieurs années, d'adopter la prohibition locale s'il le juge à propos. Je pense que c'est le sentiment du pays en général et celui de la majorité de cette Chambre, que le résultat des changements proposés dans la loi non seulement permettrait la vente de la bière et des vins légers, mais détruirait presque complètement la nature prohibitive de la loi. Je ne sais pas jusqu'à quel point l'expérience a été faite ailleurs, mais il me semble que si vous ne permettez que des buvettes soient établies pour la vente de la bière et des vins légers, vous augmenterez, pour le moins, la difficulté d'empêcher la vente du whisky et d'autres liqueurs distillées dans ces buvettes, peut-être venant des mêmes réceptacles et consommés dans les mêmes verres que ceux en usage pour la vente des vins légers.

Dans le cas des vins, il est très facile de les alcooliser de manière à les rendre beaucoup plus capiteux que dans leur état naturel, et il n'y a aucun doute que des vins ainsi alcoolisés seraient très capiteux, si la vente des vins était permise. Je pense donc que le changement proposé détruirait complètement le but de la loi Scott. Le but de cette loi est de prohiber la vente des liqueurs alcooliques, et si vous permettez la vente de ces liqueurs en vertu de la loi Scott, je ne vois pas qu'il vaille beaucoup la peine de permettre au peuple de tenter l'expérience du tout, ou de passer une loi soi-disant prohibitive, mais que ne l'est pas. Je suis d'avis que si vous faites ces changements à la loi, il vaudrait mieux l'effacer du statut complètement et ne pas jouer la comédie de prétendre faire l'essai de la prohibition locale quand nous ne faisons l'essai de ce que tout au plus on peut appeler pro-

hibition partielle; et ce qui dans la majorité des cas ne sera pas la prohibition du tout; car je suis convaincu que si les buvettes sont ouvertes pour la vente de ces boissons légères, on vendra aussi avec ces boissons quelque chose qui *gratte*, suivant l'expression populaire. L'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran), qui m'a précédé dans ce débat, a dit que la loi Scott signifiait la confiscation de la propriété. Cette question a été beaucoup débattue déjà et peut l'être encore, mais je ne crois pas que ce soit le temps de le faire. Nous ne discutons pas la question de savoir si elle pourrait être modifiée sous certains rapports. Il est clair que la Chambre est en faveur de conserver cette loi en quelque forme que ce soit; c'est pourquoi il est déplacé de discuter la question de savoir si cela entraîne la confiscation de la propriété ou non.

S'il en est ainsi, et si l'on peut démontrer à la Chambre et au pays que cela peut causer des torts à quelqu'un, on pourra alors réclamer une indemnité, et sans doute on l'obtiendrait; mais ce n'est ni le lieu ni le temps de soulever la question, et ce n'est pas, je crois, en accord avec les règlements de la discussion de chercher à soulever des préjugés contre ceux qui considèrent la question dans les intérêts de la cause de la tempérance, en indiquant de prétendues injustices dans la loi même et qui ne se rapportent pas à la question maintenant devant le fauteuil. On peut en dire autant des remarques de l'honorable député concernant la respectabilité des brasseurs et des distillateurs, de la nature non chrétienne de la loi, et des autorités éminentes citées à l'encontre. Ce sont tous des sujets qui peuvent être discutés, mais ils ne se rapportent pas à la question maintenant devant nous. On doit recevoir avec respect les opinions des archevêques et autres hauts dignitaires, même ceux qui ne croient pas que ces opinions engagent en rien leur conscience; mais je ne vois pas qu'elles aient aucun rapport avec la présente question de savoir si nous devons ou ne devons pas accepter les amendements du Sénat.

Ce sont des arguments à l'encontre de la question de législation prohibitive ou facultative de toute espèce, et ne se rapportent pas à la question que nous avons maintenant à décider. Mon honorable ami, en parlant de la somme de capitaux investi dans le commerce des liqueurs en général, a aussi parlé du montant considérable investi dans les vignobles du Canada. Je sais que la somme est considérable; je sais qu'il existe des vignobles considérables dans la partie du pays que j'habite, mais l'honorable député n'a pas cité ces chiffres à propos, car il se trouve que le vin indigène est soustrait aux dispositions de la loi Scott, ce qui n'empêchera pas les propriétaires de ces vignobles d'en retirer tout le bénéfice possible. Pour connaître l'opinion du peuple sur cette question, nous n'avons qu'à tirer parti de l'enseignement de ce jour même. On me dit que la loi Scott a été adoptée dans Middlesex et dans Lincoln par de grandes majorités, tandis que dans Perth le résultat semble avoir été contraire à la loi, bien qu'il y ait des nouvelles à attendre de plusieurs bureaux de votation. Quand, le même jour, la loi est soumise dans trois comtés et qu'elle est adoptée par deux, je pense que nous sommes forcés de conclure que l'opinion du pays, manifestée en la seule manière qu'elle puisse l'être, est encore en faveur de tenter l'expérience.

L'honorable député de Stanstead (M. Colby) a fait une ou deux suggestions qui méritent notre attention et que l'on pourrait rendre pratiques avant que cette question soit décidée, si toutefois on considère qu'il soit nécessaire qu'on les rende pratiques cette session. Il a suggéré que les électeurs aient le choix entre la loi Scott telle qu'elle existe maintenant et la loi Scott tolérant l'usage du vin et de la bière. Je ne vois pas beaucoup d'objection à cela, bien que je ne pense pas qu'une loi en partie prohibitive signifie beaucoup; cependant, s'il se trouve un comté qui ne désire pas adopter la prohibition pure et simple, mais qui désire adopter la prohibition des boissons distillées, je crois que l'expérience devrait en être faite. Seulement, je crois que ceci ne pourrait

M. CASEY

avoir lieu que dans les comtés où la loi Scott a été soumise et n'a pu être adoptée, ou dans les comtés où il n'y a pas un nombre suffisant de requérants pour faire soumettre la loi elle-même. Il peut y avoir des endroits où une loi modifiée soit la seule qui convienne à la population; mais je crois qu'il serait mal, tant dans l'intérêt de l'expérience que nous tentons, que dans les intérêts de la morale publique, si nous empêchions d'avoir la loi Scott dans les comtés qui préfèrent l'avoir telle qu'elle existe, afin de plaire à ceux qui préfèrent une prohibition modifiée. Divers projets ont été soumis, à ma connaissance, pour le choix de ces deux alternatives par le peuple; plus tard, l'occasion pourrait se présenter de discuter un projet de ce genre. Ce que je désire démontrer c'est que si aucun dommage n'est causé par la loi Scott, on tout et partout, une mesure purement prohibitive, le moyen de faire disparaître ce mal n'est pas en stipulant que la loi Scott ne sera en tout et partout qu'une mesure prohibitive partielle, mais en stipulant que le peuple aura l'occasion de choisir entre deux ou trois alternatives en des temps différents, jusqu'à ce qu'il en trouve une qui lui convienne. Partageant ces vues, je ne puis faire que de voter contre l'amendement que vous tenez à votre main et contre l'amendement qui vient du Sénat, soit sous la forme actuelle ou sous une forme amendée, comme ce le serait si l'amendement était adopté.

M. GIROUARD: Je ne me lève pas dans le but de prononcer un di-cours. Je désire communiquer à la Chambre des statistiques qu'il m'a été donné de voir il y a quatre ou cinq semaines. Dans le journal le *Enquirer*, de Cincinnati, en date du 28 mars dernier, je trouve le résumé d'un rapport d'une commission nommée par le gouvernement Suisse, sur les causes de la propagation de l'intempérance dans ce pays. Comme je crois que les chiffres et les aperçus de ce rapport se rattachent beaucoup à la présente question, je solliciterai l'attention de la Chambre pendant la lecture de quelques extraits. L'article est intitulé "L'ivrognerie dans tous les pays," et est reproduit du *Times* de Londres:

La consommation des boissons alcooliques en Suisse, principalement sous la forme peu désirable d'alcool, et encore sous la forme plus pernicieuse de l'absinthe, a augmenté dans des proportions tellement extraordinaires pendant les dix dernières années, et les maux qui en découlent sont si grands et si multiples, que dernièrement le conseil fédéral a résolu de faire une enquête rigoureuse à ce sujet, dans le but aussi d'établir les faits sous leur véritable aspect quant à la suggestion faite d'adopter des mesures de correction suivant la nécessité qu'exigera le cas, et qui tombera sous le coup de la loi. Quiconque voudra consulter les instructions du conseil fédéral à ce sujet, se convaincra que les travaux ont été bien et consciencieusement faits. Les instructions sont accompagnées d'un rapport du docteur Schuler, inspecteur des manufactures au bureau fédéral, et d'un fort volume dans lequel sont consignés les lois et l'expérience des différents pays étrangers sur la question de l'ivrognerie, préparées par le bureau fédéral des statistiques. Tous ces documents sont publiés dans les deux principales langues parlées dans la Confédération. La lettre d'instructions et le rapport du docteur Schuler sont des exemples remarquables de concision. Ils comprennent, dans un cadre restreint, non seulement à peu près tout ce qu'il importe aux législateurs suisses de connaître, mais une foule de renseignements utiles à ceux qui portent intérêt à la condition des peuples et à la grande question de l'ivrognerie.

Plus loin, l'article dit, qu'entre les années 1851 et 1855:

L'importation des spiritueux a augmenté avec plus de rapidité que celle des vins. De 1851 à 1855 elles s'élevaient à 35,583 quintaux; et d'après le dernier rapport elles sont maintenant de 130,000 quintaux. Ici encore, nous avons à constater l'augmentation significative qui a eu lieu après la guerre. Cette augmentation n'a fait que progresser depuis ce temps.

D'un autre côté, quand l'importation des spiritueux augmentait, la production des vins indigènes diminuait en Suisse:

Les vignobles de Zurich, Scnallhansen et d'Aargau, qui vendaient plus de 500,000 hectolitres en 1874 et au delà de 800,000 en 1875, n'en ont fourni que 314,000 en 1881 et 113,000 en 1882, et la moyenne de la diminution annuelle dans le Confédération en général est estimée de un quart à un tiers, comparé aux années 1874, 1875, 1876 et les années précédentes. Le cidre qui autrefois se produisait en plus grande quantité que le vin, a éprouvé une diminution bien plus considérable.

Ce rapport contient aussi un tableau préparé avec soin d'après les rapports les plus récents, indiquant la consumma-

tion par tête dans les différents pays, des spiritueux, des vins et de la bière, et dans ce tableau le Canada figure comme étant le pays le plus sobre du monde :

	Spiritueux 50 degrés de for- ce alcoolique. Litres.	Vin. Litres.	Bière. Litres.
Canada	3·08	0·29	8·51
Norvège	3·90	1·00	15·30
Etats-Unis	4·79	2·64	31·30
Grande-Bretagne et Irlande	5·37	2·09	143·92
Autriche-Hongrie	5·76	22·40	28·42
France	7·28	119·20	21·10
Russie	8·08	Inconnu.	4·65
Suède	8·14	0·36	11·00
Zollverein-Allemand	8·80	6·00	65·00
Belgique	9·20	3·70	169·20
Suisse	9·40	55·00	37·50
Pays-Bas	9·87	2·57	27·00
Danemark	18·90	1·00	33·33

A la suite de ce tableau vient un résumé des habitudes des ivrognes des différents pays :

Ainsi, la France est de toutes les nations celle qui fait la plus grande consommation de boissons alcooliques ; viennent ensuite la Belgique et la Suisse, occupant presque la même position ; le Danemark vient en quatrième, tandis que l'Angleterre ne figure qu'au cinquième rang, et l'Allemagne au sixième. Si les faits sur lesquels sont basées ces conclusions venaient d'une source moins digne de confiance que celle du gouvernement Suisse et de son excellent bureau de statistiques, on pourrait mettre en doute leur exactitude, tellement la croyance est répandue qu'une abondance et la dissémination des vins légers produisent nécessairement la modération, et que nous, Anglais, nous sommes de plus forts buveurs que nos voisins sur le continent. Mais ces vins, bien que légers, sont plus chers que d'ordinaire, et contiennent plus que deux fois autant d'alcool que la bière, et les Français boivent le vin presque aussi librement que les Anglais boivent la bière. Tout le monde, en France, y compris les femmes et les enfants, boivent du vin, et pour un homme en bonne santé, deux litres par jour ne sont pas considérées comme excessives. Les Français, de plus, sont très amateurs de café noir, et une demi-tasse de café noir est presque invariablement accompagné d'un "petit verre de cognac." La consommation des spiritueux sous forme de cognac, d'absinthe et de vermouth doit être très grande, et s'est, sans doute, comme en Suisse, accrue par suite de la rareté relative et du prix élevé du vin. Ainsi, il n'y a pas d'abstinence totale en France, et bien que l'on boive plus dans ce pays qu'en Angleterre, il y a probablement moins d'ivrognerie. Un ouvrier anglais prend la "goutte un peu trop forte," le samedi et le dimanche, mais il compense en ne prenant presque rien les autres jours. Un ouvrier français ne fait pas de distinction entre les jours. Il ne s'enivrera pas, bien qu'à la fin de la semaine il aura probablement absorbé deux fois autant d'alcool que son confrère anglais.

J'attire spécialement l'attention des avocats de la prohibition sur les statistiques suivantes :—

Un fait singulier et significatif signalé dans le message, c'est que contrairement à la théorie généralement reçue, il paraît qu'il n'y a pas de rapport direct entre l'ivrognerie et les facilités accordées aux buveurs. Deux cartes sont données, l'une à côté de l'autre. L'une est colorée, de manière à indiquer la proportion des décès causés par l'alcoolisme dans chaque canton de la Confédération ; l'autre ombrée de manière à montrer le nombre des tavernes par 1,000 habitants dans le même district. Le canton dans lequel il y a le plus de mortalités—10.1 par 1,000 décès certifiés—est Solothurn, et dans Solothurn, il y a huit tavernes par 1,000 habitants. Dans Thurgau, d'un autre côté, avec douze tavernes par 1,000 habitants, la proportion des décès causés par l'alcoolisme est seulement de neuf par 1,000. Graubunder, avec dix tavernes par 1,000 habitants, a 2·7 décès par 1,000 ; tandis que Berne, avec 8·3 décès par 1,000, n'a pas plus que quatre tavernes par 1,000 habitants. Dans Ticino, c'est justement le contraire—c'est-à-dire, dix tavernes et 1·3 décès par 1,000.—La même chose existe dans le canton Schwyz, où il y a douze tavernes et 2·9 décès par mille. Le seul canton dans lequel le nombre de tavernes paraît avoir un rapport avec l'intempérance est Neuchâtel, où il y en a neuf par 1,000 habitants et où les décès sont de 10·2 par 1,000.

Mon attention a été attirée, l'autre jour, sur un petit paragraphe, publié dans le *Frank Leslie's Illustrated Paper*, du 30 mai, qui dit :

La réunion de 600 brasseurs est le rare spectacle dont New-York vient d'être le théâtre. Ces hommes représentaient 3,000 brasseries, qui manufacturent 16,000,000 de caques de bières, chaque année, et qui emploient 500,000 hommes—un treizième de tous les ouvriers des États-Unis ! Aucune bière ne fut servie à la convention, bien qu'elle se tint dans une cour de distillerie, les brasseurs se contentant de l'eau froide ! Et puis, ce qui est encore plus étrange, il y eut un discours "en faveur de la tempérance" dans lequel l'orateur, dans le meilleur style de Gough, déplorait les maux de l'intempérance, et insistait sur le moyen de développer la tempérance en encourageant l'usage des bières, en contrôlant, et si c'est nécessaire, en prohibant la vente des liqueurs

distillées. Pour atteindre ce but, l'orateur conseillait l'abolition de taxes sur la bière, et l'augmentation des taxes sur le whisky et autre spiritueux, qui sont une malédiction dans le monde. Cette opinion n'est rien moins que nouvelle ; mais elle assume un caractère encore plus nouveau en étant émise sérieusement, et, sans doute, sincèrement, par les brasseurs, qui apparaissent dans le rôle de réformateurs. La question soulevée ne doit pas provoquer le rire, ni être passée sous silence. Cette question mérite d'être prise en considération. Un exposé récent, publié par Neal Dow, porte que les liqueurs fortes causaient plus de misère que jamais dans l'État du Maine ; que la prohibition avait échoué dans le Kansas et l'Iowa, et qu'il devenait urgent que le problème de l'ivrognerie fût ré-examiné.

Je soumets ces chiffres à la sérieuse considération des membres de cette Chambre, qui, je n'en ai aucun doute, sont tous intéressés au succès de la cause de la tempérance. D'après moi, l'amendement qui a été proposé, pour permettre l'usage des vins légers et de la bière, est le meilleur,—et non seulement le meilleur, mais le seul moyen d'encourager efficacement la cause de la tempérance. Quand j'étais, l'année dernière, en Europe, où je n'ai pas séjourné longtemps, mais assez pour constater s'il y avait de l'ivrognerie ou non ; quand j'ai voyagé en France et en Italie, j'ai été étonné de ne pas rencontrer un seul homme sous l'influence de l'alcool, bien que les vins légers fussent débités à toutes les stations de chemins de fer, dans tous les hôtels et restaurants, et bus par chacun—par les hommes, les femmes et les enfants—comme on boit l'eau en Canada. D'après ce que j'ai lu, et avec l'expérience du passé, je crois que le système de permettre et d'encourager l'usage des vins légers et de la bière sera le meilleur moyen de servir la cause de la tempérance. Je dois admettre, cependant, que l'argument de l'honorable député de Stanstead (M. Colby), a beaucoup de force. Plusieurs croient que cet expédient modéré, choisi entre le système des tavernes licenciées, où toutes sortes de liqueurs sont débitées, et la prohibition, n'est pas le meilleur. Je dois admettre qu'il y a beaucoup de force dans le raisonnement de mon honorable ami, qui dit : Essayez les deux expédients ; que le peuple juge, lui-même, du mérite de cette question, et j'ai l'espoir que ceux des honorables membres qui ont étudié le sujet plus que moi, proposeront, avant la fin du présent débat, un amendement par lequel la présente difficulté sera réglée de manière à ce que le peuple ait l'option d'appliquer la loi Scott avec son article prohibitif, ou d'appliquer la loi Scott modifiée par une disposition qui permet l'usage des vins légers et de la bière.

Enfin, si une mesure de ce genre doit être adoptée, j'espère que le gouvernement, pour lui donner plus d'effet, fera, de son côté, quelque chose pour encourager la cause de la tempérance dans le sens que j'ai indiqué, et qui est désiré par un si grand nombre. J'espère que le gouvernement abolira tous les droits sur les vins légers et la bière, afin d'en faire des breuvages à bon marché, à la portée de toutes les bourses. D'après ma ferme conviction, si vous voulez établir la prohibition des liqueurs fortes, faites-le, et je n'y vois pas d'objection, si vous les remplacez par des vins légers et de la bière à bon marché, qui seraient exempts de droits. D'après moi, ce ne serait pas seulement le meilleur mode, mais ce serait l'unique moyen d'encourager efficacement la cause de la tempérance.

M. FAIRBANK : Avec ceux qui croient honnêtement qu'il vaut mieux leur indiquer par la législation, ce qu'ils doivent boire que de prohiber entièrement l'usage de leur breuvage ; avec ceux qui soutiennent que l'usage modéré du vin pur, ou de la bière légère, n'est pas préjudiciable ; avec ceux qui soutiennent que pour certaines personnes, qui viennent s'établir dans ce pays—je veux parler surtout des Allemands—une prohibition absolue est trop sévère ; avec ceux qui soutiennent ces opinions sincèrement, je ne me querellerai pas, et mon opinion personnelle sur ces points importe peu à la Chambre.

Mais si l'on nous proposait sérieusement un système de cette nature, il serait nécessaire, d'après moi, que les promoteurs nous indiquassent clairement comment ces breuvages purs peuvent s'obtenir. Nous savons très bien que l'usage

des mélanges de toutes sortes et des vins falsifiés de toute espèce de manières n'est pas ce que désirent ces honorables messieurs. En ma qualité de représentant d'un comté, qui a, par une majorité écrasante, adopté la loi Scott, on peut me demander, vu que cet amendement n'affecte pas mon comté, pourquoi je prends en ce moment la parole. Il n'est pas clair que l'amendement n'affecte aucunement les comtés, qui ont voté la loi Scott. Comme en matière militaire, il est toujours prudent de bien garder sa frontière. Si les comtés qui ont adopté la loi Scott doivent être environnés de comtés où elle est exclue, le succès de cette loi se trouvera très sérieusement compromis. L'amendement n'a pas pour objet de permettre à un comté, qui n'a pas encore adopté la loi Scott, de prohiber ces breuvages légers, et c'est ce qui nuit aux comtés qui ont déjà adopté cette loi. L'amendement ne propose pas directement la suppression de la loi Scott; mais il propose de la circonscrire de façon à ce qu'elle meurt naturellement. De plus, cet amendement, ajouté à la loi Scott, aurait pour effet de prévenir l'application de celle-ci. Il y a, comme vous le savez, plusieurs amis zélés de la tempérance qui ne sont aucunement favorables au régime des vins légers et de la bière. Ils croient sincèrement que c'est simplement pousser à l'usage d'autres liqueurs plus fortes.

Cette classe de personnes n'accepterait pas la loi Scott avec cet amendement. Elle s'unira à ceux qui sont entièrement opposés à la loi Scott. Elle effectuera cette union pour gagner son point. L'amendement, d'après moi, signifie simplement que la Chambre devrait affirmer que la loi Scott est mauvaise; que l'on ne devrait pas la laisser s'étendre davantage; qu'elle est devenue comme une infection; que nous devons la traiter comme nous traitons les animaux infectés, c'est-à-dire, l'isoler. Je ne crois pas que cette Chambre soit prête à faire cela. L'amendement tel qu'il nous arrive du Sénat, renferme un certain nombre de futilités que la Chambre ne saurait accepter. A mon avis, cet amendement est monstrueux. Ayant accordé, il y a sept ans, aux comtés cette liberté d'opter, plusieurs d'entre eux s'en sont prévalu et ont adopté la loi Scott. Maintenant, les adversaires de cette loi, trouvant qu'ils ne peuvent vaincre dans une lutte ouverte—et en effet, de grands efforts ont été faits pour la renverser, et de fortes sommes d'argent ont été dépensées dans les comtés où elle a été essayée—enfin, trouvant qu'ils ne peuvent s'y opposer franchement et légitimement, ils essaient maintenant de la miner au moyen du présent amendement, qui, suivant moi, est entièrement opposé au franc jeu, qui doit prévaloir dans cette Chambre. Je crois que cet amendement est contraire aux sentiments d'une majorité des hommes et de pas moins de 95 pour 100 des femmes de ce pays.

M. JAMIESON: Je ne désire pas occuper longtemps l'attention de la Chambre; mais je dois dire que je suis décidément opposé à l'amendement. Il endosse jusqu'à un certain point l'amendement du Sénat, et je n'ai aucun doute que son objet est de rendre l'amendement du Sénat un peu plus acceptable aux yeux de certains membres de la Chambre. J'espère, M. l'Orateur, que tous ceux, qui sont opposés à l'amendement du Sénat, permettant l'usage de la bière et des vins légers dans les comtés où la loi Scott est appliquée, voteront contre l'amendement de l'honorable député de Toronto (M. Small).

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Small comme suit:—

Pour:

Messieurs

Abbott,	Dugas,	McDougall (O. Breton),
Bain (Soulanges),	Dupont,	Massue,
Baker (Victoria),	Ferguson (Welland),	Mitchell,
Beaty,	Gagné,	Moffat,
Benoit,	Gaudet,	Montplaisir,
Bergeron,	Girouard,	Paint,

M. FAIRBANK

Billy,	Gordon,	Patterson (Essex),
Blondeau,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bryson,	Guay,	Pope,
Burnham,	Guilbault,	Pruyn,
Burns,	Hall,	Rinfret,
Cameron (Victoria),	Hesson,	Riopel,
Campbell (Victoria),	Homer,	Robertson (Hamilton),
Carling,	Hurteau,	Robertson (Hastings),
Caron,	Kilvert,	Ross,
Costigan,	Kranz,	Royal,
Coughlin,	Labrosse,	Rykert,
Coursol,	Landerkin,	Small,
Curran,	Langevin,	Stairs,
Outhbert,	Lesage,	Taschereau,
Daly,	Livingston,	Tassé,
Daoust,	Macdonald (Sir John),	Tupper,
Desaulniers (Maskingé),	Mackintosh,	Vanasse,
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	Wallace (York),
Desjardins,	McCallum,	Wells,
Dodd,	McCarthy,	White (Gardwell).—78

CONTRE:

Messieurs

Allen,	Ferguson (Leeds & Gren.),	McIntyre,
Allison,	Fisher,	McIsaac,
Armstrong,	Fleming,	McLelan,
Auger,	Forbes,	McMullen,
Bain (Wentworth),	Fortin,	McNeill,
Baker (Missisquoi),	Foster,	Mills,
Barnard,	Gault,	Mulock,
Bell,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bernier,	Gigault,	Ray,
Blake,	Gillmor,	Scriver,
Bourassa,	Guillet,	Shakespeare,
Bowell,	Gunn,	Somerville (Brant),
Burpee,	Harley,	Somerville (Bruce),
Cameron (Huron),	Hickey,	Springer,
Cameron (Inverness),	Hilliard,	Sproule,
Cameron (Middlesex),	Holton,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Innes,	Taylor,
Casey,	Irvine,	Temple,
Osgrain,	Jamieson,	Trow,
Catudal,	Jenkins,	Vail,
Charlton,	Kaulbach,	Wallace (Albert),
Cimon,	King,	Watson,
Cochrane,	Kinney,	White (Hastings),
Colby,	Kirk,	White (Renfrew),
Davies,	Langelier,	Wilson,
Dickinson,	Laurier,	Wood (Brockville),
Dundas,	Lister,	Wood (West'nd),
Fairbank,	Macdonald (King's),	Wright.—86.
Farrow,	McCrane,	

L'amendement est rejeté.

Sur la motion principale,

M. FOSTER: N'ayant pas eu l'avantage d'exprimer mon opinion dans un temps plus opportun, je saisis la présente occasion pour dire quelques mots sur cette question. Quand je me suis levé la première fois, j'ai demandé aux honorables députés qui étaient en faveur du présent amendement et du principe qu'il comporte, d'exposer les raisons qui les engageaient à voter pour cette législation. En réponse à cette demande, plusieurs honorables députés, entre autres mon honorable ami de Victoria (M. Cameron); mon honorable ami de Montréal (M. Curran), et mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Girouard), ont parlé, et ces messieurs avaient certainement toute l'habileté et l'expérience parlementaires voulues pour faire ressortir le plus avantageusement la cause dont il s'agit.

J'attire respectueusement l'attention de la Chambre sur les raisons alléguées par ces honorables messieurs pour engager la Chambre à passer cette législation. Et d'abord, je m'occuperai un instant de mon honorable ami de Victoria. La première raison qu'il a donnée pour que l'article concernant le vin et la bière soit inséré dans la loi Scott, est celle-ci: qu'il avait formé son opinion; qu'il l'avait exprimée déjà et qu'il y persistait. D'après lui, le présent acte est inconstitutionnel, et je suppose qu'il a cru que l'inconstitutionnalité de l'acte disparaîtrait immédiatement quand l'article concernant le vin et la bière serait ajouté à cet acte.

Pour deuxième raison en faveur du vin et de la bière, il a dit à l'honorable député de Lanark-Nord (M. Jamieson): "Si vous ne votez pas pour l'un de ces amendements, vous

voterez pour l'autre, je suppose." Sa troisième raison était que le député de Lanark avait voulu plaisanter, ou avait parlé sincèrement, et que s'il avait voulu plaisanter, il avait commis une impertinence. Puis il a ajouté : Que les honorables messieurs, qui pensaient comme lui, étaient capables de discuter aussi sobrement la présente question que les honorables députés qui ne partagent pas son opinion. Puis il s'est mis à discourir sobrement, sans doute, et il s'est lancé dans une description des différentes espèces d'enivremments. Il nous a dit qu'il y en avait trois espèces—peut-être quatre. L'un était l'enivrement produit par les liqueurs spiritueuses, et il en a dit très peu de chose. Un autre était l'enivrement de l'enthousiasme, qu'il trouve blâmable chez des messieurs qui sont opposés à son amendement. Le troisième était l'enivrement provenant des préjugés et de la bigoterie, qui, suivant lui, inspirent seulement les avocats de l'Acte de tempérance du Canada. Sa quatrième raison était qu'il y avait une espèce d'enivrement dont certains champions de la tempérance n'étaient pas exempts, bien qu'il ne voulût rien insinuer contre aucun des membres de la Chambre. J'attire l'attention des honorables messieurs sur le fait que ce sont là les seules raisons données par l'honorable député de Victoria pour engager la Chambre à passer cette nouvelle législation et à détruire l'Acte de tempérance du Canada. L'honorable monsieur ne manque pas d'habileté ; c'est un homme capable.

On ne peut pas dire, non plus, qu'il n'est pas habitué à la discussion ; c'est un avocat de plusieurs années de pratique. Je ne puis expliquer autrement la position qu'il prend que par la conclusion suivante : Manquant de point d'appui, il a battu la campagne pendant quelques instants, pour pouvoir retraiter sous la protection du bruit. J'arrive ensuite au discours de l'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran). Il nous a dit pourquoi il voulait voir insérer l'article concernant le vin et la bière. Mais l'honorable monsieur a laissé sortir le chat du sac. Il n'a pas donné une seule raison pour établir que l'article concernant le vin et la bière devrait être inséré dans la loi de tempérance ; mais il a prononcé un discours anti-prohibitif depuis le commencement jusqu'à la fin, et c'est justement, d'après moi, ce que son discours signifie. L'honorable député n'a pas eu pour objet de faire proposer un amendement plus favorable, afin d'établir un meilleur *modus operandi* dans les comtés et cités ; son objet est de faire insérer dans l'Acte de tempérance du Canada quelque chose, qui, si l'on acceptait la proposition du Sénat, aurait pour effet de neutraliser la loi de tempérance dans tous les comtés et cités qui l'ont mise en opération, et si l'amendement était adopté, il y aurait une suspension immédiate de l'agitation faite pour faire appliquer l'acte de tempérance.

Tels sont les arguments que l'on fait valoir contre la prohibition. Examinons-les un instant. L'honorable député a déclaré qu'un avocat de la tempérance pouvait unir la haine à la sainteté. Très bien, si c'est son opinion, je désire qu'il la garde. Elle ne constitue pas, cependant, un argument pour établir que le vin et la bière devraient être placés dans le présent acte. Il nous a dit que la tempérance et la prohibition étaient deux choses très différentes. Je l'admets en partie. Je prétends que tout honnête prohibitionniste est un homme tempérant, et qu'un homme peut être un excellent ami de la tempérance, à proprement parler, bien qu'il n'aille pas aussi loin que la législature concernant la tempérance, et qu'il soit opposé à la prohibition. Mais ce n'est pas une raison pour permettre que la clause relative au vin et à la bière soit insérée dans l'Acte de tempérance. L'honorable monsieur continue et nous dit pourquoi cette législation devrait être adoptée. Quelles sont ses raisons ? La première raison, c'est que l'archevêque Lynch est d'avis que la prohibition est mauvaise ; que le principal Grant est du même avis ; que les professeurs du Trinity College ; que les professeurs du St. Michael College, et trente-sept médecins, de Toronto, partagent tous cet avis, et voilà les raisons que

l'on a pour prouver que la loi Scott est une mauvaise mesure et que la clause relative au vin et à la bière soit insérée dans l'Acte de tempérance.

J'ai autant de respect pour l'archevêque Lynch que pour tout autre haut dignitaire, tout autre homme compétent ; mais je refuse de m'incliner, et de renoncer à ma propre opinion, qui est le fruit de mes observations et de mon expérience, devant l'archevêque Lynch ou devant tout autre homme en Canada. L'archevêque Lynch nous a dit que la prohibition ne reposait pas sur un principe sain. Je lui reconnais respectueusement la liberté et le droit d'avoir son opinion ; mais cela ne m'oblige pas de partager cette opinion. L'archevêque Lynch dit que vous ne pouvez imposer de force la vertu morale aux gens de mauvaise volonté. Je le crois et je suis d'accord sur ce point avec l'archevêque Lynch et le député de Montréal. Mais quand vous protestez, ou que vous essayez de protester contre l'établissement d'une taverne vis-à-vis de votre résidence, ce n'est pas essayer d'imposer la vertu par la force ; mais vous essayez d'extirper une immoralité qui choque votre vue ; or, il y a une grande différence entre les deux cas. L'honorable député de Montréal (M. Curran) dit que le principal Grant ne croit pas à l'efficacité de la loi Scott. Le principal Grant est un habile homme, un homme d'expérience et pour lequel je professe le plus grand respect ; mais il n'est qu'un homme, et je ne suis pas ébranlé parce qu'il peut dire, ou croire contre l'Acte de tempérance du Canada, ou le principe prohibitif. Je désire sur ce sujet, m'en rapporter à ma propre opinion. Je veux bien examiner sa manière de voir, mais sans sacrifier la mienne. Le principal Grant n'est qu'un membre d'un groupe considérable de chrétiens dans cette Confédération. Ce groupe possède un grand nombre de ministres qui se sont assemblés, l'autre jour, à Montréal, et qui, après avoir fait un rapport sur la tempérance, ont déclaré ce qui suit :

Cette assemblée enregistre solennellement son protest contre l'action récente du Sénat du Canada, qui a passé des amendements à l'Acte de tempérance du Canada, destinés à détruire l'utilité de cet acte, et, en présence des vœux populaires antérieurement exprimés de la manière prescrite par la loi constitutionnelle, cette assemblée exprime par le présent son désir sincère que la Chambre des Communes rejette les dits amendements, et ne consente à aucun changement du dit acte, si ce n'est pour lui donner plus de force dans le sens prohibitif, et augmenter les moyens de le mettre en vigueur.

Le journal auquel j'emprunte ce qui précède et dont les rapports sont généralement considérés comme dignes de foi, s'exprime de plus comme suit :

Le révérend M. Macdonnell, de Toronto, et le révé. Robert Campbell, ayant parlé en faveur de l'amendement, un vote sur l'amendement du principal Grant, fut demandé, et l'amendement fut rejeté par une écrasante majorité, au milieu des applaudissements. Des recommandations du comité ont été adoptées en bloc, plusieurs membres de l'assemblée exprimant leur dissentiment. L'assemblée s'ajourna alors à 11 h. 30 m.

Telle est l'opinion de l'assemblée presbytérienne du Canada, de cette grande et savante congrégation chrétienne, dont le principal Grant est l'un des membres, mais seulement l'un des membres, et cette grande congrégation, appuyée sur l'expérience et l'observation des diverses parties de la Confédération, des comtés qui ont adopté la loi Scott depuis plusieurs années, s'est opposée avec force et énergie à la proposition du principal Grant. Cette congrégation s'est adressée à la Chambre des Communes, et son opinion mérite autant notre attention que celle du principal Grant, ou celle de l'archevêque Lynch.

Admettons que les professeurs du Trinity College soient opposés à l'Acte de tempérance ; mais je puis citer les professeurs d'autres collèges, jouissant d'une aussi haute réputation que les membres du Trinity College, et qui sont en faveur de la prohibition. Admettons que trente-sept médecins de Toronto sont contre celle-ci. Je puis vous citer des milliers d'autres membres de la faculté médicale, qui sont fortement contre l'usage de l'alcool, même en quantité modérée, comme breuvage, et qui croient que les buvettes devraient être supprimées par acte du parlement,

Le député de Montréal (M. Curran) donne une autre raison pour laquelle l'amendement devrait être adopté. Il nous dit que la loi Scott signifie confiscation. L'honorable député veut que l'on permette l'usage de la bière et du vin, et que les brasseries soient exceptées dans l'Acte de tempérance. Et pourquoi? Est-ce parce que ce serait une confiscation de propriété? N'y a-t-il pas d'autres personnes, qui ont des propriétés engagées dans des affaires semblables? Pourquoi les distillateurs, qui ont des millions de capital, ne seraient-ils pas exceptés? Mon honorable ami parle tant de la confiscation de leurs propriétés. Il est disposé à supprimer leurs distilleries et à leur enlever tout moyen d'opérer dans ce pays. Il est opposé à la loi Scott, parce qu'il comporte l'idée de confiscation, et il croit que tous les maux seraient guéris si l'on permettait l'usage du vin et de la bière.

La quatrième raison de l'honorable monsieur, c'est que vous êtes incapables, par un acte du parlement, d'empêcher les hommes de s'enivrer. Aucune loi prohibitive ne propose d'aller jusque-là; mais s'il y a dans le monde quelque chose de prouvé par l'expérience et l'observation, c'est que les facilités accordées aux ivrognes et l'ivrognerie vont ensemble, et la législation peut très bien diminuer les facilités. C'est tout ce que nous voulons. L'honorable député a parlé du Père Matthew, l'éminent apôtre de la tempérance, et de cette ère brillante dans l'histoire de l'Irlande, lorsque ce grand apôtre de la tempérance, par son influence magnétique, son esprit de persuasion, fit tomber le peuple irlandais à genoux devant lui, pour recevoir sur la poitrine la médaille portant son nom. Il y a encore des Irlandais, qui portent fièrement cette médaille comme un souvenir du Père Matthew. Mais où est l'Irlande aujourd'hui? Où était l'Irlande alors, et dix années après que cette influence magnétique s'eût fait sentir? L'Irlande n'a pas aujourd'hui, une aussi bonne réputation de sobriété qu'alors? Le Père Matthew, de son vivant, s'est invariablement prononcé en faveur de la prohibition, et s'il avait eu à sa disposition ce puissant moyen de persuasion; si l'on avait supprimé l'usage du whisky en Irlande en même temps que le peuple l'abandonnait, la grande œuvre de réforme du Père Matthew eût été meilleure, plus efficace et plus permanente.

L'honorable monsieur dit: Laissez la moralité du peuple aux soins du clergé, et discontinuez de faire des lois. Cette proposition l'amènerait à l'abrogation de presque toutes les lois que nous avons s'il est juste que nous n'ayons pas de loi prohibant le trafic des liqueurs, il est également juste que nous n'ayons pas de loi contre les divers vices, qui deviennent des crimes, quand ils sont commis au détriment de la société. Je donne au clergé la plus haute place, et j'honore ses œuvres; mais je dis que la moralité du pays ne doit pas être laissée à ses soins exclusivement. C'est au foyer domestique que se trouve le meilleur enseignement que puisse recevoir les générations qui grandissent. Quand l'influence du foyer est adoucie et purifiée; quand le père et la mère communiquent leurs vertus aux enfants, et inculquent dans les jeunes cœurs les principes qui ne les abandonneront jamais. Mais je dis que ces foyers—et il y en a trop dans ce pays—ont pour ennemis la buvette, qui est incompatible avec la pureté et la douceur, au sein de la famille. La buvette réduit l'influence éducatrice à son minimum. Dans des centaines et des milliers de cas son influence éducatrice est pour le mal, au lieu d'être pour le bien.

Puis, nous avons entendu l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard), qui nous a donné un argument des plus étonnants en faveur de la bière et du vin. Il a cité un extrait du *London Times*, qui a déclaré que le gouvernement suisse avait nommé une commission. Et pourquoi cette commission? Pour s'enquérir de l'ivrognerie et du trafic des liqueurs en Suisse. Or, qu'est-ce qui a inspiré cette enquête? Parce que les maux causés par l'usage des liqueurs étaient devenus intolérables; parce qu'il y avait une grande augmentation dans la consommation des liqueurs, fortes et

légères, et particulièrement dans la consommation de l'absinthe, qui est la liqueur la plus dangereuse de toutes, et le mal faisait de tels progrès qu'une commission du gouvernement fut nommée. L'honorable député nous a lu que la consommation et l'importation du vin diminuaient; que la consommation des spiritueux avaient augmenté, et que celle du cidre avait diminué plus que la consommation du vin. Cela prouve-t-il autre chose que les pays producteurs de vins légers ont été, eux aussi, envahis par les spiritueux et les liqueurs fortes, et que dans ces pays le vin et la bière cède le pas aux liqueurs fortes.

Mais si, en Suisse, qui est, par excellence le pays de la vigne et du vin, depuis des siècles, les liqueurs fortes et les spiritueux peuvent entrer et y prendre, de plus en plus, la place du vin, comment pouvons-nous espérer, dans un pays où les spiritueux ont dominé pendant des années, augmenter les facilités pour l'usage de vins légers et de la bière, de façon à permettre à ces breuvages de remplacer la boisson forte? Si l'honorable député a voulu prouver que nous devons essayer, ici, une législation qui a fait fiasco en Suisse, je ne vois pas où se trouve sa preuve. Il nous a lu ensuite un extrait d'un certain journal, dont j'ignore le nom, et il le présente comme un argument puissant en faveur de sa proposition. Les brasseurs ont tenu une convention dans New-York, et ces hommes, qui fabriquent la bière que l'on veut imposer au peuple, bon gré, malgré, dans soixante ou soixante-dix comtés et cités de ce pays; ces hommes qui vantent les bonnes qualités de leur produit, qu'ont-ils bu, quand ils ont été ainsi réunis? Leur propre bière? Non mais de l'eau pure, cette liqueur qui réjouit sans enivrer. Ils connaissaient si bien la qualité de leur propre bière, et cependant ils ont bu de l'eau! Or, cette abstinence serait-elle une raison pour nous faire insérer dans l'acte une clause permettant l'usage du vin et de la bière. J'aimerais à voir, pourtant, les médecins disposés à prendre une dose de leurs propres médicaments.

Mais le fait que les brasseurs, à leur convention de New-York, au lieu de boire de la bière, ont bu de l'eau, est un argument qui établit non pas que nous devrions avoir une moins rigoureuse prohibition dans ce pays; mais que la prohibition devrait être plus absolue. Il y eut, en cette circonstance, un discours sur la tempérance, à peu près, mais pas tout à fait, selon le style de Gough, et la différence entre "à peu près" et "pas tout à fait," est en ceci: si Gough n'a pas exalté les splendeurs et les beautés du vin et de la bière, cet orateur était là dans le but de faire mousser la marchandise de la convention, qui n'a pas voulu boire son propre breuvage. Mon honorable ami désire, enfin, que les droits sur le vin et la bière soient supprimés. C'est introduire le coin. Altérez, aujourd'hui, l'Acte de tempérance du Canada; imposez à ces comtés la bière et le vin; supprimez, en même temps, les droits sur ces breuvages, et les amis du vin et de la bière devront être entièrement satisfaits, jusqu'à ce qu'il leur faille de nouvelles concessions. Je dis que la proposition qui nous est envoyée par le Sénat est tyrannique de sa nature; elle est opposée aux principes d'un gouvernement libre; elle est une relique de ce torysme, que j'avais cru enterré depuis longtemps, pour ne jamais reparaitre. C'est la manifestation d'un esprit que le peuple de ce pays n'est pas disposé à subir longtemps, que cette Chambre des Communes adopte, ou non la proposition du Sénat.

Je n'ai plus, M. l'Orateur, que quelques mots à ajouter, et les voici: j'appelle l'attention des honorables députés sur la différence qu'il y a dans la législation de ceux qui demandent la prohibition et la législation de ceux qui demandent l'adoption d'un article permettant l'usage de la bière et du vin. Les hommes qui demandent la prohibition, ont défendu ce principe pendant dix ou douze ans, jusqu'à l'obtention de l'Acte de tempérance du Canada. Ils ne sont pas entrés par les fenêtres latérales. Ils ont fait de l'agitation devant le pays, du haut de presque toutes les chaires, et sur

tous les hustings. Ils ont fait fermenter le sentiment public. Ils ont adressé des pétitions au parlement : ils ont demandé une enquête. Ils ont dit au parlement ; si vous ne nous croyez pas, faites une enquête sur les opérations de la prohibition, et nous nous soumettrons au résultat. Ce parlement a fait cette enquête ; il a nommé une commission ; cette commission a fait rapport, et sur la recommandation de cette commission le Sénat a passé une résolution prohibitive, et cette Chambre a aussi adopté une résolution semblable en comité général. Voilà le mode de procédure adopté par les amis de la prohibition pour obtenir ce que contient maintenant l'Acte de tempérance du Canada. Contrastez cela avec ce qui a été fait—dans le présent cas. Une proposition qui n'a jamais reçu l'adhésion du pays ; qui n'a jamais été discutée en public, nous arrive, à la fin de la session, à la sourdine, après avoir passé par l'autre branche de la législature, et quand elle est proposée, ici, il ne s'est trouvé personne pour donner une bonne raison justifiant la disposition qui permet l'usage du vin et de la bière.

Je délie ceux qui pensent de cette manière, de prouver qu'ils pourront avec la bière et le vin faire disparaître l'ivrognerie, ou l'usage de la liqueur forte. En Suisse, en France, en Allemagne, en Angleterre—dans toutes les contrées, depuis les vingt-cinq dernières années, la consommation de spiritueux s'est accrue, bien que ces pays produisent le vin et la bière. Mon honorable ami dit qu'il a voyagé en Italie et autres contrées d'Europe, et qu'il n'a pas rencontré un seul homme ivre, et il tire la conclusion qu'il n'y a pas d'ivrognerie dans ces pays. Je me souviens, il y a quelques années, que George Jacob Holyoake visitait le Canada et les Etats-Unis, et dans un dîner d'adieu, qui lui fut donné à New-York, il félicita les messieurs qui étaient réunis autour de lui, au sujet du pays, et de ce qui le caractérise. Il leur dit qu'il avait visité les Etats-Unis, d'une extrémité à l'autre, et qu'il n'avait pas rencontré un seul homme ivre, et il en concluait qu'il n'y avait pas d'ivrognerie dans le pays. Il est possible que, dans des contrées bien organisées, le voyageur, qui va du chemin de fer à son hôtel, qui circule dans les rues, traverse des lieux où se cache le vice ; mais le fait est que l'ivrognerie règne dans toutes ces contrées ; qu'elle s'accroît avec les maux qui en résultent, et que les breuvages enivrants, dans les pays mêmes, qui produisent le vin et la bière, font disparaître ces deux dernières liqueurs, tandis que la consommation de ces breuvages s'accroît sensiblement. Supposant que l'on adopte l'amendement à l'Acte de tempérance du Canada, je poserai aux honorables membres de cette Chambre quatre ou cinq questions.

Y aura-t-il quelque pouvoir pour restreindre la vente de la bière et du vin dans les comtés où l'Acte de tempérance du Canada est en vigueur ? Voici les statuts d'Ontario, et ils déclarent expressément que le gouvernement provincial d'Ontario n'accordera pas de patentes pour la vente en détail de liqueurs alcooliques d'aucune sorte dans aucun des comtés qui auront adopté la loi Scott ; cette législation-là est ajournée, et elle ne sera pas convoquée avant un an ; en conséquence, vous adoptez cet amendement, et dans chacun des comtés d'Ontario où la loi Scott est en vigueur, l'usage et la vente de la bière et du vin seront libres. Ce parlement-ci n'a pas le pouvoir de régler cette vente, et l'on ne peut accorder de patentes pour cette vente. Lorsque cette difficulté a été signalée au ministre de la justice, dans un autre lieu, la seule réponse qu'il ait pu donner, ça été de promettre que si cela était exact, il présenterait un bill pour faire face à cette éventualité. Je demanderai en outre qui verra à ce que le vin et la bière qui seront vendus ne contiennent que 12 pour 100 d'alcool. Allez-vous tenir un analyste à la porte de chaque débit de vin et de bière, à toutes les heures du jour ? Pouvez-vous, dans ce pays, lorsque vous ouvrez votre débit de bière, dire même d'une manière approximative quelle proportion d'alcool renferment le vin et la bière qui se vendent dans ce débit ? Y aura-t-il quelqu'un qui

verra à ce qu'ils soient purs ? Personne ne le fera. Y aura-t-il quelqu'un qui veillera à ce qu'il ne soit pas vendu de spiritueux ? Si vous ouvrez ces débits, vous ferez ce que l'on a fait jadis en Angleterre, lorsque l'on a essayé de faire disparaître l'ivrognerie en donnant au peuple de la Grande-Bretagne des débits de bière, et en délivrant des patentes de deux guinées, lorsque des hommes honnêtes et vertueux présentèrent et firent adopter cette mesure, croyant qu'elle mettrait fin à l'ivrognerie. Quelques années plus tard, ces hommes revinrent publiquement sur leur opinion, et une commission de la Chambre déclara que l'on n'avait pas par cette loi atteint le but que l'on s'était proposé.

Il me reste encore, M. l'Orateur, un ou deux points à discuter. L'honorable député de Stanstead a parlé de l'un d'eux dans le discours vigoureux et habile qu'il a fait ici ce soir ; c'est ceci : L'an dernier, qu'a dit cette Chambre des Communes, par un vote de 122 contre 40 ? Elle a dit que lorsque le peuple se montrera prêt à accepter la prohibition, nous lui accorderons une loi de prohibition. Étions-nous alors sincères, ou cherchions-nous simplement à jeter de la poudre aux yeux du peuple du Canada ? Nous étions certainement sincères ; nous ne pouvons prendre d'autre position ; et maintenant on nous demande de revenir sur cette déclaration. Lorsque le peuple montre, par les majorités qu'il donne en faveur de l'Acte de tempérance du Canada, qu'il veut la prohibition, allons-nous revenir sur cette déclaration et dire au peuple : Quand même vous auriez déclaré que vous voulez la prohibition, nous allons dire : Que vous veuillez ou non la prohibition, nous ne vous la laisserons pas avoir ? Quelques honorables députés ont parlé de prohibition. Ils ont présenté en faveur de cet article relatif au vin et à la bière des pétitions dont je ne contesterai pas l'authenticité ; je suppose quelles sont authentiques et qu'elles ont été obtenues loyalement ; mais nous avons présenté à cette Chambre des pétitions également bonnes, aussi authentiques, et obtenues aussi loyalement, portant près du double des signatures apposées aux pétitions présentées par l'autre parti.

Nous avons reçu des pétitions de la conférence de Niagara de l'Eglise Méthodiste représentant 23,000 membres ; de la société Chrétienne de tempérance du West End de Toronto, comprenant 500 membres ; de la convention de tempérance de Yarmouth, comprenant 300 membres ; de la Grand Division Sons of Temperance de la Nouvelle-Ecosse, représentant 17,000 membres ; de la division du Manitoba de la Dominion Alliance et du Synode de Montréal et d'Ottawa de l'Eglise Presbytérienne—2 pétitions, représentant 41,800 membres ; nous avons eu toutes les conférences méthodistes qui se sont réunies en assemblée pendant le mois de juin ; nous avons la grande assemblée presbytérienne, qui siège actuellement à Montréal ; et nous avons le Church Diocesan Synod of Montreal, qui fait des déclarations dans le même sens. Ces choses devraient attirer notre attention ; elles devraient nous dire : Tenez la convention que vous avez faite avec nous ; donnez-nous la chance d'exprimer notre opinion sur cette question ; et si quelque député désire donner aux comtés de ce pays une chance d'essayer un acte qui prohibe la vente de liqueurs enivrantes distillées, je n'ai pas d'objection à cela ; mais je leur demande de le faire au moyen d'un acte séparé, et de donner au peuple l'occasion de choisir entre l'espèce de prohibition que leur donnerait l'acte relatif à la bière. Car la législation prohibitive est un essai, au Canada ; et nous ne pouvons constater si elle est bonne que par ses résultats, et nous ne pouvons obtenir une moyenne juste des résultats que lorsque nous donnons un acte renfermant de bonnes dispositions, et ayant un rouage pour sa mise en vigueur.

M. CAMERON (Victoria) : Mon honorable ami qui vient de s'asseoir s'est enfin débarrassé de ce discours auquel il a coupé court au commencement de la soirée, et auquel il a coupé court par sa propre volonté, car il a repris son siège

après avoir dit quelques paroles. C'est un discours qu'il a sans doute souvent prononcé avant aujourd'hui. Il y a, dans la manière dont il a été prononcé, un son qui ressemble étonnamment à celui d'un discours-programme ou d'un discours arrêté. De fait, ses adversaires politiques et les miens l'ont accusé d'être ce que je puis appeler un orateur de tempérance de profession, parlant moyennant finances, et, vu la facilité avec laquelle il a adressé la parole à la Chambre, je suis porté à croire qu'il a l'habitude, dans tous les cas, de prononcer des discours de ce genre. Il a, toutefois, relativement aux remarques que j'ai faites ce soir, rapporté inexactement et avec plus d'habileté que de candeur ce que j'ai dit, et représenté le point de vue auquel je me suis placé en adressant la parole à la Chambre. Je n'ai pas prétendu entrer dans la discussion de la portée générale de l'amendement du Sénat. Ce qu'il y avait devant la Chambre lorsque j'ai parlé, comme le sait parfaitement mon honorable ami, c'était simplement l'amendement de l'honorable député de Toronto-Est (M. Small), et j'ai simplement fait remarquer à la Chambre que son objet était d'empêcher que cet amendement n'eût un effet rétroactif, et seulement de lui donner effet à l'avenir, et j'ai ajouté quelques remarques d'une nature personnelle en réponse aux observations de l'honorable député de Lanark (M. Jamieson); observations qui, à mon avis, n'avaient pas leur raison d'être.

Je n'ai pas prétendu entrer dans une discussion générale de la question, du mérite ou du démerite de l'amendement du Sénat, mais, parce que je ne l'ai pas fait, l'honorable député de King (M. Foster) a représenté faussement ma position en disant que j'avais agi ainsi parce que je n'avais pas d'autres arguments à offrir que ceux que j'ai présentés. Je n'ai présenté aucun argument à ce sujet; je n'ai pas prétendu entrer dans une discussion générale de la question, et je ne prétends pas le faire maintenant, parce que je crois que c'est inutile.

Je ne me lève que pour proposer un amendement qui aura pour effet de faire disparaître quelques-unes des objections qu'il a signalées, et une ou deux des objections mentionnées dans les raisons que l'honorable député de Lanark a données par sa motion pour le rejet de cet amendement. L'honorable député de King dit que nous voulons imposer cet amendement aux comtés dont les habitants se sont prononcés en faveur de la loi Scott, qu'ils aiment ou non; et il donne cela comme une des objections à l'amendement du Sénat. Je ne crois pas qu'il convienne que dans ces comtés qui ont voté sur la loi Scott, telle qu'elle était, les dispositions de cette loi soient modifiées de cette manière sans que l'on donne au peuple l'occasion de dire si cette modification doit avoir lieu ou non, et j'ai l'intention de proposer que dans les comtés où la loi Scott a été adoptée, on prenne le vote du peuple pour décider si l'amendement du Sénat s'appliquera, ou non, à ces comtés. Je crois qu'un député a l'intention de proposer un amendement décrétant que dans les comtés où l'on pourra à l'avenir voter sur cette loi, la même question soit soumise aux électeurs. Mais en même temps l'amendement que je propose a pour objet de faire disparaître l'objection que nous modifions la loi Scott dans les comtés qui ont adopté cet acte. Je propose :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants : "Pourvu toujours que dans tous comtés ou cités dans lesquels l'Acte de tempérance du Canada aura pu avoir été précédemment adopté et aura été en vigueur pendant un an, la question soit soumise au vote des voteurs dûment qualifiés, en vertu d'une proclamation émanée par le gouverneur en conseil, soit que cet amendement au dit acte s'applique à tel comté ou cité et qu'il y ait été mis en force; et pourvu que la votation sur la dite question soit prise en la manière prescrite par le dit acte, et que la formule de bulletin servant à telle votation soit conforme à l'annexe A du présent acte, et que toutes les dispositions du dit acte quant aux procédures à suivre au sujet de telle votation, de la qualification des voteurs, des pouvoirs à exercer, et des offenses qui pourront être commises et des pénalités qui pourront être encourues pendant les dites procédures et s'y rattachant, s'appliquent à la votation en vertu de cet acte; et si une majorité des électeurs votant sur la dite question, laquelle majorité devra être constatée tel que prescrit par le dit acte, est en faveur de l'application et de la mise en force du dit

M. CAMERON (Victoria)

amendement dans le dit comté ou cité, il y sera exécutoire à dater de la passation d'un ordre en conseil publié dans la Gazette du Canada à cet effet.

Cet amendement fera disparaître quelques-unes des objections, dans tous les cas, que mes honorables amis ont signalées. Comme je l'ai dit, je n'ai pas l'intention au sujet de cet amendement, d'entrer dans une discussion générale de la question de savoir si l'amendement du Sénat est opportun.

On pourrait dire beaucoup de choses sur cette question. Je crois que je pourrais, avec profit, s'il était nécessaire ou opportun de traiter le sujet au long, occuper une partie considérable du temps de la Chambre à répondre à mon honorable ami, mais je ne crois pas qu'il soit désirable ou nécessaire de le faire. La question a été discutée ailleurs *ad nauseam*, et je ne désire pas faire de discours pour créer de la sensation, ou dans le but de faire un discours. Je ne désire pas m'insinuer dans les bonnes grâces d'une partie quelconque de la population, ni dire un mot de plus que mon devoir de législateur ne le demande. Tout ce que je puis dire, c'est que l'on peut présenter des arguments amples et nombreux en faveur de l'amendement du Sénat. Pour ma part, j'ai toujours prétendu que la loi Scott est une loi qui ne devrait pas être adoptée; et je voterais en faveur de l'amendement du Sénat comme étant une modification de ce que je regarde comme une loi opportune, comme une loi que je désirerais voir abrogée en partie, si je ne pouvais pas la faire abroger entièrement. Il est oiseux d'essayer de dire qu'il n'y a pas de raisons pour que l'ale et les vins légers ne soient pas prohibés lorsque l'usage de liqueurs spiritueuses est prohibé. Nul doute que les maux de l'intempérance ne résultent presque entièrement de l'usage des liqueurs spiritueuses, et, en permettant l'usage de la bière et des vins légers vous contribuez à diminuer ces maux et à modérer l'intempérance qui règne dans le pays, bien qu'il n'y ait pas de doute que l'intempérance ne soit beaucoup moindre qu'il y a quelques années. Et cette diminution ne peut, à mon avis, être attribuée à l'établissement de la loi Scott, ou aux efforts faits dans ce sens, mais elle doit l'être à l'amélioration du sentiment dans le pays, à l'amélioration des mœurs du peuple, de sorte que l'on regarde aujourd'hui comme un déshonneur le fait de boire des liqueurs à l'excès, et d'être vu en état d'ivresse, tandis qu'il y a des années ce sentiment général n'existait pas et l'opinion publique n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui sur ce point.

Il y a d'autres raisons de l'amélioration des mœurs publiques, pour ce qui regarde la question de tempérance. Nul doute qu'elle ne soit due en partie à l'application de la loi des licences, qui est en vigueur depuis quelques années. Plus nous améliorerons cette loi, plus nous restreindrons avec efficacité, par des moyens convenables et constitutionnels, l'usage excessif des liqueurs spiritueuses. Pour ce qui est de cet amendement, je touche brièvement de cette manière aux raisons qui militent en sa faveur.

Il y a une autre raison en faveur de cet amendement, c'est le sacrifice ruineux, et, suivant moi, on ne peut plus inopportun, de la propriété, et le dommage causés par l'établissement de la loi Scott, aux intérêts d'une classe nombreuse de la société, de gens qui ont placé des capitaux sur la foi de la législation d'alors existante. Mon honorable ami reproche à mon honorable ami de Montréal de favoriser l'adoption de cet amendement, et de laisser les distillateurs vis-à-vis de rien. Nous n'avons pas besoin de discuter maintenant la cause des distillateurs, parce que la Chambre n'en est pas saisie, mais peut-on douter que ceux qui ont placé de fortes sommes d'argent dans l'industrie du brassage, ce qui était alors un placement légitime et convenable et dont les propriétés perdent leur valeur par cette législation, dont les propriétés sont, de fait, confisquées, n'aient un grief, et que ce ne soit là une raison pour ne pas adopter ceci? Je crois que tous les membres de cette Chambre connaissent dans leurs divisions électorales plusieurs hommes honnêtes et intègres dont les biens sont sacrifiés, et qui seront ruinés

par l'établissement de la loi Scott dans leurs comtés, et cependant ces extrémistes disent que cette législation est loyale et opportune, et que ces hommes n'ont pas droit à une compensation. Cependant, à cette heure avancée, je ne fais qu'effleurer ces questions. Il est inutile maintenant de les discuter. Ça n'a pas de rapport à l'amendement que j'ai proposé. Je dis seulement que mon honorable ami et ceux qui partagent son opinion ne doivent pas supposer que leurs discours soient l'expression de la volonté du peuple. Parce qu'ils ont réussi dans un certain nombre de comtés à faire adopter la loi Scott, ça n'est pas une preuve qu'ils expriment la volonté du peuple, ou de la majorité du peuple. Je les défie de nommer un seul comté du Canada où la loi Scott ait été adoptée par une majorité de ceux qui ont le droit de voter.

M. CHARLTON : Middlesex l'a adopté aujourd'hui par 3,000 voix de majorité. C'est une majorité absolue de toutes les voix.

M. CAMERON (Victoria) : Je ne connais pas ce comté, ni quand la votation a eu lieu.

M. CHARLTON : Aujourd'hui.

M. CAMERON : Eh bien, c'est une nouvelle pour moi, et il est très probable que si l'on faisait une enquête sur les faits, on pourrait donner une explication parfaitement satisfaisante. J'admets que les adversaires de l'acte ont montré de l'apathie ; ils n'ont pas fait une opposition aussi forte que celle qu'ils auraient dû faire. Cependant, pour ce qui est de ce comté et de tout autre comté qui l'a adopté, mon amendement les placerait seulement dans une position convenable, et empêcherait toute modification de l'acte, rendant la loi différente de ce qu'elle était lorsqu'ils ont voté, et il ne viendrait en vigueur qu'après qu'ils auraient eu l'occasion de se prononcer sur son mérite.

M. FOSTER : Pour l'information de mon honorable ami de Victoria-Nord (M. Cameron), qui semble connaître moins les questions du jour que l'état de mes affaires privées et de mon journal privé, je vais lire le télégramme suivant :

Majorité dans Middlesex, 3,753. Pas encore de nouvelles de quelques localités. Regardons ceci comme une protestation formelle contre les modifications apportées par le Sénat à la loi Scott.

M. IRVINE : Je n'ai pas l'intention de parler plus de cinq minutes, et j'espère que l'on aura pour moi la même indulgence que l'on a accordée à d'autres. Après que le député de Montréal eut parlé, j'ai cru qu'on aurait dû lui répondre, mais comme la Chambre voulait immédiatement le vote, je n'ai pas essayé de lui répondre. Depuis, l'honorable député de King, N.-B. (M. Foster), a donné une meilleure réponse que je n'aurais pu le faire ; mais il est un aspect de la question que je désire examiner un instant.

Le député de Montréal a exprimé, au sujet des bonnes qualités de notre population, de ses sentiments religieux et des habitudes de tempérance, un sentiment que j'approuve, et j'écoute toujours avec beaucoup de plaisir tout député qui dit du bien de ce pays. Il me fait peine parfois d'entendre un député en accuser un autre, ou une partie du Canada en accuser une autre, de manquer de patriotisme et de loyauté. Je suis, je crois, un homme loyal, je puis dire un Canadien irlandais, fier de son pays d'adoption. Je n'aime jamais entendre personne décrier nos institutions et notre peuple, et lorsque j'entends d'honorables députés parler de la grandeur de notre pays, de la longueur de nos rivières, des milles de chemins de fer que nous avons construits, et même de la hauteur de nos montagnes, je m'enorgueilliss ; et lorsque j'entends parler des habitudes de tempérance et des sentiments religieux de notre peuple, je m'enorgueilliss davantage. Lorsque j'entends parler de nos maisons d'éducation, de nos écoles et de nos maisons de commerce, je me sens fier, mais il est d'autres institutions dont nous ne nous enorgueillissons pas autant. Nous avons les prisons et les asiles d'aliénés et les pénitenciers, et ils sont remplis de monde, et si

nous recherchons la source féconde qui produit les habitants de ces institutions, nous en trouvons une, et lorsque nous croyons qu'il est de notre devoir d'arrêter cela, nous voulons avoir le même droit de juger par nous-mêmes ce que nous accordons aux autres. Nous ne demandons qu'un esprit de franc-jeu, un esprit de tolérance. Nous ne désirons pas imposer nos idées aux autres, et nous ne désirons pas que les autres nous imposent leurs opinions.

Je dis qu'une très grande partie des habitants de ce pays, et ce ne sont pas les pires citoyens de ce pays, croit que la source la plus féconde du crime, de la pauvreté et de la dégradation, ce sont les tavernes de ce pays où l'on boit et où l'on joue—que c'est le trafic des liqueurs, en un mot. Ces personnes-là ont dépensé leur argent à construire des maisons d'éducation, à envoyer des missionnaires pour prêcher aux populations la tempérance. Elles ont été poussées par le clergé de ce pays, par les prières des pères et des mères à persuader aux hommes et aux femmes d'être meilleurs, et elles croient que le seul moyen qui reste à essayer, c'est de fermer les débits de liqueurs. Elles croient que, lorsqu'elles ne peuvent décider le débitant de liqueurs à fermer sa taverne, le bras puissant de la loi devrait venir à leur secours, et l'obliger à la fermer.

Il y a quelques années, des pétitions d'un demi-million de Canadiens demandant au parlement d'intervenir et d'abolir le débit des liqueurs, furent déposées sur le bureau de la Chambre. Outre ces pétitions, la législature provinciale d'Ontario, et le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick demandèrent au parlement de passer une loi contre le trafic des liqueurs, et en réponse à ces pétitions, ce parlement donna au pays ce qui est connu sous le nom de loi Scott. On je me trompe beaucoup—et si je me trompe, l'honorable monsieur me corrigera—mais je crois que le premier ministre s'est vanté d'avoir appuyé cette loi, bien qu'il siégeât alors dans les froides régions de l'opposition. Cet acte fut passé du Sénat, dont la majorité était conservatrice, et lorsqu'elle fut passée devant cette Chambre, et qu'elle fut adoptée, le très honorable monsieur se vanta d'avoir voté pour son adoption. Plus d'une fois depuis lors, lorsqu'on constatait que la loi ne fonctionnait pas sous quelque rapport, le très honorable monsieur a déclaré à ceux qui lui ont parlé à ce sujet, qu'il était du devoir du parlement de faire en sorte que la loi pût fonctionner. Si je ne me trompe, il a promis la même chose cette année. Mais à sa honte et à son discrédit—si humble que je sois, je n'hésite pas le moins du monde à dire que c'est un discrédit pour le peuple de ce pays de voir cet honorable monsieur se lever dans cette Chambre, cette année, et voter contre une proposition à l'effet de donner la priorité à l'étude d'un bill amendement l'Acte de tempérance du Canada. Il a voté contre cette proposition ce soir encore. Je lui demande quelle raison il a de croire que le peuple de ce pays a changé d'opinion sur ce sujet. Chaque fois que le peuple de ce pays a été consulté, ne s'est-il pas prononcé en faveur de l'acte ? L'honorable monsieur a-t-il quelque raison à donner pour aider à l'adoption de ces amendements du Sénat, qui détruisent virtuellement l'acte ? Car avec cet amendement, l'acte Scott n'a aucune valeur.

L'esprit et le principe de l'acte sont détruits, et le très honorable monsieur a engagé ses hôtes à essayer de le détruire. Mais il y a plus que cela. Je me suis toujours enorgueilli en pensant que le parlement avait passé cette loi. Ce fut un grand crédit pour le peuple et le parlement d'alors. Lorsque le ministre des finances, étant en Angleterre, il y a quelques années, adressa la parole dans une réunion de partisans de la tempérance, il parla de la loi de tempérance du Canada comme d'une loi dont le peuple canadien devait s'enorgueillir. Eh bien, M. l'Orateur, qui a passé cette loi dont le peuple canadien devrait s'enorgueillir ?

M. l'ORATEUR : Je dois demander à l'honorable monsieur de s'en tenir à l'amendement.

M. IRVINE: Si je ne suis pas dans l'ordre, je le regrette beaucoup; mais je dis, M. l'Orateur, que j'éprouve de l'orgueil lorsque je songe que l'honorable monsieur qui dirigeait le gouvernement d'alors, qui est maintenant courbé sous le poids des années, et peut-être du chagrin, à cause du traitement qu'il a reçu d'un peuple vil et ingrat.

M. L'ORATEUR: L'honorable monsieur doit s'en tenir à l'amendement.

M. IRVINE: Je m'en tiens à l'amendement; je m'en tiens à la loi du pays.

M. L'ORATEUR: L'honorable monsieur ne sera pas dans l'ordre s'il ne s'en tient pas à l'amendement qui est devant la Chambre. La question a trait à l'amendement fait par le Sénat concernant la bière et les vins légers, et au sous-amendement de l'honorable député de Victoria. Ça n'est pas du tout l'acte général; ça n'est pas le principe général de l'acte qui est à l'étude.

M. IRVINE: Très bien; je vais me conformer à votre décision. J'ai, comme de raison (*of course*) moins de latitude, M. l'Orateur.

M. LANDRY (Montmagny): Très grossier (*very coarse*).

M. IRVINE: Eh bien, M. l'Orateur, si c'est très grossier je puis dire la même chose de l'assemblée. L'assemblée est certainement assez grossière. Je ne puis dire, M. l'Orateur, que je me soucie beaucoup de la question de savoir si l'on doit s'attendre à ce que la vente de la bière et des vins légers soit permise par l'Acte de tempérance du Canada, et cela parce que nous avons déjà pratiquement détruit la loi par l'amendement que nous avons passé ce soir. L'alcool ne sera pas rare dans la bière et les vins légers. Que nous nous rabattions, ou non, sur la bière et les vins légers, cela ne fera pas beaucoup de différence maintenant. Cela ne rendra pas l'acte pire qu'il n'est maintenant, vu que les droguistes et les médecins de ce pays ont la liberté de vendre; cet amendement ne fera pas beaucoup de différence. Quant à moi personnellement, je ne m'occupe guère que cette Chambre l'adopte ou non. Il y a une autre chose que je veux dire, M. l'Orateur, et il vaut autant que je sois pendu pour avoir volé un mouton que pour avoir volé un agneau—je ne crois pas qu'il soit très édifiant de voir à la place de l'ancien gouvernement un gouvernement dont sept membres votent pour détruire la loi. Je ne crois pas que ce soit un honneur pour le peuple de ce pays qu'il y ait dans cette Chambre une buvette non patentée.

L'amendement (M. Cameron, Victoria) est rejeté.

La motion (M. Jamieson) est adoptée.

M. JAMIESON: Je propose que le dit amendement soit désapprouvé pour la raison suivante:

Parce que la Chambre a réintégré dans l'acte l'article relatif aux cédules.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12.55' vendredi.

M. IRVINE

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 19 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRE :

AJOURNEMENT A SAMEDI.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose que lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à samedi, à 1.30 p.m., et que les mesures du gouvernement aient la priorité immédiatement après les affaires de routine.

La motion est adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. BLAKE: Avant l'appel des ordres du jour, je désire faire remarquer aux honorables messieurs de la droite que le 11 juin certains documents, promis depuis très longtemps, furent produits, relativement aux affaires du Nord-Ouest. La plupart de ces documents avaient été préparés le 21 avril, et, bien que l'on ait dit que leur transcription avait été un obstacle, ils ont tous été transcrits de nouveau dans l'espace de 24 heures après qu'ils eurent été mis entre les mains des copistes de la Chambre.

Je demandai le lendemain ou le surlendemain, si ces documents complétaient les renseignements sur la question que le gouvernement avait l'intention de soumettre à la Chambre pendant la présente session; et le premier ministre a répondu négativement, disant qu'il y avait d'autres documents à produire, et que d'autres papiers allaient aussi venir du Nord-Ouest, et être présentés d'un jour à l'autre. Nous sommes maintenant au 19 juin, et aucun de ces documents n'a été présenté. Il est tout à fait évident que tous les documents relatifs aux événements qui ont eu lieu avant le soulèvement auraient dû être produits depuis longtemps; quant aux papiers que l'on attend du Nord-Ouest d'un jour à l'autre, je ne me plains naturellement pas de ce que les documents qui ne sont pas encore entre les mains du gouvernement n'aient pas été produits; mais tous les papiers antérieurs aux mois de mars et d'avril auraient certainement dû être produits depuis longtemps. En conséquence, j'insiste fortement pour que les honorables messieurs de la droite, qui ont déclaré qu'ils produiraient ces documents à temps pour que nous puissions nous former à ce sujet une opinion pendant cette session, cette dernière étant maintenant très avancée, ne retardent pas davantage à les produire. Je puis dire que les documents qui ont été produits renferment la preuve—et j'ai aussi reçu d'autres sources une preuve semblable—qu'il y a de très grandes lacunes, et que les papiers les plus importants n'ont pas été produits.

Pendant que j'ai la parole, je ferai remarquer au gouvernement que le 30 juin approche, et que la condition des subsides est d'une nature telle qu'il me semble qu'il en résultera de grands inconvénients pour le public si l'on ne revient pas immédiatement à l'ancienne règle du parlement, qui consiste à se former souvent en comité des subsides, règle dont on s'est déjà départi d'une manière très extraordinaire pendant la présente session.

M. CHARLTON: J'aimerais à rappeler au premier ministre qu'il y a quelques semaines on a promis certains rapports relatifs aux permis de coupes de bois, et que le seul rapport produit jusqu'à présent est celui des demandes. Les rapports concernant les permis délivrés, qui ont été demandés, n'ont pas encore été produits, bien qu'ils eussent pu l'être avant aujourd'hui.

VENTILATION DE LA CHAMBRE.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'appellerai l'attention du ministre des travaux publics, vu que cela le concerne, je

suppose, plus qu'aucun autre, sur le fait que, depuis quelques jours, l'atmosphère de cette Chambre a souvent été très malsaine pour nous tous; et surtout pour lui qui, est si assidûment à son siège. Naturellement je sais qu'il est très difficile, dans un édifice construit comme celui-ci, qui n'est pratiquement pas meilleur qu'un puits, d'assurer une bonne ventilation, mais cette dernière a été excessivement mauvaise depuis quelques jours, et il me semble que nous pourrions trouver quelque moyen d'obtenir une meilleure ventilation que celle que nous avons par la demi-douzaine de carreaux de nos fenêtres, les seuls que l'on puisse ouvrir; Je crois qu'il serait grandement désirable que les fenêtres supérieures de la Chambre au moins, soient arrangées de manière à ce que l'on puisse les ouvrir. D'après le souvenir que j'ai de la session de 1866, la seule que nous ayons passée ici durant les mois de chaleur, je puis dire que la santé de plusieurs députés, particulièrement de ceux qui sont le plus assidus aux séances, sera sérieusement affectée, si l'on ne peut améliorer l'état de l'atmosphère.

Sir HECTOR LANGEVIN : En réponse à l'honorable député de Huron-Sud, je puis dire, comme lui, que l'atmosphère n'est pas toujours très bonne dans cette Chambre, surtout par le temps de chaleur actuel. Je regrette de n'avoir rien à faire avec l'atmosphère. Il nous faut sans doute endurer la chaleur, bien que nous fassions tout notre possible pour introduire de l'air frais dans l'édifice. Si le parlement doit à l'avenir siéger pendant cinq, six ou sept mois de l'année, il va sans dire que nous aurons à améliorer la ventilation de l'édifice non seulement pendant l'hiver, mais aussi en été. J'ai appelé l'attention de l'architecte en chef sur l'état de l'atmosphère dans cette salle, et lui ai demandé si nous ne pourrions pas obtenir, par ces fenêtres qui se trouvent en face de moi, de l'air frais additionnel, et je crois qu'il pourra dire demain ce qui en est.

M. CHARLTON : Je suggérerai qu'une ou deux ouvertures pratiquées dans le plafond permettrait à l'air vicié de s'échapper, et améliorerait sans doute beaucoup la ventilation.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ça permettrait au gaz de s'échapper.

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion proposée par M. Pope, à l'effet que l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général afin d'étudier certaines résolutions proposées concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; et la motion de M. Cameron (Huron) en amendement à cette motion.

M. CHARLTON : Je sais, M. l'Orateur, que c'est presque un acte de présomption de ma part ou de la part de n'importe quel membre de l'opposition, que de continuer le débat sur cette question après le discours prononcé par le chef de l'opposition, discours qui a été une mise en accusation vigoureuse et approfondie du gouvernement, à raison de sa politique, qui a été étendue et concluant, et qui laisse très peu à dire; et quiconque parle à la suite de cet honorable monsieur doit nécessairement le faire dans les circonstances les plus défavorables. Le plus que je puisse espérer de pouvoir faire, pendant le peu de temps que je retiendrai la Chambre, c'est de présenter quelques faits qui ont pu échapper à l'attention de l'honorable monsieur, et d'exposer à un point de vue différent, et peut-être sous un jour différent quelques-uns des faits qu'il a présentés, et de répéter, comme il est nécessaire de le faire, quelques-unes des déclarations les plus importantes que cet honorable monsieur a faites à cette Chambre. Je vais d'abord passer en revue ou essayer de passer en revue quelques-uns des dires de ceux qui m'ont précédé dans ce débat. Le ministre des chemins de fer intérimaire, en présentant cette proposition, a essayé

de créer une impression favorable en mettant en comparaison le coût du chemin de fer du Pacifique canadien avec le coût des différents chemins de fer du Pacifique américains. Mais cette comparaison n'est pas juste, parce que le coût des lignes du Pacifique américaines est le coût nominal, n'est pas le coût réel, et qu'il y a un montant considérable de capital fictif représenté au compte du capital de ces chemins de fer. Nous avons d'abord le Union Pacific; et quiconque connaît l'histoire de la construction de ce chemin de fer doit savoir que le coût nominal dépasse de beaucoup le coût réel.

Ceux d'entre nous qui sont familiers avec les opérations du Crédit Mobilier, la Compagnie de Construction, laquelle a fait un contrat avec elle-même comme compagnie de chemin de fer, et a pris à même ses propres fonds, comme compagnie de chemin de fer, de fortes sommes d'argent qu'elle a mises dans sa caisse, comme compagnie de construction; la compagnie qui payait des dividendes sur son capital-actions, à raison de 40 pour 100 parfois, est-il rapporté; la compagnie par qui le coût du chemin a triplé le montant du coût réel—je dis qu'il est injuste de faire une comparaison entre un chemin comme le Union Pacific, construit dans de pareilles circonstances, et le compte du capital du chemin de fer du Pacifique canadien. A cette époque, le coût de construction des chemins de fer était nécessairement plus considérable qu'aujourd'hui. Ce chemin, le Union Pacific, fut construit dans le temps que les finances des Etats-Unis étaient dans un état prospère; nous avons aussi le Central Pacific, une autre partie de la ligne-mère, construit par une compagnie qui, en manipulant les affaires qu'elle avait en mains, s'est mise dans une position à pouvoir accuser un profit de \$187,000,000 sur un capital payé de \$12,500; cette immense somme d'argent a été faite au moyen de manipulations comme celles que connaissent bien les gens de chemins de fer, qui représentent comme capital les actions majorées de la compagnie. Puis, à propos de ce qu'ont dit les honorables messieurs, que la subvention et la concession de terres à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien étaient moindre que ce qui a été accordé au chemin de fer du Pacifique américain, je dois dire que cela n'est pas exact.

La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, avec sa subvention de 23,000,000 d'acres de terre choisie dans la zone fertile, et ne s'étendant pas jusqu'aux extrémités du chemin de fer à une subvention de beaucoup supérieure à celle d'aucun chemin de fer du Pacifique américain, à l'exception, peut-être, du *Northern Pacific*. La concession de terres est de beaucoup plus favorable que celle du *Union Pacific*, du *Central Pacific* ou du *Southern Pacific*, et probablement supérieure à celle faite au *Northern Pacific*. Parlons maintenant de la subvention au comptant. Aucun chemin de fer américain n'a reçu de dotation comptant. Le gouvernement des Etats-Unis a subventionné le *Union Pacific* et le *Central Pacific*, afin de favoriser la construction de ces chemins à l'époque où les Etats-Unis étaient réduits à l'extrémité. Dans ces circonstances le gouvernement américain a prêté à ce chemin de fer une certaine somme d'argent par mille, et pour ce prêt le gouvernement a pris une première hypothèque. Après cela les besoins de ces chemins de fer ont porté le gouvernement à substituer une seconde hypothèque à la première, mais il a encore conservé sa garantie sur ses chemins, et aujourd'hui il rachète virtuellement cette dette, en payant l'intérêt et en amortissant le capital. La garantie de la seconde hypothèque est suffisante pour le gouvernement, et le résultat c'est que cela n'a pas été une dotation, mais un prêt, qui sera remboursé. De sorte que sous ce rapport la comparaison entre ces chemins et le nôtre ne vaut rien, car dans notre cas c'est un don, et dans le leur c'est un prêt.

Parler ainsi du système de chemins de fer américains et en faire des comparaisons entre le coût de ces chemins et le coût de n'importe quel chemin honnêtement construit, in-

duit en erreur. Je crois qu'il n'y a qu'une seule des grandes lignes américaines allant au bord de la mer qui a un chemin honnêtement construit, honnêtement administré et dont l'état des affaires représente véritablement la condition réelle du chemin. Je veux parler du chemin de fer Baltimore et Ohio, qui avec sa ligne-mère et ses extensions, a 1,646 milles de voie, avec un capital-actions de \$14,792,000, capital-actions qui n'a pas été augmenté depuis l'organisation du chemin, qui a été payé à 100 cents dans le dollar, lequel, sous l'administration de M. Garrett et de ses successeurs, a été étendu jusqu'à ce qu'il ait rapporté, en 1883, des dividendes réels se montant à \$8,705,000, avec un surplus de \$45,763,000. C'est un chemin qui a continué de payer des dividendes de 10 pour 100 sur le capital-actions et qui a fait servir ces excédants à augmenter ses opérations et à prolonger sa voie; c'est un chemin dont les actions n'ont jamais été mises sur le marché, lesquelles ne pourraient pas être rachetées aujourd'hui à 400 cents dans le dollar; c'est un chemin bien et honnêtement administré, qui défie la concurrence, parce qu'il n'a pas de capital majoré sur lequel il lui faut payer des dividendes. Je crois qu'à part cette seule exception aucune des grandes corporations de chemins de fer que j'ai indiquées n'est en état de faire une comparaison juste entre son capital-actions et celui d'aucun chemin de fer honnêtement construit.

Voilà pour les comparaisons faites par le ministre des chemins de fer intérimaire. Nous avons eu ensuite un éloquent essai du secrétaire d'Etat, et je suis très heureux de lui renvoyer le compliment qu'il a eu un jour la bonté de me faire lorsqu'il m'a félicité au sujet de l'essai qu'il a dit que j'avais fait sur la question de l'observance du dimanche. Son travail est une élégante production, et je ne risquerai pas la comparaison du mien avec le sien. Il sentait l'huile de minuit et l'encre, et rien d'aussi poli n'a jamais été fait dans cette Chambre, car le langage en était choisi et toutes les périodes en étaient convenablement tournées. La seule objection que j'y avais c'est qu'il ait jugé à propos d'y introduire une masse d'affaires non pertinentes, de renseignements qui auraient pu avoir leur prix dans leur place, mais qui n'avait avec la question à débattre aucun rapport pratique que je puisse voir. Un des points de cet essai m'a beaucoup plu. Il a convenu à l'honorable monsieur de nous conduire dans ce que j'appellerai une salle imaginaire. Il nous a invité à contempler l'esprit des temps passés. Il nous a reportés aux premiers temps de l'histoire du Canada et il nous a peint l'état des choses lorsque le chevalier de la Salle, avec la détermination de fer qui le caractérisait, a poussé ses explorations jusqu'aux solitudes sauvages de l'intérieur de ce continent. Il a parlé des temps rendus mémorables par les actions des Frontenac, des Champlain, et des Montcalm—

M. CHAPLEAU: Je n'ai pas parlé d'eux.

M. CHARLTON: Je ne dis pas que vous l'avez fait; je dis que vous nous avez reportés à l'époque rendue mémorable par les faits et gestes de ces hommes, et je pouvais presque entendre en imagination le bruit des rapides de Lachine avec tous les échos de la solitude. J'ai pu m'imaginer presque que j'étais là et que je voyais ces tribus de sauvages, les Ottawas, les Algonquins, les Chippewas et les Hurons, couverts de fourrures et venus à Montréal des solitudes du Nord-Ouest. Je n'ai été rappelé à moi-même que par le cri "En voiture pour Winnipeg, Port-Moody, Yokohama et Shanghai;" et j'ai cru voir l'honorable monsieur avec un ruban d'or autour de son chapeau et une lanterne à la main donnant le signal du départ du convoi pour l'ouest. L'honorable monsieur est descendu du monde de l'imagination, et une des premières choses qu'il a prétendu ne pouvoir comprendre—car il y a certainement dans la nature et dans la politique des choses qu'il ne comprend pas—c'est pourquoi les libéraux n'étaient pas disposés à adopter la section du chemin de fer du Pacifique canadien qui

M. CHARLTON

passé au nord du lac Supérieur, et pourquoi ils restaient sourds à l'exposition d'un projet qui leur aurait fourni on hiver l'accès au Nord-Ouest. Cette question a été souvent débattue, et je ne crois qu'il vaille la peine qu'on y consacre beaucoup de temps aujourd'hui; mais peut-être serait-il aussi bien d'expliquer à l'honorable monsieur, en nous plaçant à un point de vue libéral, pourquoi les libéraux favoriseraient comme mesure temporaire la construction d'un chemin au Sault-Sainte-Marie pour faire le raccordement avec une ligne américaine au sud du lac Supérieur, pour, de là, se raccorder aux lignes du Nord-Ouest à la frontière.

Les libéraux ont pensé qu'en épargnant environ \$20,000,000 et en obtenant virtuellement les mêmes résultats à découler de la construction d'une ligne au nord du lac Supérieur—temporairement—il serait sage d'adopter ce projet; ils croyaient que, comme mesure temporaire, la construction d'une ligne au Sault Ste-Marie, se raccordant à une ligne américaine, se dirigeant sur la frontière entre le Minnesota et le Manitoba, répondrait au but de la construction d'une ligne au nord du lac Supérieur. Prévoyant ce que cela coûterait au pays et dont la charge nous pèse tant aujourd'hui; prévoyant que nous allons nous jeter dans des difficultés financières, en mettant à exécution ce projet insensé de construire une ligne au nord du lac Supérieur, ils ont cru qu'il valait la peine de sauver une dépense de \$20,000,000 s'ils pouvaient obtenir les mêmes résultats pratiques que produirait la dépense de cet argent. L'honorable monsieur nous a dit que toutes les lignes du Pacifique américaines avaient des embranchements rayonnant dans des directions diverses, développant le pays, servant de ligne d'alimentation pour les lignes principales auxquelles elles apportent une grande quantité d'affaires, et il a été assez bon de nous dire combien était peu considérable la proposition du transport d'entier parcours que font ces lignes américaines. Il nous a dit que le chemin de Atcheson, Topeka et Santa-Fe et ses raccordements ne fait un transport d'entier parcours que de six pour cent de tout le montant de ses opérations, et que les affaires correspondantes des autres lignes étaient très peu considérables.

C'est là un raisonnement que nous avons souvent invoqué contre la construction précipitée du chemin à travers de vastes solitudes dans le but d'avoir un trafic d'entier parcours qu'il évalue à une simple bagatelle dans le cas des chemins de fer américains. Tous ces chemins ont des embranchements, et il est sage de leur part d'en avoir. Le chemin de fer du Pacifique canadien, pour la section des prairies, a besoin de nombreux embranchements allant dans diverses directions, mais je demanderai à l'honorable monsieur combien d'argent cette compagnie a dépensé pour la construction d'embranchements dans le Nord-Ouest. De la somme de \$40,000,000 défalquée du montant consacré aux fins originales qui étaient la construction de la ligne mère depuis Callander jusqu'au Pacifique, combien en a-t-on employé pour la construction des embranchements dans le Nord-Ouest. Juste assez pour construire 134 milles au coût d'environ \$2,000,000 sur un total de \$40,000,000 et plus qui ont été détournés par cette compagnie de leur destination. Le secrétaire d'Etat, au cours de sa harangue, nous a dit que dans un voyage qu'il a fait en Californie il a rencontré un des potentats des chemins de fer américains. Dans la conversation il apprit que dans la lutte faite pour obtenir le contrôle du commerce transcontinental, la victoire appartient à la compagnie qui saurait protéger son trafic local. Voilà qui est correct. C'est une chose très importante pour une compagnie de chemin de fer que de pouvoir contrôler ses affaires locales. Je suis prêt à reconnaître que le chemin de fer du Pacifique canadien occupe sous ce rapport une position avantageuse, car, en vertu de l'article portant sur le monopole, elle peut protéger son trafic local contre toute intervention dans le Nord-Ouest.

Mais pourquoi faut-il qu'une compagnie de chemin de fer ait le contrôle de ses affaires locales pour faire une concu-

rence heureuse dans l'obtention du trafic transcontinental ? C'est parce que les profits de la compagnie proviennent des affaires locales, que les guerres de tarifs entre les lignes-mères et les compagnies d'une station terminale à une autre produisent souvent des pertes : ces compagnies contrôlent les opérations locales et en retirent les profits nécessaires pour supporter les pertes subies par suite de la concurrence sur l'entier parcours. Ce magnat admet que les opérations que nous cherchons à faire doivent se faire à des taux qui permettent à la compagnie de compter sur des profits pour soutenir les pertes subies en détournant ce trafic d'entier parcours de la voie des concurrents. Puis l'honorable monsieur a parlé du député qui parle en faveur de la suprématie américaine. L'allusion était générale. Je ne sais pas s'il voulait parler de mon ami de Bothwell (M. Mills), qu'on accuse d'être passé par une université américaine, ou de mon ami de Lambton-Est (M. Fairbank), qui, je crois, a eu le malheur de naître chez les Adirondacs de New-York, ou s'il a voulu parler de moi.

M. CHAPLEAU : L'honorable monsieur peut voir lui-même ; il peut voir à qui cela convient.

M. CHARLTON : Eh bien, je défie l'honorable monsieur de trouver dans nos débats un seul mot prononcé par moi depuis mon entrée au parlement, en août 1872, qui puisse contencancer son assertion. L'honorable monsieur s'est mis à dire très fougueusement : n'essayez pas de nous arrêter ; nous sommes las de vous voir constamment détruire la bonne renommée du pays ; travaillez à son élévation, à son union, à sa force. C'est précisément ce que nous avons fait depuis des années. La tâche a souvent été difficile et même impossible, mais nous avons essayé d'élever le pays en condamnant ce qui le rabaisse ; nous avons travaillé à son union en déplorant la politique qui désunit les provinces du Dominion et qui sème la discorde pour l'avenir ; nous avons travaillé à le rendre plus fort en favorisant l'adoption d'une politique plus en harmonie avec les besoins et les ressources du pays ; nous avons tâché d'élever, d'annir et de rendre plus fort le pays, et dans tous ces efforts que nous avons tentés dans ce sens, nous avons reçu l'opposition des honorables messieurs de la droite. Puis l'honorable monsieur nous dit qu'il se trouvait aux États-Unis pendant une élection et il a vu là de quelle façon les hommes publics et le peuple devraient se conduire. Cet honorable monsieur, qui accuse les membres de cette Chambre de favoriser la suprématie américaine, nous dit qu'il y a aux États-Unis des modèles à imiter—il y a vu leurs institutions politiques parfaites.

M. CHAPLEAU : Je n'ai pas dit cela.

M. CHARLTON : C'est ce que j'infère de ses paroles. Il a vu que là on ne disait rien de contraire à la grandeur du pays, mais que tout ce qu'on y disait tendait à sa glorification. Il est vrai qu'on peut s'être livré à des personnalités ; il se peut que l'un des candidats à la présidence ait été accusé d'un acte vil et d'une grande immoralité ; mais on n'a rien dit contre le pays. Je lui demanderai s'il n'a pas entendu amèrement dénoncer tous les actes du gouvernement ; n'a-t-il pas entendu quelque orateur démocrate accuser le gouvernement de corruption, d'avoir échoué dans sa politique à l'égard des mormons, de laisser tomber la marine et laisser presque disparaître complètement le commerce des États-Unis avec l'étranger ? Dans aucun pays du monde on n'entend aussi vigoureusement qu'aux États-Unis critiquer l'administration des affaires publiques. Puis l'honorable monsieur est arrivé à sa péroraison. Il a dit que malgré les prophéties de malheur qu'il avait entendues, il avait assez vécu pour voir progresser notre pays, pour voir coloniser le Nord-Ouest, pour voir grandir le Canada. Oui, M. l'Orateur, et nous regrettons qu'il ait aussi assez vécu pour voir autre chose ; il a vécu assez pour voir retarder la colonisation du Nord-Ouest par suite d'une politique contraire aux intérêts de ce pays. Il a vécu assez pour voir le Canada prendre du développement, il est vrai, mais en prendre

beaucoup moins qu'il aurait dû en prendre et qu'il en aurait pris avec une administration des affaires convenable. Il a vécu pour voir notre pays accumuler une dette de \$250,000,000, dont une grande partie a été contractée pour des fins nullement avantageuses au pays. Voilà pour les remarques du secrétaire d'Etat ; maintenant quelques mots au sujet du député de Richmond et Wolfe (M. Ives).

Cet honorable monsieur nous a fourni des renseignements qui ne sont pas exacts. Il nous a dit qu'il n'était pas vrai que le Union Pacific et le Central Pacific fussent des corporations distinctes, qu'il n'y avait pas de chemin dit Central Pacific qui ne fût pas partie du Union Pacific. Voici le *Poor's Manual* pour 1884. Nous avons dix-sept de ces manuels, et depuis 1869 le Union et le Central Pacific ont été donnés par cette autorité comme des corporations séparées, sous des administrations distinctes et séparées. Ils se raccordent, il est vrai ; ils sont quelquefois hostiles l'un à l'autre ; en ce moment le Central Pacific détourne tout le trafic qu'il peut vers sa ligne sud, et cela est contraire aux intérêts du Union Pacific. Il n'y a pas en Amérique deux corporations plus distinctes ou qui l'aient été davantage que ces deux-ci. Il se peut que l'honorable monsieur ait été induit en erreur par le fait que le Union Pacific a un embranchement de 300 milles de long appelé l'embranchement du Central Pacific. Puis il nous a dit que le Union Pacific ne passait pas à travers les montagnes, que c'est un chemin uni et facile. Il faut que les autorités des États-Unis aient été bien mal renseignées. Elles ont prétendu qu'à 517 milles à l'ouest d'Omaha, à Cheyenne, le Union Pacific commençait l'ascension des montagnes, et d'après cette supposition elles ont accordé à la compagnie \$48,000 par mille pour 150 milles, soit le triple de la subvention accordée pour la partie construite sur un sol uni, et après cela, pour le reste du chemin, elles ont prétendu que c'était assez montagneux pour que la compagnie eut droit à \$32,000 par mille, le double de la subvention pour la partie construite sur un terrain uni. Le Union Pacific passe sur les montagnes Rocheuses, sur le chaînon de Wasatch, et entre dans le bassin du Grand Lac Salé. Puis le Central Pacific traverse la vallée de Humbolt, et les Sierra Nevada ; il y a trois chaînes de montagnes sur les lignes du Union et du Central Pacific, dont deux sont traversées par le Union Pacific. Quant à la mesure-type du Union Pacific, à en juger par la lettre de M. Stephen celle du Union Pacific en 1878 devait être celle du chemin de fer du Pacifique canadien. D'après le *Poor's Manual*, en 1872-73, elle était de 80 pieds au mille ; je ne saurais dire si cela est correct ou non. Mon impression est que la mesure type maximum du Union Pacific, qui était de 116 pieds au mille quand le chemin a été ouvert, a été réduite à 90 pieds, maximum de l'élévation en 1873. Voilà pour le passage du Union Pacific à travers les montagnes. Nous soutenons qu'il n'était pas nécessaire que le chemin de fer du Pacifique canadien étendit sa ligne. Il fallait d'abord compléter la ligne-mère et établir les embranchements nécessaires dans le Nord-Ouest. Nous avons toujours prétendu, comme l'honorable monsieur, que l'embranchement du Sault Sainte-Marie atteindrait le trafic de Chicago. Nous aurions pu, par là, contrôler une grande partie du travail du Nord-Ouest américain. Nous aurions donné à Saint-Paul une route allant à un port océanique de 430 milles plus court que la route actuelle. La prétention de l'honorable député fortifie la position que nous avons prise en 1881, en voulant faire épargner \$20,000,000, coût de la section au nord du lac Supérieur. A cela on ajoutait que par ce moyen le trafic de tous les chemins des États-Unis serait tributaire du nôtre.

M. IVES : Cela aurait atteint notre trafic tout comme celui du Nord-Ouest.

M. CHARLTON : Pas plus qu'à présent, car ils ont maintenant des lignes qui se rendent à Emerson et à différents endroits de la frontière. Quel besoin avons-nous de deux

ou trois moyens d'atteindre le bord de la mer, alors que les tracés n'étaient pas faits, pas même pour le chemin au nord du lac Supérieur, et qu'il n'y avait ni wagons ni trafic? Ce besoin ne se faisait pas sentir tant que le chemin n'était pas construit et qu'il n'y avait pas de trafic; les autres chemins fournissaient un moyen de communication désireux de se raccorder au chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable monsieur dit que la compagnie a payé pour \$20,000,000 de capital-actions 40 cents dans le dollar, et que c'est plus que sa valeur actuelle, et qu'aucune objection n'a été faite. Mais on a fait des objections. On a objecté à cette majoration du stock à ce fort escompte, dès le commencement, pour la raison que cela allait augmenter le compte du capital, le paiement de dividendes, d'une façon énorme et non opportune. La compagnie, dit-il, avait besoin de cet argent pour des extensions, etc. Eh bien, la seule extension à peu près à laquelle ils aient appliqué cet argent est l'extension de leur compte de dividende. La plus grande partie, au lieu d'être appliquée à des extensions et mise au compte de la construction, a été placée entre les mains du gouvernement pour garantir une série de dividendes pendant une période de dix ans. Il nous dit que le chef de l'opposition a demandé que l'argent mis en réserve pour payer les dividendes fût pris par le gouvernement ainsi que l'argent payé comme dividende.

Le chef de l'opposition n'a pas proposé que l'argent déjà payé comme dividende soit pris; il voulait que la compagnie consentît à se servir de son propre argent pour faire face à ses propres difficultés, au lieu de demander au pays de lui en prêter, alors que pour une autre fin elle versait ce montant dans la caisse du gouvernement. Il a dit que je devrais parler de la majoration du capital-actions à laquelle se livre les Américains dont j'aime tant à parler. J'ai toujours dit au sujet des monopoles de chemins de fer américains que l'administration de leurs chemins avait été malhonnête dans une très forte mesure, et quelle était faite plutôt dans l'intérêt des spéculateurs que dans l'intérêt du public. Nous allons examiner cette question de deux points de vue. D'abord du point de vue de l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien. Comme pour toutes les corporations il est de son intérêt de prendre tout ce qu'elle peut avoir. Elle a d'abord fait le meilleur marché qu'elle pouvait faire avec le gouvernement, et elle en a fait un extrêmement bon. Depuis lors elle a surveillé avec soin ses intérêts. Les opérations du chemin de fer du Pacifique canadien sont peut-être moins répréhensibles que celles des neuf dixièmes des chemins de fer des États-Unis. Ils voient à leurs propres intérêts et ils sont capables d'y voir.

Un autre point de vue est celui des intérêts du peuple, et par les intérêts du peuple je veux dire les divers intérêts du grand Dominion, de tout le monde. Les membres du gouvernement sont les gardiens des intérêts du peuple. Ce gouvernement a été institué comme tous les gouvernements civils, pour faire régner la loi et l'ordre, pour garantir la liberté et les droits du peuple, et ça été et c'est aujourd'hui le devoir du gouvernement de surveiller les intérêts du peuple. Si nous examinons la question de ce point de vue-là, je soutiens que le gouvernement a failli à son devoir. Les intérêts du peuple ont été sacrifiés par le gouvernement, consciencieusement ou non, peu m'importe. S'il en est ainsi, le gouvernement n'a pas fait son devoir. Le syndicat du Pacifique a surveillé ses intérêts, et en faillissant à son devoir le gouvernement a fait ce que je vais faire voir; mais auparavant il est peut-être à propos de demander si la corporation du Pacifique canadien est solvable, et si les placements faits dans cette entreprise vont rapporter des profits. Cette question nous intéresse tous. D'abord il faut se demander si le Nord-Ouest est un bon pays. La réponse est importante. Si ce n'est pas un bon pays, naturellement il n'est pas probable que le chemin rapporte des profits. S'il est bon, comme je le crois, alors les affaires vont se développer de façon à y maintenir un chemin de fer.

M. CHARLTON

Ensuite il faut se demander si l'administration du chemin va se faire avec prudence. C'est une question à laquelle je ne puis répondre. J'espérerais qu'elle va se faire avec prudence. A en juger par l'habileté de ces messieurs à surveiller leurs propres intérêts, ils ont certainement la capacité d'avoir une bonne administration du chemin. Je réponds donc que si le pays est bon et si l'administration se fait avec prudence, la compagnie est solvable et elle rapportera des profits.

Je vois dans le rapport de la compagnie donné hier qu'elle donne dans un tableau un état de ses opérations durant l'année dernière. Elle a transporté environ 1,000,000 de barils de farine, 500,000 boisseaux de blé, 241,000,000 de pieds de bois, 367,000 tonnes d'articles fabriqués, et 375,000 tonnes d'autres produits. Ce chemin pénètre dans ce que nous sommes portés à considérer comme la zone fertile de ce continent. Alors cette quantité de 6,500,000 boisseaux va être augmentée indéfiniment. Le chemin pénètre dans une grande étendue boisée à l'est, et dans une grande étendue boisée à l'ouest dans la Colombie-Britannique; on doit s'attendre à ce que le bois soit transporté de l'est aux prairies et aux provinces orientales, et de la Colombie-Britannique aux prairies de la zone fertile. Quand les difficultés que nous avons dans le Nord-Ouest auront cessé, quand nos troubles indiens auront cessé, et quand tout sera réglé, nous aurons nécessairement une forte immigration dans le Nord-Ouest. Les pays mêmes qui sont rivaux au Nord-Ouest — le Dakota et les nouveaux territoires des États-Unis — s'empressent, et l'immigration devra aussi venir dans notre Nord-Ouest; de sorte que, quelle que soit la politique du gouvernement, nous devons avoir une immigration dans ce pays, laquelle pourrait voir accélérer son mouvement par l'application d'une politique libérale. S'il en est ainsi, je pense que nous pouvons présumer que le chemin de fer du Pacifique canadien n'est pas une entreprise en déconfiture et qu'elle n'a pas besoin de se présenter ici comme mendicante. Si elle est administrée convenablement elle va rapporter des profits.

Sir JOHN A. MACDONALD : Écoutez, écoutez.

M. CHARLTON : Oui, l'honorable monsieur dit, écoutez, écoutez. Je dis qu'en toute probabilité, comme je l'ai toujours affirmé, cette spéculation rapportera des profits qui excéderont ceux de toutes les autres entreprises de chemins de fer.

Quelques DÉPUTÉS : Écoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD : Me sera-t-il permis de poser une question à l'honorable monsieur? S'il avait un voisin riche et un voisin pauvre, à qui préférerait-il prêter de l'argent? Au riche. Si la compagnie du chemin de fer du Pacifique doit devenir très riche, pourquoi ne lui prêtons-nous pas de l'argent?

M. CHARLTON : Si mon riche voisin avait un surplus de \$14,288 et qu'il voudrait faire un emprunt de \$5,000 pour exécuter une certaine entreprise et qu'il ne me conviendrait pas de prêter, je lui dirais qu'il ferait mieux de puiser à même ses \$14,288. Après ces admissions librement faites, je demanderai pourquoi le chemin se trouve dans des embarras. Il y a quatre raisons palpables de l'état dans lequel se trouve ce chemin en ce moment : la première c'est que le chemin a été construit trop rapidement, que la construction est faite à travers les solitudes, bien trop avant la colonisation pour ce qu'il rapporte de profits.

Si la population éparpillée sur une ligne de mille milles de chemin de fer a assez de place sur 200 milles; si les affaires qu'on fait sur un parcours de 1,000 milles avaient pu être concentrées sur un parcours de 200 milles, cela aurait pu se faire pour une dépense cinq fois moins forte, et pour cette raison la construction du chemin si rapidement à travers de vastes solitudes non seulement a nécessité une augmentation du coût, mais cela a privé la compagnie des

affaires qui auraient dû se produire à mesure que le chemin progressait. Une autre raison réside dans les placements faits par la compagnie et qui n'étaient pas justifiables d'après ses ressources et n'étaient pas prévus dans les conditions stipulées au contrat passé avec le gouvernement. Ce chemin a été subventionné pour des fins particulières, dans le but de construire une ligne de chemin de fer depuis Callander jusqu'aux eaux du Pacifique, avec autant d'embranchements que la compagnie pourrait en construire, mais on n'a pas fait de conditions à propos des embranchements.

La condition particulière stipulée à ce contrat était celle portant sur la construction d'une ligne-mère depuis Callander jusqu'au Pacifique. Des ressources ont été créées pour cette entreprise, et dans une forte mesure on les a détournées dans ce but pour les appliquer à des fins non mentionnées dans le contrat originel. C'est là la deuxième des quatre raisons des difficultés dans lesquelles se trouve le chemin. La troisième c'est que la compagnie a émis \$25,000,000 en actions conformément aux stipulations de son contrat, et le gouvernement, sans consulter le parlement, a permis à la compagnie d'augmenter ce stock jusqu'à \$100,000,000 et a permis l'émission de \$40,000,000 à des prix allant de 51 cts à 42 cts au dollar, et le gouvernement a tenu la balance de ce stock afin de mettre la compagnie en état d'en manipuler le reste de la façon qu'elle voudra. En conséquence de cette majoration du stock, la confiance que le public avait dans l'affaire a été ébranlée, parce que, comme je vais le faire voir, la population de ce pays et les habitants de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis se sont aperçus de la chose. La compagnie a avoué son manque de confiance en elle-même, son impuissance à payer des dividendes pendant des années à venir à même l'argent produit par la vente de son stock à ces prix ruineux : et en le plaçant entre les mains du gouvernement pour avoir des dividendes pendant dix ans. Cela, par-dessus toute chose, a ébranlé toute la confiance qu'on avait dans l'affaire, et cette mesure a rendu impossible de vendre des actions. Il y a d'autres raisons sur lesquelles le Pacifique canadien n'avait aucun contrôle. J'en ai signalé une au sujet de ce manque total de confiance qui existait dans le public au sujet des garanties de chemins de fer, et je vais citer le *Poor's Manual* pour faire voir jusqu'à quel point on avait pratiqué le système de la majoration des actions et de l'effet produit sur l'esprit public. M. Poor dit :

L'état ci-dessus est un abrégé de celui beaucoup plus étendu qui comprend le détail de tous les chemins de fer du pays. Il fait voir que depuis 1880, période de trois ans, on a ouvert aux Etats-Unis 28,405 milles de chemin de fer, et que 6,091 ont été mis en exploitation à l'expiration de l'année financière des diverses compagnies.

L'augmentation du capital-actions et la dette de toutes les compagnies pour les trois ans se terminant le 31 décembre 1883, était de \$2,093,433,054, le coût de la nouvelle quantité de milles tel que représenté par le capital-actions et la dette étant d'environ \$70,000 par mille. L'augmentation de la dette fondée, dans les trois ans, de toutes les compagnies, a été de \$924,165,440 ; de leurs dettes flottantes, \$169,880,406 ; des deux \$1,094,045,846. Il n'est pas probable que le coût du nombre de milles construits dans les trois ans ait égalé les dettes fondées et flottantes d'au moins \$200,000,000. Toute l'augmentation du capital-actions, \$999,387,208, et une partie de la dette fondée, excédait le coût de la construction.

Il poursuit en disant, — et ceci est digne de l'attention de tous les membres de la Chambre :

C'est dans cette immense augmentation d'un capital fictif qu'on va trouver la cause du manque général de confiance qui existe, et de l'énorme déclin dans le prix des obligations de chemins de fer. Depuis 1879 jusque près de la fin de 1883, le public était sous l'empire d'une illusion singulière au sujet de leur valeur, et on en a profité sur une grande échelle chez les aventuriers habiles et sans scrupule. Tout ce qu'on fabriquait et qu'on lançait était saisi avec avidité par un public mal informé. L'illusion a été augmentée et prolongée par le paiement de forts intérêts et dividendes à même le capital. L'illusion est arrivée à son comble vers l'époque de la mise en exploitation du Northern Pacific, à l'occasion de laquelle des projets de visionnaires et d'une immensité incommensurable ont été lancés sur les marchés. Leur marque absolue de valeur et le déclin rapide de leurs obligations ont exercé un grand pouvoir sur le public. Le manque de confiance s'est répandu sur les bonnes comme sur les mauvaises entreprises, de sorte qu'à l'heure qu'il est les prix ne sont pas plus en rapport avec les valeurs qu'en 1883. Cela va probable-

ment continuer jusqu'à ce que le temps fasse voir sur qui les obligations reposent réellement. Une des causes du déclin qui s'accuse dans les actions des chemins qui payaient des dividendes, réside dans la concurrence provenant de la construction de lignes rivales. Il y a quelques années il n'y avait rien d'aussi invitant pour les entreprises de chemins de fer que l'Etat du Colorado. Un vaste système de chemins de fer, couvrant tout l'Etat, a été établi avec une très grande rapidité, mettant en jeu une dépense nominale de \$100,000,000, dont la presque totalité est improductive.

Plus loin il dit :

Si on prétend que le coût en argent de tous les chemins de fer en exploitation aux Etats-Unis en 1883 n'excédait pas le montant de leurs dettes flottantes et fondées, \$3,787,410,728, le placement réel a été des plus profitable. Les recettes nettes pour l'année ont été de \$336,911,884, somme égalant environ 9 pour 100 du coût. Si le capital fictif pouvait être éliminé de leurs comptes, leur succès, comme placements, n'aurait pas de pareil. Si aux recettes nettes on ajoutait les avantages qui en découlent, le résultat serait la cause d'un grand étonnement.

Voilà donc pourquoi les obligations de chemins de fer ont décliné, pourquoi on ne peut les vendre en Angleterre, aux Etats-Unis, au Canada. Cet état de choses, avec d'autres difficultés, les ont placés dans une position embarrassée. D'après le *Poor's Manual*, en 1883, il y avait 121,000 milles de voies ferrées aux Etats-Unis avec un capital-actions de \$3,708,000,000, et une dette fondée et flottante de \$3,787,000,000. D'après ce manuel le coût réel payé comptant, était moindre que le montant de la dette flottante et de la dette fondée ; il n'a été que de 51 pour 100 du capital-actions et de la dette fondée et flottante de ces compagnies.

D'après ce manuel 49 pour 100 de tout le coût nominal de ces chemins de fer dans les Etats-Unis étaient de la majoration et du vol ; de 1880 à 1883, 28,000 milles de chemins de fer ont été construits avec un capital-actions de \$999,000,000, et avec une dette de \$1,094,000,000, et le coût réel de ces chemins a été de \$200,000,000 de moins que leurs dettes fondées et flottantes, et tout le capital-actions de \$999,000,000 avec \$200,000,000 de la dette flottante et fondée comprenaient les vols des manipulateurs qui avaient entrepris de construire ces chemins. Pendant cette période les chemins qui coûtaient nominalelement \$70,000 du mille avaient réellement coûté \$30,000 du mille ; et les manipulateurs ont fait le profit que comporte la différence. Quand au chemin de fer du Pacifique canadien la compagnie elle-même n'est pas innocente. C'est à propos d'elle qu'il a fallu se livrer à ses développements au sujet des opérations des chemins de fer américains et de leurs obligations. La compagnie du Pacifique canadien a placé sur le marché, après la prise des premiers \$5,000,000, \$20,000,000 qui ont été vendus à 25 cents dans le dollar. Elle a ensuite placé sur le marché \$30,000,000 en actions qui ont été vendues à 51 cents dans le dollar ; cela se monte à 7 pour 100 par année sur \$10,000,000, à 42 cents dans le dollar.

Je vais faire voir que la première dotation du chemin de fer du Pacifique canadien était suffisante pour l'accomplissement des fins visées dans le contrat passé avec le gouvernement, lorsqu'en 1884 cette compagnie a demandé un prêt de \$22,500,000, et une prolongation de temps sur la somme de \$7,500,000. D'après la lettre de M. Stephen publiée le 15 janvier 1884, la compagnie avait dépensé sur la ligne-mère jusqu'alors \$23,663,564, moins \$484,614 payées au gouvernement pour se faire relever de la garantie de \$1,000,000 comprise au compte de construction ; soit une somme nette de \$23,078,930 dépensée sur la ligne-mère. Telle a été la dépense de la compagnie par suite de son contrat avec le gouvernement. Nous n'avons pas à nous occuper des autres entreprises de ces messieurs qui n'étaient pas mentionnées au contrat, et le gouvernement ne leur a pas donné des millions, pour qu'ils en fassent ce qu'ils veulent. Qu'ont-ils reçu du gouvernement en vue de la dépense à faire pour la ligne-mère. Ils ont reçu en argent une subvention de \$12,289,211. Ils ont vendu des obligations reposant sur des concessions de terres, et ils ont reçu \$8,876,000. Pour les emplacements de villes et en dotations ils ont reçu \$730,000 de plus ; soit un total de \$21,895,711, contre une dépense sur la ligne-

mère et pour l'équipement, de \$29,033,000; ils ont reçu du public \$7,137,442 de la somme totale qu'ils ont dépensée, et la compagnie a reçu d'autres sommes d'argent. Elle a reçu de la vente de \$55,000,000 en actions \$25,281,754, du dépôt de \$10,000,000, \$4,950,000, et, d'après l'état même de la compagnie, les recettes nettes jusqu'au 15 janvier, neuf mois, ont été de \$978,000; la vente des obligations fondées sur les concessions de terres de \$10,000,000 non couverts par la vente des terres, a produit \$1,123,500; soit un total produit par ces sources, de \$32,333,254.

Ils ont reçu directement du gouvernement et de toutes autres sources comptant, \$25,195,312 de plus que ce qu'ils avaient dépensé sur la ligne-mère et pour son équipement. Et à ce moment-là même, avec des recettes de \$25,000,000 en plus des dépenses, ils viennent ici demander un nouveau prêt. Ils avaient d'autres ressources à part cela. Ils avaient gagné de plus 10,000,000 d'acres de terres évaluées à \$2 l'acre, formant \$20,000,000, si on en déduit \$1,223,000 pour pourvoir les obligations reposant sur les concessions de terres émises et non couvertes par les ventes de terres. L'actif total, l'argent comptant et les terres, au moment où ils ont demandé ce prêt, se montait à \$44,072,312 en sus de la somme dépensée sur la ligne-mère. D'après leur propre estimation, le coût du parachèvement de la ligne était de \$27,000,000, et le gérant général a dit que cette somme serait réduite de plusieurs millions, \$4,000,000 je crois. Aujourd'hui, en outre du coût estimé pour compléter le chemin, il y a une autre somme de \$2,000,000 pour l'équipement; et la compagnie aurait eu \$25,000,000 en argent comptant en perspective si elle avait borné ses opérations à la ligne-mère. La lettre de M. Stephen fait voir que la compagnie a dépensé sur les embranchements \$3,827,000; de Callander à Brockville et Montréal, \$3,203,000; équipement en dehors de la ligne-mère, tel qu'estimé, \$2,680,000; intérêt sur le capital-actions, \$2,128,000; lignes allant au bord de la mer, etc., \$3,482,000; acquisition d'une station terminale à Montréal, 345 milles à l'est du terminus proprement dit, \$390,000, payé au gouvernement pour dividendes, \$8,710,000, formant en tout \$24,422,000, dépense de plus que ce qui était stipulé au contrat. De plus ils avaient créé une obligation préférentielle pour garantir des dividendes durant dix ans sur \$8,250,000 d'obligations. Cela comprenait une autre somme de \$7,380,912, qui ajoutées à \$24,422,000, forme \$31,802,912 dépensés par la compagnie en sus de ce qui est stipulé au contrat. Cela suffirait pour embarrasser n'importe quelle compagnie. Celle-ci aurait dû se contenter de compléter sa ligne-mère avec les embranchements nécessaires dans le Nord-Ouest. Elle aurait dû se contenter de construire la ligne-mère, s'abstenir d'entreprendre ces grands projets jusqu'à ce que la ligne-mère fût construite, au lieu d'entreprendre prématurément la confection de vastes travaux qu'elle n'était pas en état d'accomplir. Le Central Pacific, après avoir commencé avec un capital de \$12,300, avec ses subventions du gouvernement et ses subventions considérables en terres, a d'abord construit la ligne depuis Promontory Point jusqu'à Sacramento. Il n'a pas cherché à acquérir des embranchements, ni à s'étendre vers l'ouest avant d'avoir construit la ligne-mère. Après avoir construit la ligne-mère, comme base de crédit, il s'est rendu à San Francisco, et, après avoir accompli ces travaux, il a construit ses prolongements dans la Californie méridionale, puis le Pacifique du sud, et, graduellement, après avoir commencé avec ce faible capital, il s'est mis dans la position où il est, c'est-à-dire que son actif est aujourd'hui de \$187,000,000; et il n'a eu aucun des avantages que l'on accorde au chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais il a conduit ses affaires avec prudence; il n'a pas cherché à saisir tous les avantages qui lui ont été offerts; mais il a attendu et a procédé graduellement, selon que ses moyens le lui permettaient. Le défaut de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas qu'elle

M. CHARLTON

n'a pas pu s'assurer de tout ce qu'elle avait en vue, mais elle voulait l'avoir immédiatement, elle voulait avoir des embranchements avant d'avoir construit la ligne-mère. Les calculs faits par la compagnie en 1883, auraient pu réussir, je n'en ai pas de doute, pour tous les travaux entrepris par la compagnie, si ces entreprises avaient été tentées deux ans plus tôt. Je n'ai pas de doute qu'entre 1879 et 1882, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait pu placer tout son capital-actions de \$100,000,000 et qu'elle aurait pu mener à bonne fin toutes ses entreprises. Mais quand les mauvais jours sont arrivés, et que l'on n'a pas pu vendre les obligations du chemin de fer, la compagnie a trouvé qu'elle avait entrepris trop de travaux, et les difficultés qu'elle a éprouvées n'étaient pas dues à ce qu'elle manquait de subventions pour construire la ligne-mère, mais à ces spéculations étrangères à cette ligne.

Nous avons ici le rapport annuel présenté aux actionnaires de cette compagnie à l'assemblée du 13 juin, lequel a été reçu hier; et si nous devons ajouter foi à ce rapport et aux énoncés qu'il contient au sujet du passif et de l'actif de cette compagnie, elle est certainement loin d'être dans la position d'une compagnie en état d'insolvabilité. Ce rapport prétend que la compagnie du chemin de fer, le 31 décembre dernier, était en possession d'un actif consistant en lignes de chemin de fer, steamships, lignes télégraphiques, dividendes réservés, etc., le tout représentant une somme de \$216,711,000; que son passif, consistant en capital-actions, hypothèques, obligations, emprunt du gouvernement et dette flottante, le tout s'élevant à \$106,914,000; et que son actif net, à cette date, était de \$109,797,000. Dans le même rapport, parlant de l'avenir, la compagnie estime comme suit la condition où sera le chemin le 1er juin 1886: Actif consistant en un réseau de chemin de fer, 3,371 milles, outre des lignes louées, steamships, lignes télégraphiques, terres à \$2 l'acre, dividende réservé, actif extérieur, balance en argent, etc., \$230,960,000; passif, capital-actions, obligations garanties par des concessions de terres, etc., \$118,892,000.

L'actif net de la compagnie, au 1er juin 1886, sera de \$116,068,000. Or, dans quelle proportion la population du Canada a-t-elle contribué à cet actif? Dans ce rapport de la compagnie, l'estimation de la valeur des chemins du gouvernement est de \$35,000,000, ce qui nous autorisera à dire qu'ils valent \$33,500,000, les frais d'arpentage compris; et en additionnant l'actif ou la partie de l'actif donnée à la compagnie par le gouvernement du Canada, nous avons d'abord le coût de 713 milles de chemin de fer, \$33,500,000; ensuite nous avons la subvention en argent, \$25,000,000; puis 25,000,000 d'acres de terres évaluées par la compagnie elle-même à \$2 l'acre, soit \$50,000,000, ou un ensemble de \$108,500,000, ou de cet excédant avoué de \$112,000,000, la somme de \$108,500,000 a été donnée par le peuple du Canada à la compagnie comme don gratuit. Il peut arriver que le revenu des terres augmente considérablement, car la compagnie avoue avoir vendu ces terres dans le cours de l'année dernière, plus de \$3 l'acre en moyenne; et, si vous prenez cette base et que vous ajoutez \$1 par acre à la valeur des terres, nous constatons que le peuple du Canada a payé des subventions s'élevant à \$133,500,000 au lieu de \$108,500,000.

Maintenant, je dirai quelques mots au sujet de la ligne-mère. J'ai fait remarquer d'après la lettre de M. Stephen dans quelle condition était le compte de la ligne-mère l'année dernière, lorsque l'on a demandé l'emprunt. J'ai signalé dans quelle proportion considérable la compagnie, d'après son propre rapport, avait détourné ses ressources de la fin pour laquelle le peuple du Canada les avait accordées. Or, examinons un sommaire du compte de la ligne-mère, d'après la lettre de M. Stephen du 15 janvier 1885. D'après cet énoncé, il a été dépensé, le 1er janvier 1884, \$23,078,000; estimation du coût de l'achèvement, \$27,000,000; proportion d'équipement due à la ligne-mère, \$5,954,000; équipement additionnel nécessaire, en chiffres ronds, \$2,000,000; coût

du chemin construit et parfaitement équipé, \$58,000,000 ; donné par le gouvernement, \$108,508,000, ou en d'autres termes, le gouvernement a fourni à la compagnie environ \$50,500,000 de plus que ce qui était nécessaire pour construire la ligne-mère depuis Callander jusqu'au Pacifique et pour l'équiper.

Voyons maintenant comment l'on a détourné de leurs fins les ressources de cette compagnie jusqu'aujourd'hui, d'après le dernier rapport. D'après la lettre de M. Stephen du 18 mars 1885 et le rapport du 13 juin 1885, l'acquisition des lignes a coûté \$3,981,000 à la compagnie ; les embranchements, \$4,605,000 ; steamers, \$697,000 ; propriété de Montréal, \$408,000 ; lignes louées et accès aux bords de la mer, \$5,857,000, dont \$1,312,000 sont imputables sur les avances faites à des lignes américaines ; entre les mains du gouvernement, pour assurer un dividende de neuf ans, \$14,288,000 ; dividendes payés auparavant, \$5,378,000—moins, recettes nettes, d'après l'énoncé de la compagnie, \$1,191,000, laissant une balance de dividendes de \$4,187,000 ; paiement sur le capital-actions, par lettre du 15 janvier 1884, \$2,128,000, moins, recettes nettes par même lettre, \$978,000 ; balance nette de capital-actions, \$1,150,000 ; équipement de la ligne à l'est de Callander, d'embranchements et de lignes louées, y compris la division des ateliers d'après le parcours, \$2,920,000 ; pour détournement des ressources de la compagnie des fins auxquelles elles étaient affectées, un total de \$43,093,000. J'ai mis à un tiers la proportion de la valeur des ateliers et autres biens, imputables sur les ressources détournées de leurs fins, d'après le parcours des embranchements et des lignes louées, relativement à la ligne-mère. Or, nous devrions comprendre dans cette proportion d'autres sommes considérables, pour l'équipement général, l'entretien du personnel, l'outillage, etc., comme argent détourné des fins pour lesquelles la compagnie a obtenu sa charte.

Je désire attirer votre attention sur une question très importante relativement à ce détournement du capital. Si la compagnie devait détourner des capitaux des fins de son contrat pour la construction de la ligne-mère depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique, ce détournement aurait certainement dû être fait par la construction d'embranchements au Nord-Ouest. Cette compagnie a été constituée dans le but de faciliter l'accès au Nord-Ouest et de relier les autres provinces à la Colombie-Britannique ; elle a été constituée dans le but de créer des lignes rivales dans Ontario ou pour prolonger ses lignes aux bords de la mer. Ces chemins existaient déjà ; le Grand-Tronc faisait le service de l'ouest ; le St-Laurent et Ottawa et le Canada Central remplissent leurs fonctions respectives. Il n'était pas nécessaire que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique possédât ces chemins. Nous pourrions, je le répète, pardonner à la compagnie, si une partie considérable de ces \$43,000,000 qui ont été détournés de leurs fins légitimes, avait été dépensée pour la construction d'embranchements nécessaires dans les vallées de la Saskatchewan, de l'Assiniboine et de la rivière Rouge ; mais combien a-t-on dépensé dans ce but ? De ces 43,000,000, la compagnie a probablement employé \$2,000,000 à la construction de 134 milles et $\frac{1}{2}$ d'embranchements dans le Nord-Ouest, tandis que \$41,000,000 ont été consacrés à d'autres fins que le contrat n'a jamais eu en vue. Naturellement, la compagnie pouvait attendre le développement du Nord-Ouest ; c'était son droit ; elle pouvait prendre son temps ; elle n'était pas obligée de consulter les désirs ni les intérêts du peuple de ce pays, en tant qu'ils pouvaient venir en conflit avec ses propres intérêts ; le gouvernement avait pris beaucoup de précautions pour que l'on respectât le privilège de la compagnie.

La compagnie avait, comme l'a dit l'honorable secrétaire d'Etat, le contrôle absolu de ses affaires locales ; elle avait, dans son traité, une clause qui lui accordait le monopole, et si elle ne voulait pas construire de lignes de chemin de fer au Nord-Ouest, d'autres ne pouvaient pas le faire sans le consentement des membres du gouvernement. Mais il

n'en était pas ainsi dans l'Est ; il y avait un empire dont il fallait prendre possession, et la compagnie a cru qu'il valait mieux s'empresser de s'en emparer. Elle a acheté 345 milles de chemin de fer, reliant Callander à Montréal, le chemin de Carleton-Place à Brockville, le chemin de Carleton à Perth et le St-Laurent et Ottawa ; elle a assuré la construction d'un chemin allant de Perth à Toronto ; elle a acheté le chemin reliant Toronto à Saint-Thomas et la ligne allant de Toronto à Ower-Sound ; elle a pris des précautions pour s'assurer un débouché au bord de la mer en passant sur le territoire américain ; elle a dépensé des millions pour atteindre ces fins, car elle désirait s'emparer d'un empire et posséder le monopole des chemins de fer du Canada. C'était un projet gigantesque, et, n'eussent été des circonstances malencontreuses, elle l'aurait réalisé ; elle aurait vendu ses \$100,000,000 d'actions, n'eût été la baisse des actions de chemin de fer dans le monde financier.

Dans les circonstances, nous avons le droit de critiquer sévèrement—non la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, peut-être—mais le gouvernement qui a permis ces choses, qui a payé ces fonds pour les fins auxquelles on les a employés, qui a permis l'émission de ces actions, sachant les prix auxquels elles ont été vendues, qui a permis, à cette compagnie de garder une réserve de \$45,000,000 et qui a permis l'emploi de ces sommes considérables à des projets non prévus par son contrat, sachant par les signes que nous avions, que ces projets embarrassaient la compagnie et la mettaient, pour exécuter son premier contrat, dans la position d'être obligée de demander une aide nouvelle au gouvernement. Nous avons le droit de critiquer et de condamner le gouvernement pour avoir permis à la compagnie de faire ces choses, bien que les affaires de la compagnie elle-même puissent ne pas nous concerner.

Or, il semble que la solvabilité de la compagnie soit une chose qui ne donne lieu à aucun doute. Je vois par son rapport que la compagnie estime à \$3,000,000, pour l'avenir, ses obligations fixes, 4 pour 100 sur l'emprunt du gouvernement, 5 pour 100 sur \$15,000,000 d'obligations portant première hypothèque ; l'intérêt sur la somme due au gouvernement de Québec, l'intérêt sur les obligations du Canada Central, etc, et l'intérêt sur \$9,800,000 de l'emprunt du gouvernement. Ce sont les obligations fixes de la compagnie ; et vu son actif non réalisé en terres, à \$2 l'acre, de \$2,799,000, et vu le fait que le 31 décembre dernier elle avait entre les mains du gouvernement la somme de \$14,288,000, il ne me semble pas que cette compagnie soit dans un état si désespéré ; il ne me semble réellement pas qu'il lui soit nécessaire le moins du monde de demander au gouvernement de ce pays une autre somme de \$5,000,000, quand ses affaires sont déjà si tendues ; il ne me semble pas qu'il faille demander de changer la garantie sur laquelle l'emprunt du gouvernement est basé. D'après son propre énoncé, elle a aujourd'hui entre les mains du gouvernement, en argent, \$14,288,000, placés là pour assurer des dividendes sur son capital-actions.

Je vais vous dire ce que d'après moi, il lui aurait été préférable de faire. Cela me rappelle l'histoire d'un insolvable qui avait fait banqueroute plusieurs fois. Un de ses amis, qui ne l'avait pas vu depuis longtemps, vint le voir et, après avoir conversé quelques instants avec l'insolvable, ce dernier lui dit : " Je suppose que vous avez entendu parler de mon malheur. " " Non, " dit son ami, " qu'y a-t-il ? " " Eh bien, " répliqua l'insolvable, " j'ai encore fait banqueroute. " " C'est malheureux, " répondit son ami ; " que vous proposez-vous de faire ? " " Eh bien ! j'ai fait une proposition à mes créanciers ; je leur propose de leur payer 25 pour 100. " " Eh bien, Smith, " dit son ami, " vous savez que lorsque des hommes font banqueroute, ils sont très portés à exagérer le chiffre de leurs ressources ; j'ai eu connaissance d'un grand nombre de compromis où l'on s'était engagé à payer une certaine proportion pour cent et l'on a pas rempli ses obligations. Vous devez vous garder d'offrir plus que vous ne pouvez payer ;

réfléchissez encore avant d'offrir de payer 25 pour 100." " Eh bien," dit-il, "j'y ai réfléchi" et si l'actif ne suffit pas, je paierai la balance sur mes propres deniers."

C'est ce que cette compagnie aurait de mieux à faire; elle ferait mieux de payer de ses propres deniers cet argent qu'elle demande aujourd'hui au gouvernement. Je pense qu'elle ferait mieux d'agir ainsi. Elle soustrairait le pays à beaucoup d'inconvénients; cela serait dans les plus grands intérêts du premier ministre; cela le soustrairait à des difficultés; et si la compagnie est un peu généreuse pour le gouvernement qui lui a fait traverser tant de phases difficiles, elle ferait mieux de prendre de son argent et de payer, car elle en a en mains. Cependant, ce n'est là qu'un conseil que je donne.

Naturellement, nous ne nous occupons pas de cette compagnie; dans un sens, le parlement ne s'en occupe pas. C'est le gouvernement qui fait des opérations avec la compagnie et nous devons nous occuper du gouvernement, et c'est ce que nous cherchons à faire. Je ne mets pas en accusation la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que j'aie exposé ses fautes d'une manière parfaite, je pense; bien que j'aie démontré qu'elle n'a pas agi d'une manière pratique, mais qu'elle s'est suscitée des embarras, quand ses ressources étaient suffisantes pour remplir les fins du contrat qu'elle avait conclu avec le gouvernement. Mais ces erreurs commises par la compagnie sont en grande partie due aux fautes du gouvernement, et le gouvernement, dans toute cette affaire, depuis le commencement jusqu'aujourd'hui, a mérité la condamnation de la Chambre et du pays. C'est du gouvernement que nous nous occupons. Le premier pas qu'il a fait a été un pas malheureux; la subvention accordée à la compagnie était trop considérable. Le gouvernement n'a pas fait cette convention d'une manière raisonnable. Il aurait dû mettre le public dans sa confiance; il aurait dû demander des soumissions aux capitalistes du monde; il n'aurait pas dû faire un contrat en secret. Il aurait dû publier pendant des mois qu'il avait l'intention de construire à l'entreprise le chemin de fer Canadien du Pacifique, et il aurait dû demander aux capitalistes du monde des soumissions pour la construction de ce grand chemin. La loi l'exigeait, le sens commun l'exigeait, mais au lieu de se conformer aux exigences de la loi, au lieu de se conformer aux exigences du sens commun, il a conclu un contrat en secret, et à cause de cela, il mérite d'être condamné, et depuis cette époque, il mérite d'être condamné par le peuple. Si son existence politique dépend de cela, ce fait seul est une raison suffisante pour que le parlement et le peuple lui retirent leur confiance.

Puis lorsqu'une meilleure offre a été faite, aussitôt que les conditions du contrat ont été connues—conditions auxquelles ses partisans pouvaient à peine ajouter foi—lorsque cette offre a été rendue publique, il était de son devoir de corriger son erreur; et s'il n'avait pas agi ainsi, il était du devoir de la Chambre de refuser de sanctionner le contrat fait dans ces circonstances. Et quand le contrat fut conclu, tout mauvais qu'il était, le gouvernement devait maintenir la compagnie dans des bornes convenables; il devait insister pour que cette compagnie employât la subvention en terres et en argent qui lui avait été accordée aux fins pour lesquelles elle avait été accordée; il devait voir à ce que l'argent fût dépensé d'une façon judicieuse en assurant la chose même dont le pays avait besoin et pour l'exécution de laquelle la compagnie avait été constituée. Il n'était pas nécessaire de parler des raccordements de l'Est, des prolongements de la ligne, et de la nécessité où était le chemin de fer Canadien du Pacifique de dépenser une partie de sa subvention au prolongement de la ligne-mère vers l'Est, depuis Callander. On aurait pu opérer un raccordement facile à Callander lorsque le chemin aurait été complété jusqu'à cet endroit, car d'autres chemins de fer auraient été trop heureux de prolonger leurs routes jusqu'à cet endroit dans le but d'avoir une part du trafic créé par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Aucun des chemins du Paci-

M. CHARLTON

que américains n'a jugé à propos de chercher à opérer des raccordements au bord de la mer. Le Union Pacific et le Central Pacific, le dernier ayant sa tête de ligne dans la Vallée du Sacramento, à plus de 100 milles de San-Francisco, le premier à Omaha, sur le Missouri, à 1,500 milles des côtes de la mer, n'ont pas jugé à propos de prolonger leurs lignes jusqu'à l'Atlantique; car, avant que le Union Pacific ne fût complété, trois lignes se dirigeaient vers Omaha pour se raccorder avec ce chemin—le chemin de fer de Chicago et Rock Island, le chemin de Chicago, Burlington et Quincy et la ligne de Chicago et du Nord-Ouest; ces trois lignes aboutissaient toutes à Omaha, opéraient raccordement avec le Union Pacific, et créaient de la compétition depuis Omaha jusqu'au bord de la mer. Il en était ainsi du Northern Pacific. Le Northern Pacific atteint Duluth et Saint-Paul, et il était nécessaire, pour les fins de cette compagnie, qu'il prolongeât sa ligne plus loin, car il se raccorde suffisamment avec le chemin de Chicago et Saint-Paul, le Chicago et Rock Island, et le Chicago et North Western.

Il en est ainsi du Northern Pacific. Il ne juge pas à propos de gaspiller ses ressources à prolonger sa ligne principale au bord de la mer, car plusieurs chemins sont heureux de s'y raccorder. Il aurait dû en être ainsi pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il était tout à fait inutile pour le chemin de fer Canadien du Pacifique de construire un seul mille de chemin à l'est de Callander, car le Canada Central et d'autres compagnies auraient fourni à cette route des avantages suffisants pour transporter tout son trafic, et le raccordement aurait pu, sans qu'il en coûtât un seul dollar de dépenses, être opéré avec les lignes qui se seraient dirigées de ce côté dans le but exprès de transporter le trafic qu'il aurait créé. Or, le gouvernement savait—je ne l'accuserai pas d'avoir été assez ignorant pour ne pas le savoir—le gouvernement savait, dis-je, que le fait d'entreprendre d'autres travaux de la part de cette compagnie, diminuerait ses ressources, et le gouvernement aurait dû obliger la compagnie à construire d'abord la ligne-mère et les embranchements de l'ouest. En ne faisant pas cela, le gouvernement a manqué à son devoir envers le peuple. En permettant à cette compagnie de détourner de la construction de la ligne-mère \$43,000,000, dont au moins \$40,000,000 ont été employés à l'est de Callander, et non sur la ligne-mère, le gouvernement a fait ce qu'il ne devait pas faire, dans l'intérêt du peuple, que ce fût ou non celui de la compagnie. Dans la ligne de conduite qu'il a tenue dans toute cette affaire, le gouvernement a contribué directement à la création d'un grand monopole de chemin de fer, chose dont nous n'avons pas besoin. Il n'était pas dans l'intérêt du peuple que le chemin de fer Canadien du Pacifique contrôlât des lignes à l'est de Callander, qu'il contrôlât un réseau de chemin de fer d'un océan à l'autre. Il aurait été préférable de diviser cela entre différentes compagnies, afin que l'on pût établir la compétition; et le gouvernement, en permettant à la compagnie d'acquérir toutes ces lignes louées et ces embranchements, dans l'est, en lui permettant de monopoliser ces différentes lignes, le gouvernement s'est livré à la compagnie et a trahi les intérêts du peuple. Le gouvernement a fourni le crédit, le pays a fourni l'argent pour la réalisation de ces projets gigantesques, pour la création de cette rivalité entre les lignes de chemin de fer, entre les lignes de steamships. Le gouvernement a joué le rôle d'un associé avec la compagnie, du commencement à la fin, dans toutes ces opérations. Il a appuyé la compagnie dans toutes ses opérations, agissant comme associé et fournissant les fonds. Pourquoi, aujourd'hui, le gouvernement risquerait-il son crédit dans le but de faire à cette compagnie un prêt à 4 pour 100, quand la compagnie ne peut emprunter ailleurs à moins de 5 ou 6 pour 100? Pourquoi le gouvernement prêterait-il à la compagnie des fonds au même taux qu'il paie lui-même, et pourquoi prendrait-il sur lui tout le risque sans recevoir aucun des avantages ou sans avoir aucune marge?

Une autre chose dont le gouvernement s'expose à être accusé dans cette affaire, ce sont les difficultés incidentes que ce projet a amenées. Le gouvernement a été obligé d'acheter l'appui de mesures qu'il a présentées en cette Chambre dans le but de venir en aide à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'an dernier, nous avons eu les caucus du n° 8, nous avons vu le crédit de ce pays engagé au montant de \$9,000,000 pour subventionner des lignes de chemin de fer de l'Est. Les mêmes inconvénients se répètent sur une plus petite échelle pendant cette session. Nous avons établi ce précédent dangereux de subventionner des lignes de chemin de fer, chose qui mettra toujours le gouvernement du Canada dans une position dangereuse; le danger est que chaque fois qu'ils seront dans une position difficile, les promoteurs de certains projets de chemin de fer prendront le gouvernement à la gorge et diront: "Aidez-nous, ou nous allons retirer notre appui." C'est un précédent très dangereux, c'est une ligne de conduite des plus dangereuses à adopter pour le gouvernement; c'est un des châtiments qui devront être infligés au pays pour les fautes que le gouvernement a commises en rapport avec ce projet.

Je voudrais signaler aujourd'hui au gouvernement ce qui lui fut signalé en 1881; j'aimerais lui signaler un projet au moyen duquel une très grande partie de ces dépenses aurait pu être épargnée, et au moyen duquel, en même temps, on aurait pu établir, du côté de l'ouest, des facilités de chemin de fer tout aussi bonnes que celles que l'on a pu obtenir par ce projet. En 1881, quand le contrat du syndicat fut discuté, j'ai fait remarquer au gouvernement le résultat qu'aurait probablement le fait de continuer la politique qui était alors suivie, la politique que le gouvernement Mackenzie avait adoptée, la politique de construire une ligne depuis le lac Supérieur du côté de l'ouest et de la prolonger à mesure que l'exigeraient les besoins du pays; et je désire, aujourd'hui, appeler l'attention du gouvernement sur cette question, puisque nous avons acquis plus d'expérience au sujet de cette question. Nous supposons que la ligne depuis Port-Arthur jusqu'à la Rivière Rouge a coûté \$16,500,000; nous supposons que le gouvernement a continué la construction de cette ligne et l'a complétée jusqu'au pied des montagnes Rocheuses moyennant une dépense de \$12,000,000, l'estimation était de \$10,000,000; nous supposons que, durant la construction de la ligne-mère, depuis Port-Arthur jusqu'aux montagnes Rocheuses, le gouvernement a construit 500 milles d'embranchements, moyennant \$10,000 par mille, soit, \$5,000,000; et nous supposons qu'il a équipé tout ce chemin de fer moyennant une dépense de \$6,500,000. Quel aurait été le résultat? Le gouvernement aurait eu la ligne depuis Port-Arthur jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, 1,413 milles de longueur, et 500 milles d'embranchements, et tout ce réseau, avec un équipement de \$6,500,000, pour \$40,000,000, et le Nord-Ouest aurait été, en ce qui concerne les avantages de chemin de fer, dans une meilleure position qu'aujourd'hui, car il aurait en environ 400 milles d'embranchements de chemin de fer de plus qu'il n'a aujourd'hui.

Cela étant, le gouvernement aurait dépensé \$10,000,000 de moins qu'il n'a déjà donné gratuitement; il aurait eu ce chemin pour \$10,000,000 de moins qu'il n'a été réellement payé. Et quand ce chemin aurait été complété—et il n'était pas nécessaire de le construire plus rapidement que le pays se développait—y a-t-il, dans cette Chambre, un homme qui supposerait que cela n'aurait pas été une gratification assez considérable pour assurer l'achèvement de la ligne aux sections est et ouest? Cela aurait été plus que suffisant pour atteindre cette fin, et nous aurions épargné \$15,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, si nous avions continué la construction du chemin aux montagnes Rocheuses, si nous avions construit en outre 500 milles d'embranchements, si nous avions dépensé \$40,000,000 dans ce but et que nous eussions pris le réseau lorsqu'il devenait une entreprise

lucrative et que nous l'eussions offert comme gratification pour la construction du reste du chemin. Le coût de la partie que nous avons donnée à la compagnie sans arpentages, est de \$30,000,000, et nous avons donné une subvention en argent de \$25,000,000, soit \$55,000,000; de sorte que nous aurions épargné \$15,000,000 et toute la concession de terre. Outre cela, nous nous serions épargné la nécessité de faire l'emprunt de \$30,000,000 en 1884, et la nécessité de faire l'emprunt actuel de \$5,600,000; nous n'aurions pas été obligés d'envoyer en Angleterre un ministre malade et son assistant à cause des difficultés financières pressantes où se trouvait le pays, tandis qu'il aurait dû se trouver ici pour s'occuper des estimations.

Nous agissions dans ce sens. C'était le résultat naturel de la politique qui avait été suivie pendant des années, et qu'il est ou ne peut plus regrettable de ne pas avoir continué une politique dont les avantages ont été signalés au gouvernement quand le contrat du syndicat a été conclu; une politique dont l'adoption nous aurait épargné, je le répète, \$15,000,000 d'argent et toute la concession de terres.

J'ai retenu la Chambre plus longtemps que je m'y attendais, et je dois terminer; mais c'est une question de grande importance, et j'espère que l'on ne m'accusera pas de faire perdre le temps de la Chambre ou de traiter des questions étrangères au débat. Comprenant l'importance du sujet, j'ai traité d'une façon un peu détaillée quelques-uns de ces calculs, je les ai traités peut-être plus en détail que je n'étais justifiable de le faire. Je répète ce que j'ai dit relativement à cette question: que le syndicat, dans la conduite de ses affaires avec le gouvernement, a montré de l'habileté, de la ruse; qu'il a favorisé habilement ses propres intérêts, et que son but principal, qui est le but principal de toutes corporations: réaliser des bénéfices pour ses membres, a été atteint on ne peut plus efficacement. Il a en outre montré de l'énergie. Il est inutile de nier que cette compagnie a déployé une grande énergie pour commencer et continuer ses travaux; mais, surtout, elle a fait preuve de ruse et de grande habileté dans ses négociations avec ce gouvernement. Elle s'est emparée de ce gouvernement et en a fait ce que fait le potier de l'argile; elle en a fait un vase de déshonneur. Elle s'est emparée de ce gouvernement et l'a fait servir à ses propres fins; il lui a pris plusieurs millions de plus qu'il ne lui en aurait fallu si le gouvernement s'en était tenu aux conditions de son contrat. Bref, elle a fait ce qu'elle a voulu du gouvernement; elle a fait du gouvernement de ce pays un accessoire du syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais, quel que soit ce que la compagnie a fait, le gouvernement a manqué à son devoir, car son premier devoir, c'était de prendre les intérêts du peuple. Il est sujet à être accusé d'avoir vendu son client. Je ne l'accuse pas, mais il est sujet à cette accusation. Un des principaux partisans du gouvernement, à l'époque de la discussion du contrat, a déclaré qu'il ne pouvait pas supposer que le gouvernement eût pu conclure ce contrat, à moins qu'il ne fût ivre, insensé ou vendu.

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre.

M. CHARLTON: Il n'y a aucune question d'ordre; c'est un énoncé que je répète. Je ne prétends pas expliquer comment il se fait qu'en définitive cet honorable député se soit lui-même soumis à la chose; mais cet énoncé était autorisé par les conditions de ce contrat et par la conduite du gouvernement, d'abord, en faisant le contrat en secret, et ensuite, en refusant de corriger son erreur lorsqu'il a constaté qu'il pouvait épargner \$3,000,000 de l'argent du peuple et 3,000,000 d'acres de terre, en acceptant une offre d'une autre compagnie. Si le gouvernement a agi honnêtement dans cette affaire, comme je le suppose, il a fait preuve d'une incapacité extraordinaire et presque incompréhensible.

Je désire parler du système de dividendes que le syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique est sur le point d'établir, système auquel le gouvernement donne son assen-

timent et qu'il n'a pas tenté d'empêcher. Nous savons que le capital nominal de cette compagnie est de \$65,000,000. Le coût du matériel est de \$29,493,000. On nous dit que les obligations auxquelles la compagnie doit répondre chaque année, sont d'environ \$3,000,000. La compagnie estime à \$3,500,000 ses recettes nettes pour l'exercice commençant le 1er juillet 1886; puis, elle dit que les recettes nettes ont été — pour 1883, \$561,000; 1884, \$1,191,000; pour les quatre premiers mois de 1885, de \$604,000; et, dans la même proportion, pour toute l'année de 1885, les recettes seront de \$2,113,000. Mais la compagnie prétend que ses recettes nettes augmenteront, et qu'à la fin de l'année elles seront de \$2,400,000. Cela accuse un gain de 107 pour 100 de 1884 à 1885, de 50 pour 100 de 1885 à 1886, et un gain correspondant entre 1886 et 1887 porterait les recettes nettes à \$5,400,000, ou \$2,400,000 de plus que les obligations auxquelles la compagnie doit répondre. Si la compagnie peut arriver à cette position, à cette première phase de son histoire, ses conditions ne l'autorisent certainement pas à demander de nouvelles subventions à ce pays. Si elle peut atteindre la position que ses propres estimations justifient, tout ce qu'elle devra faire sera de prendre les fonds déposés entre les mains du gouvernement, comme garantie des dividendes, et de les employer, au lieu de payer des dividendes sur son excédant de recettes.

Examinons maintenant le système qu'elle établit pour le paiement des dividendes. Si nous prenons la feuille de balance contenue dans le rapport du 13 juin, nous voyons qu'elle estime le coût de sa ligne-mère à \$88,000,000, bien qu'elle ne coûtera probablement que \$50,000,000; matériel de roulage, \$7,350,000; steamers, \$697,000; ateliers et machines, \$903,000; outillage, etc., \$208,000, soit \$97,167,000 imputables sur la ligne-mère. Immeuble à Montréal, \$408,000; lignes du gouvernement, \$39,000,000, soit un total de \$132,575,000. Lignes acquises, \$8,981,000; embranchements, \$4,605,000; soit un total général de \$146,161,000 formant actuellement la base du paiement des dividendes. Dans cette feuille de dividende, elle estime que la valeur de sa propriété, le 1er juin 1886, sera de \$128,850,000, représentés par 2,658 milles de chemin de fer et accessoires; 713 milles de chemin du gouvernement, \$35,000,000, ou une somme de \$163,850,000 comme capital de cette compagnie sur lequel elle aura droit à un dividende de 10 pour 100 avant que le gouvernement puisse y toucher. Retranchez de cela ses opérations fixes de \$3,000,000, et la compagnie aura droit à partager des dividendes de \$13,850,000. Cela rapportera de beaux bénéfices sur un capital nominal de \$85,000,000, car ce sera un dividende de 20½ pour 100. Mais sur la valeur en argent ou le coût de ce capital nominal de \$65,000,000, sur les \$29,495,000, il y a un dividende en argent de 45½ pour 100 par année, et il n'y a rien qui empêche la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de payer, sur le coût réel de son matériel, un dividende de 43½ pour 100 par année si elle peut gagner cet argent. Mais ce résultat peut-il être obtenu? Si les estimations de la Compagnie sont exactes, pour ce qui concerne l'avenir, il peut être obtenu. Rappelons-nous qu'elle aura 3,994 milles de chemin, dont 695 milles seront des lignes louées. Or, si nous prenons, pour les fins de la comparaison au sujet des recettes des dividendes, le Central Pacific et le Union Pacific, que voyons-nous? Nous voyons qu'en 1883, le Union Pacific, avec 1,834 milles de chemin de fer, a prélevé, comme dividende net, \$1,648,000; que le Central Pacific, avec 1,215 milles de chemin de fer, en a prélevé \$8,094,000; que ces deux chemins, avec 3,049 milles de chemin de fer et d'embranchements, ont prélevé \$18,743,000 de dividendes nets. Or, si cela a été réalisé avec 3,000 milles de chemin, je prétends que 4,000 milles de chemin, dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique, quand le pays sera développé, prélèvera probablement \$5,000,000 de moins que ces deux chemins.

M. CHARLTON

Si nous considérons son calcul comme exact, nous pouvons prétendre que cette compagnie sera en définitive en état de payer 45 pour 100 de dividende sur le prix réel en argent de son matériel.

Or, s'il en est ainsi, nous pouvons dire, je pense, que la compagnie est solvable, qu'elle peut prendre son propre argent, au lieu de nous en demander; qu'elle peut prendre ses \$14,288,000 pour payer ses dividendes, au lieu de nous demander de faire de nouveaux arrangements au sujet des conditions de nos garanties et fournir \$5,000,000 de plus. Quel est ce dépôt de dividende? C'est de l'argent, des revenus provenant réellement de la vente des actions. C'est une partie de capital de cette compagnie. La vérité est que cette compagnie a pris plus de la moitié du capital en argent du coût réel de son capital-actions et l'a placée comme réserve, non pour compléter le chemin, non pour acquérir des biens, gagner des dividendes, mais dans le but de payer des dividendes sur le capital. A quoi cela est-il utile? Cet argent devait être affecté à la construction du chemin de fer. On devait employer cet argent, le produit de la vente de ces \$65,000,000 d'actions, à construire le chemin. On n'employait pas convenablement cet argent en demandant au peuple de compléter le chemin et en permettant aux actionnaires de payer, sur leurs actions, des dividendes avec cet argent. Qui a mis cet argent entre les mains du gouvernement? Les actionnaires. Le gouvernement savait-il d'où il venait? Il le savait. Savait-il pour quelles fins cet argent était placé entre les mains? Oui. Savait-il à quel usage on devait faire servir convenablement cet argent? Oui. Alors n'est-il pas partie à cet acte, à cette fraude commise envers le peuple du Canada? Oui. Or, ne demandera-t-il pas à ses amis d'employer cet argent qu'ils tiennent ainsi en réserve à payer des dividendes et ces sommes que ses amis lui demandent de payer? Ceux qui ont mis cet argent là peuvent le reprendre. J'ose dire qu'ils le feront, si le gouvernement le leur demande.

Ceux qui font des placements, M. l'Orateur, attendent ordinairement des dividendes, tant que le chemin n'est pas construit; ils attendent généralement qu'ils aient gagné quelque argent pour payer des dividendes. Une compagnie de chemin de fer n'a pas l'habitude de prendre son capital et de le mettre en quelque lieu sûr qu'il soit distribué en petites sommes de 3 pour 100 sur le montant nominal, destiné à payer des dividendes. C'est une chose extraordinaire chez les compagnies de chemin de fer, même les pires. La ruse que l'on accomplit avec cet argent est très curieuse, en vérité. La compagnie paie un dividende sur elle-même et laisse une lacune qui doit être comblée de quelque manière. Elle laisse une lacune que le peuple doit combler dans une telle mesure que, lorsque vous aurez employé les deux tiers de cet argent à payer ainsi des dividendes, la lacune comblée par le peuple devra continuer et l'on devra payer 45 pour 100 sur cette somme entière que la compagnie a payée sous forme de dividendes au lieu d'employer son capital. Il est toujours mal de payer l'intérêt sur le capital. Le paiement de dividendes sur le capital est une chose qui ne convient pas, qu'il s'agisse d'une corporation ou d'un particulier. Si vous vous lanciez dans une entreprise, M. l'Orateur, que vous y placiez \$20,000, et que vous payez un intérêt s'élevant à \$1,400 par année sur le capital, ces \$20,000 disparaîtraient dans environ quatorze ans, et il ne vous resterait plus de réserve pour payer des dividendes; et, à moins que vous n'eussiez quelque ami dévoué comme le gouvernement canadien pour parfaire le montant, et vous mettre en état de continuer à retirer des dividendes à ses dépens, vous seriez dans une position difficile. Il en est ainsi de la compagnie du chemin de fer. Une telle ligne de conduite pourrait susciter des difficultés à la compagnie.

En résumé, et prenant l'ensemble de la situation, je dis que, depuis le commencement de cette affaire du chemin de

fer Canadien du Pacifique, le gouvernement peut être accusé de quatre grandes fautes et de petites fautes sans nombre, dont je ne tenterai pas de donner la catégorie. Il peut être accusé d'avoir fait un contrat secret, en violation de la loi, un contrat qui, il aurait pu le savoir et il le savait avant qu'il ne fût ratifié, n'était pas dans les intérêts du peuple du Canada. Il peut être accusé d'avoir violé la loi en refusant de demander des soumissions. Il peut être accusé d'avoir refusé une offre meilleure. Il peut être accusé d'avoir inséré dans le contrat des clauses spéciales exemptant la compagnie du paiement de taxes sur ses matériaux importés, ce qui a permis à cette compagnie d'importer des matériaux et des rails d'acier des États-Unis au détriment des fabricants canadiens. Nous voyons qu'avec ses énormes subventions du gouvernement, cette compagnie, qui aurait dû être une compagnie canadienne, qui devait son existence aux fonds canadiens, est une compagnie à la tête de laquelle se trouvent des hommes dont la plupart sont américains, ayant un surintendant général américain, un administrateur américain, des chefs américains, des entrepreneurs américains, plusieurs mécaniciens américains, une compagnie qui, toutes choses égales, semble préférer renvoyer un Canadien pour le remplacer par un Américain.

Vu la façon dont il a conduit ses négociations avec la compagnie, on peut accuser le gouvernement d'avoir jeté ce pays dans de grandes difficultés financières, et cela, dans le but de fournir de l'argent à ces spéculateurs extravagants et imprudents. Et aujourd'hui, nous proposons, comme dernier acte, de faire ce qu'aucun homme d'affaires ne ferait ; c'est-à-dire que nous proposons de diminuer la garantie que nous avons et échanger une bonne garantie pour une autre plus mauvaise, et d'ajouter \$5,000,000 à l'emprunt actuel ; et nous proposons cela, bien que la compagnie qui demande de faire ce nouvel arrangement de garanties et cet emprunt additionnel, ait \$14,500,000 de ses propres fonds qu'elle peut employer. Le peuple du Canada condamnera cet acte du gouvernement et insistera pour que la compagnie emploie ses propres fonds dans le but de surmonter les difficultés où elle se trouve, avant de demander au peuple du Canada de lui fournir de l'argent pour cette fin.

Pendant les 20 années dernières, l'observateur attentif des événements publics a pu remarquer plusieurs choses se rattachant au développement des chemins de fer et à l'histoire des chemins de fer en Amérique. Tous ceux qui ont suivi les événements des 20 dernières années, ont pu remarquer les opérations du crédit mobilier relativement au chemin de fer Union Pacific. Ils ont pu remarquer, en examinant ce qui s'est passé aux États-Unis, que l'énorme somme de \$3,700,000,000 avait été soustraite à cette époque par des monopoleurs de chemins de fer, ce qui équivalait à plus de \$70 par tête pour chaque homme, femme et enfant des États-Unis. Ils verront que Vanderbilt a pris \$100,000,000 de ce montant, Jay Gould \$80,000,000 ; ils pourront parcourir la filière et arriver à ceux—le menu fretin—qui ont pris \$1,000,000 chacun. Ils verront toutes ces choses ; mais c'est la première fois, dans l'histoire des chemins de fer, qu'un gouvernement se trouve enchaîné au char d'une corporation triomphante et sans scrupule et vole l'argent du peuple pour le faire dépenser à ses maîtres. Le peuple du Canada a le droit de demander que le gouvernement dise pourquoi il n'a pas demandé à la compagnie de dépenser ses propres deniers ; pourquoi l'on a demandé à ce pays de fournir \$5,000,000 et de diminuer la valeur de ses garanties quand la compagnie a \$14,288,000 en réserve qu'elle doit se payer de temps à autres comme dividendes. J'appuierai la motion de l'honorable député de Huron-Ouest.

M. McCARTHY : Je n'ai pas l'intention de suivre l'argumentation de l'honorable député qui vient de reprendre son siège, ni de m'écarter beaucoup de la question qui semble tout à fait suffisante pour attirer l'attention de tout honorable député qui désire adresser la parole à la Chambre. La

construction du chemin, le premier contrat, les diverses questions traitées par les honorables députés qui nous ont adressé la parole de l'autre côté de la Chambre, tout cela a déjà été discuté, et quelques-unes de ces questions ont été passées inaperçues par le peuple. Le premier contrat a été fait pendant la session de 1880-81. Toutes les accusations qui peuvent être formulées contre ce contrat ont été portées et portées avec beaucoup d'habileté par les honorables messieurs de la gauche. Des assemblées publiques ont eu lieu peu après—et les élections de 1882 ont eu un résultat dont je n'ai pas besoin de parler de nouveau—nous le connaissons tous : le gouvernement qui avait fait ce contrat a été maintenu au pouvoir par une majorité aussi considérable que celle qu'il avait pendant le parlement précédent. Il serait donc absurde de suivre l'argumentation de l'honorable député relativement à l'opportunité qu'il y avait de faire ce contrat. Il serait absurde de discuter de nouveau plusieurs questions qui ont été discutées depuis 1882 et spécialement l'année dernière, lorsque l'emprunt a été fait et que l'on a adopté l'acte assurant cet emprunt. Aujourd'hui, nous devons traiter la question suivante : que la compagnie s'est présentée de nouveau et a annoncé qu'elle avait besoin de nouveaux secours ; que ses calculs avaient manqué ; que, dans le but d'exécuter les travaux qu'elle avait entrepris elle avait besoin d'obtenir de nous ou d'ailleurs des fonds plus considérables que ceux qu'elle avait d'abord demandés. Et l'on a mis le gouvernement de ce pays dans l'alternative de dire : nous prendrons possession de votre chemin, nous exigerons l'exécution des conditions de notre hypothèque ; ou ce qu'il a préféré faire—de donner à cette compagnie le pouvoir de prélever encore \$10,000,000, au moyen desquels, on l'espère et on le croit, elle pourra mener à bonne fin la grande entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique, de construire ses embranchements, en même temps que la ligne-mère, et de les équiper d'une façon complète. Eh bien, M. l'Orateur, je n'ai pas besoin de discuter laquelle de ces alternatives il était convenable d'adopter, car, après avoir délibéré, les honorables messieurs de la gauche, dans une résolution qui a sans doute été bien considérée, nous ont fait connaître leur projet.

Ce projet soustrait les membres de cette Chambre à l'obligation d'adresser la parole sur des questions autres que la proposition du gouvernement et celle présentée par la gauche. Le gouvernement, qui a une hypothèque sur toute cette propriété, propose de diviser notre garantie. Il propose une limite quant à une partie de l'emprunt ; il propose de dire qu'une partie de l'hypothèque portera sur le chemin de fer même, et quant à l'autre partie, il consent à accepter la garantie des terres. Et en ce qui concerne le chemin de fer et ses différents embranchements, il consent à ce que, outre la garantie que nous avons sur le chemin jusqu'à concurrence de notre prêt, la compagnie demande à d'autres de participer avec nous, et, de fait, de devenir partie avec nous, à la garantie, pourvu qu'ils avancent les autres \$15,000,000. Telle est la proposition, et c'est là, je crois, une proposition que la Chambre et le pays accepteraient de préférence à celle des honorables messieurs de la gauche, qui est la suivante :

Le Canada, dans le contrat avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a donné des subventions considérables à cette compagnie, subventions qui, disait-on, devaient être suffisantes et les dernières ; le Canada, en 1884, a donné à la compagnie une subvention additionnelle considérable, qui, d'après ce que l'on a encore déclaré, devait être suffisante et définitive ; les actionnaires de la compagnie ont déjà divisé entre eux environ \$7,000,000 de dividendes, ils ont environ \$14,000,000 de plus de déposés entre les mains du gouvernement, fonds qui devraient leur assurer des dividendes pour les huit années à venir, bien qu'ils déclarent que le chemin de fer rapportera des bénéfices dès le jour de son ouverture ; dans l'opinion de cette Chambre, les actionnaires, s'ils désirent de nouveaux fonds pour leurs opérations, devraient proposer d'utiliser leurs dépôts affectés à garantir des dividendes futurs, au lieu de demander au Canada de diminuer ses garanties actuelles pour faire de nouvelles avances considérables et permettre que la compagnie augmente son capital de \$15,000,000, dont l'intérêt doit être payé par le commerce de ce pays.

Dans les nouvelles remarques que je me propose de faire, je me restreindrai à ces propositions différentes. Il n'est que juste, convenable et raisonnable, M. l'Orateur, quand la compagnie revient demander de l'aide au gouvernement, que nous examinions si elle a dépensé convenablement, justement et raisonnablement l'argent qu'elle a déjà reçu, les sommes considérables que le pays a données au chemin. Et si, après examen, nous étions convaincus, d'après les documents qui nous ont été soumis et les enquêtes qui ont eu lieu au nom du gouvernement, que ces fonds n'ont pas été placés convenablement, ce serait une excellente raison de refuser de nouvelles subventions.

Je traiterai très brièvement cette partie de la question. Je vois, M. l'Orateur, que sur ce que l'on appelle la ligne-mère, ou, pour employer le langage du chef de la gauche, la ligne du contrat, l'on a dépensé, d'après le rapport que nous a fait M. Miall, plus de \$53,000,000. Naturellement, je parle des dépenses jusqu'à la fin de l'année. À l'est de cette ligne-mère, sur le chemin que l'on appelle le Canada Central, le chemin de fer Occidental de Montréal, qui fait sans doute partie du réseau du Pacifique canadien, l'on a dépensé \$4,213,758 en prix d'achat et pour réparer le chemin; tandis que dans l'est et dans l'ouest—la plus grande partie de cet argent a été, je suppose, dépensée dans l'ouest—l'on a dépensé \$5,857,224 pour acquérir des embranchements. On a dépensé \$9,168,755 pour équiper la ligne-mère—cela comprend aussi, je suppose, l'équipement des embranchements; il n'est pas nécessaire, pour les fins de l'argumentation, que j'établisse de distinctions. Or, ce sont là les sommes que, d'après ce que nous constatons, ont été dépensées; et, d'après l'enquête faite, c'est ce qui a convaincu le fonctionnaire envoyé par le gouvernement que cette somme d'argent avait été réellement dépensée à la construction du chemin. Pour aider à cette construction, la compagnie a reçu du gouvernement \$20,340,317 sur la subvention, et \$18,626,600 sur l'emprunt. Puis, outre cela, elle a réalisé par la vente d'obligations garanties par les concessions de terres, \$3,702,080; soit, en chiffres ronds, provenant de sources publiques, \$20,000,000 sur le compte de la subvention, et \$18,000,000 provenant de l'emprunt fait à la dernière session, et \$8,750,000 sur le produit des terres publiques, ou, en tout, \$747,569,000.

Si nous prenons l'argent que la compagnie a dépensé et dont je vous ai parlé—à l'exception de l'intérêt—vous verrez qu'elle a dépensé \$.0514,577, auxquels on doit ajouter les \$5,857,000 dont j'ai parlé il y a un instant comme ayant été affectés à l'acquisition d'embranchements, soit un peu plus de \$23,000,000 de plus que ce qu'elle a reçu du gouvernement. Que ces dépenses aient été faites sagement, qu'elles aient été faites dans l'intérêt bien entendu d'une grande ligne transcontinentale, bien que nous puissions les critiquer, nous n'avons pas le droit de refuser de l'aide à la compagnie, parce que ces dépenses n'ont pas été faites exactement comme nous nous y attendions quand le contrat a été d'abord donné. Parlant pour moi, j'ai supposé que la compagnie limiterait ses travaux à ce que l'on appelle la ligne-mère, qu'elle dépenserait ses fonds à la construction du chemin depuis Callander, vers l'ouest, comme elle aurait dû le faire, d'après l'honorable député qui a parlé en dernier lieu. Néanmoins, elle a préféré suivre une autre ligne de conduite, et je crois que c'était la meilleure.

Ils ont préféré ne pas terminer la ligne à Callander, ne pas construire un chemin de fer du Pacifique canadien se terminant dans le désert, mais obtenir le plus tôt possible les moyens d'atteindre les bords de la mer, et, dès le début, et cela, je crois, avec l'approbation de la grande majorité des membres de cette Chambre—ils ont acquis le Canada Central, et, en définitive, cette partie du chemin de fer de Québec qui aboutit à Montréal. Et, n'eussent été des circonstances imprévues, ils auraient depuis l'ongtemps atteint la cité de Québec.

M. McCARTHY

Or, il est possible que nous disions que ce n'était là une sage dépense. Il est possible que l'on dise que les dépenses faites pour acquérir ces autres embranchements, qui contribuent tant à assurer le succès du chemin de fer du Pacifique canadien, n'ont pas été des dépenses raisonnables et sages. Il semble que le choix à faire fût celui-ci: Si cette ligne-mère est construite sans embranchements ni secours, elle devra être exploitée pendant plusieurs années à grande perte; et nous n'avons qu'à examiner le rapport fait par le gouvernement durant la période où mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie) était chef du ministère, pour montrer que l'on a alors prétendu que le chemin devait être exploité à grande perte, et cette perte aurait été imputée au compte du capital. La compagnie disait: Nous construirons la ligne de façon à atteindre les bords de la mer, afin que du moment que le chemin sera livré à la circulation, il soit exploité avec bénéfices; et j'ose dire qu'entre ces systèmes celui que la compagnie a adopté a été le plus prudent. Je suis parfaitement disposé à dire, et le peuple de ce pays est parfaitement disposé à dire que ça été là une dépense sage et prudente. Alors, il est inutile de séparer l'argent dépensé à l'est de Callander ou à l'ouest de Callander, ou pour établir des embranchements ici ou là. Je ne veux pas dire que ces dépenses devraient être approuvées sous tous les rapports; mais, en règle générale, j'ose dire que la ligne de conduite adoptée par la compagnie était la meilleure dans l'intérêt de la compagnie elle-même; elle a été adoptée par des hommes sages et prudents, désireux de faire réussir la compagnie.

Mais on dit—et c'est le principal motif de l'accusation à laquelle je veux surtout répondre—qu'il peut en être ainsi; mais que l'argent sort des poches du peuple et que ces spéculateurs, en dépensant l'argent public, en se conformant nominalement aux conditions du contrat, en payant nominale \$5,000,000, en augmentant leur capital, d'abord à \$25,000,000, et ensuite, à \$100,000,000, ont eu le soin d'enlever d'une main à la compagnie ce qu'ils lui avaient donné de l'autre. On a dit et presque démontré—car l'on peut faire des chiffres pour démontrer presque tout, comme on les emploie, comme on en insère quelques-uns et qu'on en omet quelques-uns—on a presque démontré, dis-je, que les \$24,500,000 que la compagnie avait souscrits en addition aux premiers \$5,000,000, avaient été réellement repris par la compagnie et gardés pour assurer des dividendes élevés.

L'accusation était grave, et si elle était fondée, elle devrait porter cette Chambre à réfléchir avant d'accorder de l'aide à une compagnie qui a agi de cette manière; et si l'autre accusation, qu'ils avaient \$14,000,000 en mains, était fondée, ce serait certainement le comble de l'absurdité pour une compagnie dans ces conditions de se présenter au peuple du Canada et de dire: "Malgré l'aide que vous nous avez donnée, malgré l'emprunt de l'année dernière, et malgré le fait que nous avons \$14,000,000 à notre crédit, nous désirons aujourd'hui que vous nous prêtiez \$5,000,000 et que vous nous permettiez d'emprunter à des conditions égales un autre montant de \$10,000,000, pendant qu'en même temps nous gardons \$14,000,000 dans le but d'assurer nos dividendes futurs." Examinons les chiffres et voyons jusqu'à quel point cette accusation est fondée et quelle réponse convenable on peut y faire, si l'on doit y répondre. D'abord, le montant avancé pour l'acquisition d'actions a été exactement mentionné par les officiers de la compagnie et n'est pas du tout contesté. Ce montant est d'environ \$29,000,000. Il est bien vrai que ce montant est représenté comme capital payé par la somme de \$69,000,000 d'actions; et c'est une question que j'ai l'intention de discuter plus tard.

Eh bien, que sont devenus ces \$29,500,000? D'après les représentations faites par les honorables messieurs de la droite, \$24,000,000 de ce montant sont réellement dépensés en dividendes passés, présents et futurs. En est-il réellement ainsi? Je serai, je pense, en état de démontrer que

ce n'est pas un énoncé exact, pour ne pas dire plus. Les dividendes qui ont été payés jusqu'au 31 de décembre, tel que le démontrent les rapports, s'élevaient à la somme— somme considérable, je l'admets—de \$5,378,000. La somme destinée à assurer des dividendes pour l'avenir est raisonnablement estimée à \$14,288.28. Mais, M. l'Orateur, c'est ici que se présente la principale question. Ces \$14,000,000 ne sont pas de l'argent de la compagnie, l'argent qui a été fourni par la compagnie—ou, tout cet argent ne vient pas de là. De cette somme, le gouvernement a avancé celle de \$7,380,912, ce qui fait une partie de la dette de la compagnie, ce qui constitue une charge sur l'entreprise et ce qui constitue, dans cette mesure, un fardeau sur l'intérêt que les actionnaires ont dans le chemin. Si cela doit figurer d'un côté du compte, cela doit figurer de l'autre côté. Si vous considérez cela comme capital, vous l'ajouterez aux \$29,500,000 ; si vous ne le considérez pas comme capital, mais comme il doit l'être, alors c'est une dette que la compagnie doit aujourd'hui au gouvernement, dette imputée sur la garantie de l'entreprise, ce qui diminue la valeur du capital-actions et de la propriété du chemin pour les actionnaires. Le résultat est que, de ces \$14,000,000, la compagnie a réellement avancé, sur ses propres fonds, la somme de \$6,907,376, soit un total de \$12,285,376 affecté au paiement de dividendes déjà échus ou à échoir durant les huit ou neuf dernières années. Pour rendre cet énoncé parfaitement clair et complet, j'ajoute \$650,000 payés comme dividende supplémentaire le 1er février dernier, en addition au 1½ pour 100 payé par le gouvernement sur les deniers déposés entre ses mains, et ce sur quoi il a consenti à payer 3 pour 100 par année. Mais de cela, on doit raisonnablement déduire les recettes nettes de la compagnie durant cette période, recettes qui, personne ne le contestera, peuvent convenablement s'appliquer au paiement de dividendes. Ces recettes nettes, durant la période en question, se sont élevées à \$1,126,064. De sorte que, sur les \$29,568,123, l'on a affecté, pour les dividendes, une somme s'élevant à \$11,309,312, comme je l'ai dit, et non 24 pour 100 comme on l'a dit de l'autre côté de la Chambre ou comme on l'a prouvé par des chiffres certainement faux. Les autres \$18,000,000, balance des \$29,500,000, ont été employés à la construction du chemin, et outre cela, la compagnie a fait des emprunts, et à la fin de l'année, elle avait une dette flottante de près de \$7,000,000 de plus. Or, cette opération est extraordinaire. Examinons les faits tels qu'ils sont, discutons-les tels qu'ils sont, car il n'y a aucune raison qui puisse porter à les représenter sous un faux jour. Si cette compagnie a délibérément et dans le but de s'assurer le paiement de ce dividende pendant une période déterminée, si elle a remis cette somme entre les mains du gouvernement, il n'y a pas de termes assez énergiques pour la condamner.

Mais je ne pense pas que l'on ait affirmé que, lorsque M. Stephen, en 1883, sur l'avis—d'après ce que j'ai compris—des financiers les plus compétents, non seulement de ce pays, mais de New-York et d'ailleurs, a eu recours, pour mettre les actions sur le marché, à ce système de déposer des fonds entre les mains du gouvernement, je ne pense pas, dis-je qu'il y ait en cette Chambre un honorable député qui dise qu'il ne l'a pas fait avec la plus entière bonne foi. La question de savoir si ce système est sage ou non est autre chose ; mais qu'il l'ait fait honnêtement et avec le désir de mettre les obligations sur le marché, dans le but de réaliser le projet qu'il avait conçu et de construire le chemin sans faire de nouvelle demande au parlement, cela, je crois, ne souffre aucun doute. Comment cela s'est-il fait ? A cette époque, la Chambre se le rappellera, des actions s'élevant à \$55,000,000 avaient été mises sur le marché. \$25,000,000 avaient été pris par les premiers promoteurs, les autres \$30,000,000 avaient été mis un jour sur le marché par un syndicat de New-York, à \$10,000,000, et à des prix variant à un peu plus de 50 pour 100, je ne me rappelle pas exactement. Eh bien, les actions, à cette époque, se vendaient à des prix

un peu plus élevés que le montant auquel le syndicat les avait mises sur le marché ; nous savons que dans une grande opération de ce genre, les actions prises par le syndicat en grandes quantités, doivent l'être à un chiffre qui laisse une marge quelconque à ceux qui spéculent ou s'efforcent de vendre ces actions, et qu'elles ne sont pas prises au chiffre réel auquel elles peuvent être vendues au détail sur le marché. Mais les actions ont commencé à baisser rapidement. Il devint évident qu'il était impossible de mettre sur le marché un seul dollar de ces actions. Elles étaient à environ 50½ vers le jour où M. Stephen a fait connaître son projet au gouvernement. Comme le démontre un des rapports qui sont ici, ces messieurs ont mis ces actions sur le marché, quelques-unes à 50, quelques autres à 52½, et d'autres, je pense, à 51. Mais on pouvait en acheter une quantité quelconque, quelle qu'elle fût, à marché ouvert pour environ 50½.

Or, que devait-on faire ? Comprenons le système de finances que la compagnie avait inauguré. Elle avait payé ses \$5,000,000 conformément à son contrat. Je ne sais pas si l'on espérait, à cette époque, que ces \$5,000,000, avec l'aide du gouvernement, seraient suffisants pour les travaux ; mais si c'était là ce qu'elle espérait, la compagnie perdit bientôt cette riante illusion, et il lui fallut alors faire une de ces deux choses : Elle ne pouvait pas vendre les actions au pair, et aucun de ceux qui connaissent les questions financières ne supposera que la chose fût possible. Il n'y a pas un financier qui voudra dire que l'on aurait pu, pour prélever cet argent, mettre sur le marché la balance des actions au pair. Alors, la compagnie aurait pu faire ce qui se fait ordinairement et ce qui fut proposé plus tard. Elle aurait pu émettre des obligations sur son chemin et les vendre pour ce qu'elle aurait pu réaliser. Or, d'après ce que nous savons, voyant qu'avec tous ces grands avantages dont nous entendons tant parler et dont les honorables messieurs de la gauche aiment tant à nous parler, nous voyons que les actions étaient baissées l'autre jour à 35 ou 36 pour 100—est-il possible de supposer que si elle avait émis des obligations garanties par le chemin, elle pouvait les émettre à des conditions meilleures que celles auxquelles elle a ensuite mis ses actions sur le marché ? Et il y aurait eu cette différence : Si elle avait émis des obligations garanties par le chemin, elle aurait virtuellement disparu et aurait permis aux porteurs de bons de devenir les entrepreneurs du gouvernement, à la place de ceux qui avaient d'abord entrepris de construire le chemin. L'argument de la compagnie était celui-ci : " Nous ne pouvons pas mettre les actions sur le marché au pair de cette manière, cela est parfaitement certain ; nous ne pouvons pas émettre des obligations garanties par notre chemin et vendre nos obligations au pair. Si nous émettons des obligations, nous courons le risque de disparaître prochainement, car les obligations manqueront "

L'autre projet est celui-ci : " Nous n'émettrons aucune obligation garantie par le chemin, mais nous les garderons comme capital-actions et vendrons les actions aux meilleures conditions que nous le pourrions, et les nouveaux actionnaires et nous serons sur un pied d'égalité. " Je ne sache pas que cela soit très blâmable ; je ne sache pas que cela fasse une très grande différence en matière de finances ; je ne sache pas qu'il y eût beaucoup de choix à faire, si ce n'est ce que désirait la compagnie : garder le contrôle de l'entreprise dans laquelle elle avait un si grand intérêt. Elle a mis sur le marché pour \$30,000,000 d'actions, pour à peu près la moitié de leur valeur au pair, réalisant \$15,750,000 ; mais le chemin n'était pas construit. Il fallait essayer autre chose. Quel projet a-t-on formé ? La compagnie a dit : " Nous ferons de ces actions \$45,000,000, qui nous restent encore à disposer, une telle garantie qu'il ne sera pas difficile de les vendre un prix raisonnable, et pour cela, nous déposerons entre les mains du gouvernement une somme suffisante pour assurer un dividende minimum de trois pour 100 pour les dix années à venir. Cela nous permettra d'aller sur le

marché et de mettre nos actions en vente, et quel sera le résultat? Ici, il y avait \$55,000,000 d'actions. La compagnie désirait faire s'associer, comme actionnaires sur un pied d'égalité, pour la construction du chemin, les porteurs des nouvelles actions de \$45,000,000, et elle disait: "Afin que les nouveaux associés, dont les actions représentent \$45,000,000 aient la certitude d'avoir, au moins pendant une période limitée, un dividende raisonnable, nous hypothéquerons toute la propriété, la leur comme la nôtre, ce qui leur assurera, durant cette période, un dividende minimum de trois pour 100.

Mais bien que l'on vous garantisse ce dividende pendant 10 ans, comme hommes d'affaires, vous comprenez parfaitement bien que lorsque les 10 ans seront écoulés, vous vous apercevrez que cette somme qui a contribué à payer vos dividendes, vous vous apercevrez que c'est un fardeau sur votre propriété; vous vous apercevrez que c'est une somme que vous devrez payer sur les recettes futures, s'il y en a; de fait, vous vous attendiez simplement aux recettes du chemin pendant les 10 premières années et vous avez couru le risque pour la période qui viendra après. C'était le projet et il n'a pas réussi. Et pourquoi? Parce que les gens ont vu très clairement que ces dividendes leur serait réellement payés sur leur propre capital et qu'au bout des dix ans, ils éprouveraient les difficultés que des actionnaires ordinaires éprouveraient au début d'une opération; il s'agirait de savoir s'il y aurait assez non seulement pour payer des dividendes à l'avenir, mais pour refaire le capital qui aurait été retiré dans l'intervalle dans le but de rendre la garantie valable. Eh bien, cela n'a pas réussi, et il est arrivé qu'immédiatement après l'on a demandé au gouvernement l'emprunt qui a été accordé par l'acte de la dernière session. Mais comment l'opération a-t-elle été faite? Je puis en parler ici, bien qu'il me faille en parler plus tard. Elle a été faite par un traité solennel conclu entre le gouvernement d'une part, la banque de Montréal comme deuxième partie, et le chemin de fer Canadien du Pacifique comme troisième partie,—d'après ce traité, le gouvernement s'est chargé de payer à la banque un montant assez élevé pour lui permettre de payer ces 3 pour 100 durant ces dix ans, à tous les actionnaires; en vertu de cette convention, la banque, la plus haute institution financière du pays, fut engagée à voir à ce que cela se fit et à ce que la plus forte garantie possible fût en conséquence donnée aux actionnaires qui pourraient avoir des intérêts dans l'entreprise. Je mentionne la chose maintenant, bien qu'elle n'ait pas beaucoup de rapport aux arguments que je fais valoir à l'heure qu'il est, mais j'y arriverai bientôt, lorsqu'il deviendra très important pour nous d'examiner les résolutions proposées du côté de la gauche.

Permettez-moi, un instant, de discuter les chiffres que l'on a représentés à la Chambre comme amenant l'autre résultat. Si je comprends bien l'argumentation du chef de la gauche—je l'ai lue depuis et je crois la comprendre parfaitement, je l'ai écoutée avec beaucoup d'attention, et naturellement, elle nous a été donnée d'une manière très frappante et propre à attirer l'attention de tous, ce qui est certainement arrivé—si je l'ai bien compris, dis-je, l'honorable monsieur a parlé de ces \$14,000,000 comme venant du capital de la compagnie, tandis que, comme je l'ai démontré, le montant était d'un peu moins de \$7,000,000. Il est vrai qu'il y a \$14,000,000 entre les mains du gouvernement; mais si vous devez imputer ces \$14,000,000 sur le capital, de façon à réduire la balance de ce capital, vous devez, comme bon teneur de livres, ajouter les \$7,000,000 aux \$29,500,000. Vous ne pouvez pas faire figurer cela sur un côté du compte sans le faire figurer sur l'autre, et si vous agissez ainsi, alors il arrivera justement ce que j'ai dit. On dit que ce système de majorer les actions est abominable. On dit que cela amènera, pour nous ou pour ceux que nous représentons, une augmentation permanente des impôts qu'ils ont à payer. On dit que des causes semblables ont produit ces résultats

M. McCARTHY

de l'autre côté de la frontière. Je vois qu'il y a beaucoup d'analogie entre le cas qui nous occupe et le fait de majorer les actions d'une compagnie qui a déjà été établie, ce que, comme on l'a dit avec raison, l'on fait souvent de l'autre côté des frontières, et ce qui contribue à détruire la valeur de ce genre de garanties. Dans ce cas, il n'y a aucun malentendu.

Tous les faits sont devant nous aussi clairs que la lumière du jour. Il peut arriver que le sens de la loi soit douteux. Les faits, néanmoins, sont parfaitement connus de nous tous, et ces faits sont que ces \$65,000,000 de capital ne sont, en réalité, représentés que par \$29,500,000. Alors, dans le règlement de la proportion de fonds que l'on doit permettre à cette compagnie de garder, si la question du capital est soulevée de quelque manière—et, naturellement, elle doit être soulevée à une phase quelconque—le gouvernement du jour, quel qu'il soit, lorsque le temps arrivera, négligera son devoir, manquera à son devoir, s'il calcule que la compagnie doit réaliser des bénéfices sur ces \$65,000,000, quand, comme tout le pays le sait, cela ne représente que \$29,500,000.

M. MULOCK: Pourquoi la compagnie paie-t-elle les dividendes sur la pleine valeur du capital-actions?

M. McCARTHY: Je crois que mon honorable ami ne me comprend pas. J'ai traité cette question de dividendes et je parle maintenant des recettes que la compagnie a le droit d'avoir, non sur les \$65,000,000, mais, comme nous le savons, sur les \$29,500,000. Comment les taux sont-ils fixés? Comme nous le savons, ils sont fixés par règlements. Aucun droit de péage ne peut être prélevé avant que le règlement ne soit en vigueur, et le règlement ne vient en vigueur que lorsque le gouverneur général le sanctionne. Les taux sont fixés de temps à autre, ainsi qu'on nous l'a promis, car nous savons qu'un taux qui peut être raisonnable aujourd'hui, lorsque le trafic n'est pas considérable, serait déraisonnable et exagéré dans quelques années, lorsque le trafic augmentera; et il serait du devoir du gouvernement, et j'espère aussi qu'il sera du devoir d'un commissaire de chemin de fer avant que ce jour ne soit arrivé, de voir à ce que ces taux soient fixés d'une façon raisonnable, non en ce qui concerne les actions majorées ou le capital majoré dont nous entendons tant parler, mais en ce qui concerne les fonds que l'on a employés à la construction de la ligne et qui s'élèvent à \$29,500,000, et non à \$65,000,000. Il peut arriver, bientôt, qu'un autre gouvernement—peut-être les honorables messieurs ou leurs successeurs en ligne directe—siège de ce côté-ci de la Chambre; mais, s'il en est ainsi, j'espère qu'ils interpréteront le statut et l'intention du parlement de façon que les dividendes seront réglés, non d'après ce qui est présenté comme somme raisonnable, mais d'après la somme qui a été réellement prélevée et versée dans les coffres de la compagnie par les différents actionnaires. Naturellement, c'est une question qu'il nous importe d'examiner relativement à cette proposition, mais, après tout, nous nous trouvons dans cette position que nous constatons que nous devons aider la compagnie. Je prétends que la résolution proposée par l'autre côté de la Chambre est une admission de la chose.

M. BLAKE: Ecoutez! Ecoutez!

M. McCARTHY: On ne propose pas, naturellement, que cela se fasse de cette manière.

M. BLAKE: Ecoutez! Ecoutez!

M. McCARTHY: Je vais maintenant m'occuper de cette question, mais je suis heureux d'entendre l'honorable monsieur dire: "Ecoutez! Ecoutez!"

M. BLAKE: J'exprime par là mon dissentiment.

M. McCARTHY: Vous admettez que nous devons aider à la compagnie, bien que vous n'approuviez pas le mode.

M. BLAKE: Non, je diffère d'opinion.

M. McCARTHY : Eh bien ! nous allons dire que vous différez d'opinion quant au mode.

M. BLAKE ; Je diffère d'opinion en tout.

M. McCARTHY : Il n'est pas proposé.....

M. BLAKE : Il est opposé.

M. McCARTHY : J'ai dit proposé.

M. BLAKE : Je vous demande pardon.

M. McCARTHY : Il n'est pas proposé que nous perdions notre garantie.

M. BLAKE : Le secrétaire d'Etat l'a dit.

M. McCARTHY : Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre le secrétaire d'Etat, mais je parle d'après ce que je sais de cette opération. Cela n'a pas été proposé ; cela n'a pas été proposé ici ni de l'autre côté de la Chambre. Que propose-t-on de faire ? Nous disons que vous désirez \$15,000,000 de plus ; est-il raisonnable que vous les ayez ? Pourquoi les voulez-vous ? Vous avez une dette flottante de \$7,000,000. Si nous reprenons le chemin, ces hommes dont l'honorable chef de la gauche a parlé l'autre jour en termes si sympathiques, ne pourraient pas s'en aller sans leurs gages. Nous savons que l'honneur et la bonne réputation de ce pays exigent que dans le cas où nous reprendrions ce chemin, nous nous engageons à payer les dettes honnêtes et à prendre les moyens de payer les ouvriers qui ont contribué à construire le chemin. Ces \$7,000,000 sont une dépense convenable. Puis il y a \$5,000,000 de plus, ainsi que le démontrent le rapport ou les observations de M. Stephen, somme requise pour l'équipement plus complet du chemin.

Parmi tout ce que nous avons entendu dire au sujet des chemins de fer des Etats-Unis, se terminant à Omaha et ailleurs, nous n'avons entendu personne s'objecter à ce que notre chemin de fer du Pacifique fût équipé d'une façon inférieure aux autres chemins de fer du continent. Ces \$5,000,000, ajoutés aux \$7,000,000, forment \$12,000,000. Il vous en faut un peu plus. Nous pensons donc qu'il n'est pas déraisonnable qu'il vous soit permis d'emprunter \$15,000,000 de plus ou de mettre sur le marché des obligations jusqu'à concurrence de ce montant, et nous espérons que vous en avez autant que vous le pourrez. Dans ce cas, où la compagnie obtiendra-t-elle l'argent ? Je suppose qu'elle en obtiendra si ce projet ne manque pas tout à fait, si les honorables messieurs veulent une fois avoir du patriotisme, s'ils ne veulent pas décrier les garanties que le chemin offre, s'ils veulent se borner à critiquer le mode et les moyens et ne pas abaisser le pays, ruiner le chemin et permettre à ceux qui sont opposés au chemin—et l'histoire de ce chemin démontre qu'il y a des adversaires des deux côtés de l'Atlantique—de prendre le discours de mon honorable ami le chef de la gauche pour prouver que, vu les courbes, les rampes, les doubles-courbes et les inconvénients des avalanches, etc., ce chemin devra être un fiasco et que personne ne devrait prêter d'argent. Si l'honorable monsieur veut seulement oublier la question de parti et se rappeler que le Canada a des intérêts dans cette opération, il verra qu'il n'y a aucun inconvénient à ce que la compagnie du chemin de fer vende ses obligations et obtienne ces \$5,000,000 que nous leur donnons à titre de prêt temporaire. Mais quelle alternative nous a-t-il offerte ? Si ce n'étaient pas là les paroles mêmes du chef de la gauche, bien qu'il eût insinué la chose dans son discours, je crois que mon honorable ami est incapable de demander à cette Chambre ou au pays d'accepter une proposition comme celle-là. Que comporte cette proposition ? Cette résolution comporte de prime abord, qu'il y a entre les mains du gouvernement, mais contrôlés par la compagnie, \$14,000,000 appartenant à cette compagnie ; qu'elle n'a qu'à s'adresser à nous et nous dire : Nous voulons de l'argent pour continuer la construction de notre chemin et payer notre dette flottante, et nous vous demandons d'abandonner

ces \$14,000,000 que nous avons et nous paierons nos \$7,000,000 de dette flottante, nous paierons les \$5,000,000 dont nous avons besoin pour l'équipement du chemin, et nous ne demanderons plus rien. Est-ce un rapport honnête à présenter à cette Chambre ou au peuple de ce pays ? Un homme qui jouit d'une certaine réputation comme membre de la profession à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, peut-il venir dire ici ou ailleurs qu'une chose semblable peut se faire par la compagnie sous une forme quelconque ? Cet argent a été placé entre les mains du gouvernement, et le contrat a été conclu avec la banque de Montréal, et les actions ont été vendues dans cette entente, et nous savons qu'il en a été vendu ainsi pour dix millions, et nous ignorons combien d'actions ont été vendues pendant cette période, combien il y a d'intéressés qui ont placé leurs capitaux sur la bonne foi du Canada, avec 3 pour 100 en mains pour les payer pendant les dix années à venir. C'était un projet de répudiation, et dans cette affaire, la banque de Montréal, la grande institution financière du Canada, devait aussi être compromise. C'est tout à fait impossible, M. l'Orateur. Un homme qui possède une action dans cette compagnie a droit à son dividende de 3 pour 100 ; il a un droit personnel et un intérêt dont aucun des autres actionnaires, s'ils étaient tous unis, ne sauraient le priver. C'est sa propriété personnelle. Ce n'est pas une question qui doit être décidée ou traitée par les actionnaires réunis en assemblée ou par un certain nombre d'actionnaires ; mais c'est la propriété individuelle d'hommes qui ont acquis ces actions, soit directement ou indirectement, et sur lesquelles ils ont la garantie du gouvernement, appuyée par la banque de Montréal, et ils ne peuvent pas en être privés par un individu quelconque ni autrement que par un acte du parlement, ce qui serait priver les gens de leurs droits individuels.

Telle est l'alternative qui nous est offerte. Pouvons-nous hésiter dans le choix de ce que nous accepterons ? Il peut arriver que nous ayons été sages ou imprudents en entreprenant la construction d'un chemin de fer Canadien du Pacifique, mais le plus qu'on puisse dire de nous, c'est que nous sommes les habitants d'un jeune pays, entreprenons une œuvre publique considérable, chose qu'aucun autre pays, dont les ressources sont aussi restreintes que les nôtres, n'a jamais entreprise. Mais on ne peut pas dire du Canada que sa réputation ait jusqu'ici été attaquée, comme se propose de le faire croire le chef de la gauche, appuyé par tous ses partisans et comme on propose expressément de le faire ici, comme la politique d'un grand parti.

Un mot de plus, M. l'Orateur, au sujet de ce dividende, et je termine. J'ai dit et démontré que, dans une certaine mesure, c'était une opération extraordinaire. J'ai exposé la justification de la compagnie du chemin de fer ; mais que cette justification soit bonne ou mauvaise, elle est honnête en tous cas. Cependant, je me permettrai de demander à ces honorables messieurs qui sont si soucieux des intérêts de ce pays, qui s'occupent peu de sa réputation mais qui s'occupent de ses dollars, je me permettrai, dis-je, de leur demander de me dire : Espéraient-ils que ceux qui construisent le chemin de fer Canadien du Pacifique le feraient comme une faveur envers le peuple du Canada ? S'attendaient-ils à ce que ces hommes devaient être rémunérés et devaient réaliser des bénéfices raisonnables des placements qu'ils faisaient ? Nous savons que la loi sanctionne le paiement, durant la construction, d'un dividende n'excédant pas 6 pour 100 ; nous savons que, d'après le statut, cela est considéré comme un dividende raisonnable.

Mon honorable ami le député de Durham-Ouest a dit qu'en examinant le contrat, en examinant tout ce qui a eu lieu ce dividende ne pouvait pas être exigé. Le contrat renferme les dispositions générales de l'acte des chemins de fer, mais l'honorable monsieur dit que cet article en particulier n'est pas applicable à cette compagnie. Si je me le rappelle bien, on n'a jamais dit que durant la période de construction la compagnie ne pourrait pas retirer un divi-

dende raisonnable. Voyons maintenant ce que vont être ces dividendes. Je vous ai démontré que la compagnie a \$11,000,000 de capital payé ou hypothéqué pour cette fin. Je dois ajouter à cela qu'elle a emprunté sur hypothèque une autre somme de plus de \$7,000,000, laquelle a été avancée par le gouvernement pour une certaine période. Lorsque cette période sera expirée, lorsque les dix années seront écoulées, au lieu de lui revenir franc et quitte, comme l'a représenté l'honorable député, ce grand chemin, avec tout ce qu'il promet pour l'avenir, sera hypothéqué jusqu'à concurrence de cette somme de plus de \$7,000,000 que, de fait, la compagnie n'a point reçue, mais qui lui est due dans le cours ordinaire des choses. Et qu'aurait-elle réalisé durant la même période? Quel montant aurait-elle réalisé durant la même période?

Mon honorable ami qui vient de parler a fait un calcul. Il nous dit qu'en prenant les actions des premiers entrepreneurs, les \$5,000,000 d'abord déposés et les \$5,000,000 payés dans la suite, et toutes les actions en même temps, cela produit un intérêt d'un peu moins de 7 pour 100. J'accepte l'énoncé. Et, M. l'Orateur, 7 pour 100 constituent-ils un bénéfice si extraordinaire? Est-ce un bénéfice assez extraordinaire pour que nous restions ici frappés de frayeur au simple énoncé de l'honorable monsieur?

M. CHARLTON: Il faut ajouter à cela les recettes nettes du chemin.

M. McCARTHY: Mais la première chose que l'on aura à faire avec les recettes nettes du chemin, ce sera de rembourser cet argent qui est un fardeau sur le chemin, c'est-à-dire les sept millions qui ont été avancés. La compagnie, dans son dernier rapport, a annoncé que, depuis cette époque, le dernier dividende de 5 pour 100 a été payé, et les actionnaires doivent être satisfaits du dividende de 3 pour 100 qui se trouve entre les mains du gouvernement.

Eh bien, si nous connaissons quelque chose au sujet des chemins de fer, nous savons ce qui arrivera; nous savons qu'il arrivera ce qui est arrivé pour d'autres lignes, et nous pouvons dire, je pense, que la chose est déjà arrivée jusqu'à un certain point. Un chemin est construit, l'ingénieur du gouvernement et le gouverneur en conseil permettent qu'il soit livré à la circulation; il est livré à la circulation dans cette mesure. Mais le compte du capital n'est pas du tout fermé. Il faut voir à la construction des voies d'évitement, aux facilités de transport et autres choses dont la nécessité ne se fait pas sentir pendant les cinq ou six premières années qui suivent la construction du chemin. Je suis heureux que l'honorable député de Norfolk-Nord nous ait dit que c'est une garantie dont l'excellence ne fait aucun doute, que c'est un chemin avantageux, qu'il rapportera des millions, qu'il rapportera plus de bénéfices que n'en ont jamais rapportés toutes les entreprises analogues. Nous acceptons cela. Nous sommes heureux de savoir que non seulement les \$15,000,000 et ces \$5,000,000 que nous sommes sur le point d'avancer temporairement seront remboursés, mais nous sommes aussi heureux de savoir que la balance de la somme entière avancée l'année dernière nous sera remboursée, et cela avec intérêt, et si cela nous est remboursé avec intérêt, si le peuple de ce pays ne donne pas plus de \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, qui étaient sans valeur avant que ce chemin ne traversât la prairie, et qui sont estimés par quelques-uns à \$1, et par d'autres à \$2 l'acre, et qui ont été vendus, en quelques endroits, moyennant plus de \$3 l'acre, le peuple sera parfaitement satisfait du résultat de l'entreprise.

À tout considérer, je pense avoir démontré que le projet que l'on propose est raisonnable. Bien que l'opération financière de 1883 ait été extraordinaire, elle était honnête. Si elle a causé du tort à quelqu'un, c'est à la compagnie, car c'est un fardeau sur l'entreprise, et la compagnie et les actionnaires ne font qu'un en cela, et l'intérêt n'atteignant

M. McCARTHY

pas tout à fait 7 pour 100 n'est pas assez extravagant pour alarmer le peuple.

Si l'on n'oublie pas que l'on a proposé délibérément pour la première fois, que le Canada manquât à la parole donnée, je pense en avoir dit assez sur la simple question de réputation pour porter cette Chambre à rejeter avec indignation la proposition que l'on a faite de l'autre côté de la Chambre.

M. DAVIES: Je regrette beaucoup que l'honorable monsieur ait appuyé de son nom si distingué et de sa réputation l'accusation que l'on a portée contre la proposition faite par l'honorable député de Huron Ouest (M. Cameron). L'honorable monsieur n'a pas hésité à employer un langage qui, de sa part, est quelque peu étrange.

Il ne s'est fait aucun scrupule d'accuser les honorables députés qui ont fait une proposition, qui à mon avis me semble très simple et très facile à comprendre, d'avoir désiré répudier le contrat solennel fait par ce pays et d'être coupables du crime de spoliation des biens des veuves et des orphelins. Il a été acclamé par les honorables députés qui siègent en arrière de lui, et je veux bien croire que ceux qui l'ont acclamé le faisaient dans une complète ignorance de la signification de la proposition. Je ne puis pas avoir la même opinion à propos de l'honorable député qui a prononcé ces paroles. Je crois que l'honorable député comprenait le sens de la proposition, et je regrette beaucoup qu'il se soit servi du poids de sa fine intelligence pour chercher à induire cette Chambre en erreur, d'aveugler en quelque sorte les honorables députés, et de chercher à faire croire au pays qu'une proposition émanant de ce côté-ci de la Chambre avait pour but la spoliation et la réputation, entraînant le déshonneur du pays dont nous sommes tous si fiers. En répondant à quelques-uns des arguments avancés par l'honorable député, je signalerai à l'attention de la Chambre ses premières remarques.

L'honorable député a demandé à la Chambre de se rappeler que si l'argent qui a été reçu et a été dépensé par la compagnie de chemin de fer du Pacifique, nous n'avons aucune raison de nous plaindre. L'honorable député a ensuite dit que la compagnie, préférant ne pas limiter ses opérations aux termes du contrat, mais entreprenant d'autres affaires à son profit, a dépassé les limites du contrat fait avec le gouvernement. Que la compagnie a fait de grandes spéculations dans d'autres parties du pays, quelques-unes ayant un but tout différent, et il était inutile de restreindre la discussion à la question du contrat intervenu entre ce pays et la compagnie du chemin de fer du Pacifique; et qu'il ne se proposait pas de baser ses arguments sur cette seule question, mais qu'il discuterait la question de manière à embrasser tous les contrats, toutes les entreprises de la compagnie, et s'il pouvait démontrer à la Chambre et au pays que dans aucune transaction la compagnie s'était embarrassée et endettée, soit avec l'intention de faire avancer les intérêts du chemin du Pacifique ou soit dans le besoin de mettre des millions dans ses coffres—s'il pouvait démontrer qu'ils ont perdu de l'argent et qu'elle est en besoin de fonds, alors il aura prouvé qu'il n'est que juste que le pays vienne à son secours. Voici la déclaration faite par l'honorable député en commençant son discours, et tous ses arguments n'ont été que le développement de cet énoncé. J'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait, parce que nous avons à suivre avec attention ses arguments spéciaux afin de voir s'ils ont aucun rapport au contrat, qui seul doit être discuté et de qui seul nous avons le droit de supposer que la compagnie avait l'intention de remplir.

Je constate qu'il est difficile de discuter cette question d'une manière calme et sérieuse avec les honorables députés de la droite, pour la raison que voici: la position qu'ils prennent un jour n'est plus la même le lendemain. Je me rappelle que l'an dernier, lorsque nous avons discuté cette

question, ou une question qui ressemblait à celle-ci, qui comportait une avance de plusieurs millions à la compagnie du Pacifique, les honorables députés de la droite, quand ils se sont aperçus de la mauvaise impression produite dans le pays par cette proposition, se sont empressés de venir de l'avant et de dire qu'il fallait se rappeler que notre proposition ne devait être discutée que sur la base du contrat que nous avions fait avec la compagnie du Pacifique et sur aucune autre. Je vois que l'honorable député de Cardwell (M. White) l'a dit d'une manière très claire. Il dit que nous ne devons pas nous attaquer à autre chose en dehors du contrat. Voici ses paroles :

On ne doit pas oublier que le contrat entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique et le peuple du Canada est pour la construction d'une voie ferrée depuis Callander, se dirigeant vers l'ouest jusqu'aux côtes du Pacifique. Tout ce que la compagnie peut entreprendre à l'est de ce point n'est fait qu'en qualité de société commerciale ordinaire, et de fait, le parlement a peu, ou rien à y voir.

Quand cela convient à celui qui porte la parole au nom du gouvernement, il dit que les opérations de la compagnie à l'est de Callander nous intéressent beaucoup. J'aurai peu à dire, dit-il, sur les opérations de la compagnie à l'ouest de Callander, mais je restreindrai mes observations aux opérations commencées à l'est de Callander, dans lesquelles la compagnie a perdu de l'argent et qu'elle vient maintenant demander au pays de se faire indemniser. L'honorable député a fait remarquer, et je crois qu'il l'a fait justement et honnêtement, que quand le contrat a été passé entre la compagnie et le gouvernement il a été entendu par les deux parties que pendant un certain nombre d'années l'exploitation du chemin ne serait pas profitable. Il dit que la chose avait été dite par l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie). Il aurait pu aller plus loin et faire remarquer que les paroles de l'honorable député de York-Est avaient été approuvées par l'ex-ministre des chemins de fer et autres membres marquants de son parti, et par le premier ministre de ce pays. L'honorable député ou aucun autre honorable député ayant lu les débats d'alors, peut-il oublier que la raison que donne l'honorable député aujourd'hui, c'est-à-dire que l'exploitation du chemin pendant quelques années à venir ne serait pas profitable, est précisément la même raison qui a été invoquée en faveur de l'octroi de subventions à la compagnie beaucoup plus élevées qu'elles ne l'auraient été, des subventions magnifiques, excédant tout ce qui se soit jamais accordé à aucune administration de chemin de fer du monde, et qu'il était nécessaire de mettre la compagnie dans cette position afin qu'elle ne trouve pas la ruine dès les débuts de l'exploitation du chemin.

Plusieurs honorables DÉPUTÉS : Oh, oh !

M. DAVIES : Je dis donc que de fortes subventions, de grandes concessions de terres, l'octroi de millions en argent, le monopole, détestable au peuple et contraire à ses intérêts, et qui, dans l'avenir, sera un fléau pour le pays, on a cherché à justifier tout cela par le fait que la compagnie se chargeait d'une entreprise dont l'accomplissement l'entraînerait dans des pertes considérables. Je ne m'étonne pas des allusions moqueuses par lesquelles mes remarques à propos des monopoles sont accueillies par quelques députés de la droite et par le ministre suppléant des chemins de fer. Les monopoles qui sont odieux au peuple ne sont pas odieux aux actionnaires du chemin de fer. Les monopoles qui sont détestables et nuisibles au peuple ne sont pas détestables et nuisibles à ceux dont les intérêts ne sont pas avec ceux du peuple, mais en opposition de ceux du peuple, et c'est pourquoi je ne suis pas surpris que les honorables députés se moquent et raillent aucune allusion faite aux monopoles accordés à cette compagnie, et que son distingué prédécesseur, il n'y a que douze mois, a promis à cette Chambre que la compagnie devait abandonner—promesse qui, il y a quelques semaines, il prit soin de répudier.

M. POPE : Non.

350

M. DAVIES : L'honorable député dit : "Non." Je demanderai à la Chambre de me prêter son attention un peu plus tard à propos de cela, et pour le moment je m'occuperai de deux ou trois autres remarques faites par l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy). L'honorable député a dit que le remarquable discours prononcé par le chef de l'opposition dans cette Chambre contenait des faits si sérieux dans leur nature que s'ils n'étaient pas réfutés il ne resterait qu'une conclusion à en tirer par la Chambre et le pays. L'honorable député a entrepris la tâche de mettre à nu les erreurs, comme il les appelle, de mon honorable ami. L'honorable député ne s'est fait aucun scrupule de dire que sa tâche était de démontrer à la Chambre et au pays que les paroles de l'honorable chef de l'opposition concernant ce chemin, la construction de ce chemin, le tracé de ce chemin, les niveaux et les courbes de ce chemin, l'argent dépensé pour ce chemin, la manière dont les finances du chemin avaient été employées par l'administration de ce chemin, étaient fausses. Je laisse à la Chambre de décider ; je laisse au pays, après que le discours de mon honorable ami aura été lu ; je laisse aux personnes qui sont à la veille d'acheter les actions de la compagnie et qui, croyait-il, perdraient confiance dans la sûreté d'un tel placement après la lecture du discours du chef de l'opposition ; je laisse à eux le soin de décider si mon honorable ami, sauf dans un seul cas, a même essayé à réfuter aucune des accusations sérieuses et graves formulées par le chef de l'opposition. Je dirai, de suite, que l'homme savant et capable chargé par le gouvernement de ce pays de répondre aux accusations sérieuses du chef de l'opposition n'a jamais cherché, n'a jamais osé faire allusion à aucune de ces accusations, sauf pour ce qui a rapport au dépôt de sommes d'argent dans le but de payer l'intérêt aux actionnaires. J'insiste sur ce point et je désire que l'on s'en souvienne ; je veux que le pays se rappelle que les accusations portées par le chef de l'opposition dans ce discours si brillant et si remarquable, n'ont pas été défendues jusqu'à ce moment, que quand il s'est levé pour y répondre il n'a pas même cherché à le faire, si ce n'est à propos d'un certain fait auquel je ferai allusion. Mon honorable ami a dit que si l'accusation portée était vraie, à savoir, que les actionnaires s'étaient remboursés du capital qu'ils avaient placé dans cette compagnie, c'était une accusation très grave, assez grave, dans son opinion, pour détruire toute confiance dans la compagnie.

L'honorable député a dit que les recettes totales du fonds capital ont été de \$29,000,000. Il a ensuite dit que les \$14,000,000 déposés pour assurer les dividendes, et les \$5,000,000 déjà payés à même les dépôts antérieurs, n'ont pas été pris à même le fonds capital, mais provenaient d'une autre source. Ce sont les paroles de l'honorable député ; c'est cela ou rien du tout.

Un honorable DÉPUTÉ : Ecoutez, écoutez.

M. DAVIES : Ce sont les propres terres dont il s'est servi. Je désire demander à cet honorable député avec quel argent les actionnaires ont-ils été payés ? Vous dites que l'argent provenait d'une autre source. Venait-il d'une source créée par la compagnie ? Voilà la question. Est-ce que l'argent déposé par la compagnie entre les mains d'un dépositaire pour payer l'intérêt sur ses actions était celui de la compagnie ? Si c'était son argent, il importe peu qu'il provienne de la vente des actions ou d'autres sources à la disposition de la compagnie. La question se réduit à ceci ; qu'elle a pris l'argent de son capital, obtenu soit par la vente de ses actions ou de quelque autre source, que cet argent a été placé entre les mains d'un dépositaire et qu'elle se l'est repayé à elle-même et aux autres en qualité d'actionnaires, d'année en année, sous forme de dividendes, et qu'elle a pris soin que dans le repaiement de cet argent sous forme de dividendes, ceux qui étaient les organisateurs, les administrateurs de la compagnie, fussent payés au taux de 24 pour 100 sur les \$5,000,000 placés par eux dans l'entreprise. Eh bien,

voici la question. L'argent est à eux. L'honorable député dit que nous proposons une politique de répudiation, une politique de spoliation. Je le nie. Nous ne proposons pas de toucher à l'argent, et l'honorable député le sait bien. Il n'y a jamais eu de proposition de faite de ce côté-ci de la Chambre pour toucher à l'argent ou d'adopter des mesures violentes à ce sujet. L'argent est là en dépôt, et nous proposons qu'il y demeure. Nous ne proposons pas, nous ne suggérons pas que l'on touche à l'argent, mais nous disons ceci :

Si vous, messieurs les actionnaires de la compagnie, êtes en besoin d'argent, si vous venez à nous et que vous nous demandiez de donner de l'argent que vous avez déposé entre nos mains pour payer vos intérêts, alors nous serons disposés à céder à vos demandes et à payer cet argent. Je n'aurais pas insisté tellement sur ce point si l'honorable député qui est reconnu dans le pays pour son honorabilité et sa probité, qui a la réputation d'une intelligence d'élite—ne s'était emporté en dénonçant ce côté-ci de la Chambre et en l'accusant de faire ce qu'il savait parfaitement que la gauche n'avait jamais proposé de faire. Quelle est la proposition présentée par l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) :

Le Canada, par son contrat avec la compagnie de chemin de fer du Pacifique, lui a accordé une aide considérable, qui a été déclarée suffisante et finale.

Est-ce vrai ? N'a-t-il pas été seulement dit quand l'aide a été d'abord proposée, que l'aide était ample et finale ; mais n'a-t-on pas dit à tous les honorables députés de la droite qui ont pris la parole l'an dernier, que quand l'aide supplémentaire serait accordée ce devrait être ample et final au delà de tout doute ?

Le Canada, en 1882, a accordé de l'aide de nouveau à la compagnie, et qu'alors on a déclaré être ample et finale.

C'est vrai. L'honorable député ne le nie pas.

Les actionnaires de la compagnie se sont déjà partagé environ sept millions en dividendes, et ont déposé entre les mains du gouvernement environ quatorze millions de plus afin de s'assurer des dividendes pendant plus de huit années à venir, bien qu'ils affirment que le chemin sera profitable dès le début de son exploitation.

Cette proposition est-elle vraie. Est-il vrai que dans le moment actuel, les actionnaires ont dans les coffres du gouvernement \$14,000,000 déposés à leur crédit et que le gouvernement est obligé de puiser dans ce fonds pour le paiement de dividendes d'année en année ? Est-ce vrai ? Est-ce que l'honorable député le nie ? Il ne le fait pas, il l'admet. L'argent est là dans le but d'être payé de nouveau sous forme de dividendes. C'est l'argent du capital placé là à cette fin et qu'elle aurait dû employer à pousser les travaux. Elle avait d'autres projets en vue, je l'admets, des projets que l'honorable député a cherché à justifier ; mais il est de fait que c'est le capital qui est maintenant là en dépôt, et que c'est à même ces dépôts que j'ai mentionnés que le gouvernement est obligé de payer, si c'est jamais payé, à ces administrateurs de la compagnie. L'honorable député s'écrie que les sûretés du président et des autres administrateurs, pour le paiement de l'intérêt sur l'argent qu'ils ont placé, sont connues. Elles sont certaines, que ces choses aillent bien ou mal. Le chemin de fer peut faillir, le Nord-Ouest peut ou ne peut pas se remplir d'immigrants ; des émeutes et des révoltes peuvent avoir lieu ; le Canada peut devenir à bout de ressource ; il peut venir presque sur le bord de la banqueroute ; mais il y a une chose dont nous nous sommes assurés au delà de tout doute, c'est que d'ici à cinq ou six ans nous aurons 24 pour 100 sur cinq millions. En vue de tous ces faits, que comporte la proposition de l'honorable député du Huron-Ouest (M. Cameron) ? Je désire demander aux honorables députés de la droite et à mon honorable ami qui vient de prendre son siège, s'il a donné une explication plausible de cette résolution :

■ Dans l'opinion de cette Chambre, les actionnaires.....

■ M. DAVIES.....

Seront dépouillés de leur argent ? Le Canada répudiera l'obligation, si obligation il y a, de payer les dividendes ? Non :

Les actionnaires, s'ils désirent plus d'argent pour leurs opérations, devraient proposer d'utiliser leurs dépôts pour des dividendes futurs au lieu de demander au Canada de faire de nouvelles avances considérables et de nuire à ses valeurs maintenant en existence.

Comment l'honorable député, en face de cette résolution, si claire et distincte, peut-il justifier cette grave accusation. Nous ne proposons pas la répudiation, le dépouillement de la veuve et de l'orphelin, ou même du millionnaire. Nous proposons que ces messieurs qui se sont mis dans l'embarras avec leurs opérations financières et du chemin de fer, n'obtiendront pas \$15,000,000 de plus pour mettre à exécution leurs projets financiers à l'avenir, mais qu'ayant \$15,000,000 à eux, prêts à être payés par nous en aucun temps quand ils en feront la demande, nous disons : Si vous désirez plus d'argent, prenez ces \$15,000,000 ; nous vous les donnerons quand vous le voudrez, mais ne venez pas au peuple du Canada, chargé de taxes, et lui demander de prendre dans ces coffres \$15,000,000 et de vous les donner à raison de 24 pour 100 sur \$5,000,000 de capital que vous avez placé dans l'entreprise, ainsi que de vous donner en outre \$5,000,000 à titre de prêt. Jamais une proposition plus impudente n'a été faite par aucun gouvernement. Il n'y a qu'un gouvernement qui se sente absolument sans crainte du peuple, parce qu'il a l'appui d'une majorité qui votera tout ce qui lui sera demandé, qui puisse permettre qu'une telle proposition lui soit faite. Le sens commun, la simple justice, toutes les considérations que devraient peser ces messieurs qui ont la direction des destinées du Canada, devraient les porter à répondre lors de la demande du syndicat.

Sans doute, messieurs du syndicat, vous pouvez avoir l'argent ; nous en avons en quantité ; il y a \$15,000,000 à votre crédit en banque ; convoquez une assemblée de vos actionnaires ; faites-leur exprimer le désir d'obtenir \$10,000,000 ou même la somme entière ; vous l'aurez sans aucune hésitation de notre part, et vous vous en servirez pour compléter le contrat que vous avez négocié avec le peuple du Canada et que vous dites ne pas être capables de remplir sans avoir plus d'argent. Je crois que j'ai maintenant répondu à l'honorable député sur le seul point sérieux qu'il a traité en niant le fait énoncé par l'honorable chef de l'opposition. Mais l'honorable député dit de plus : Il faut vous rappeler qu'un grand nombre de ces actionnaires a été induit à souscrire ces actions parce que ce dépôt avait été fait. Quelqu'un le nie-t-il ? Personne cherche à leur enlever cet argent ; l'opposition ne demande par cela ; elle dit seulement que si ces personnes qui ont placé leurs fonds sur la foi que ce dépôt était fait, s'aperçoivent que dans leur propre intérêt il est nécessaire de retirer l'argent afin d'en tirer meilleur parti, qu'elles viennent manifester leur désir. Ce n'est pas pour causer du tort aux veuves et aux orphelins. Oh, comme le cœur de ces honorables députés saigne en songeant aux veuves et aux orphelins. J'ai entendu beaucoup parler de millionnaires dans ce pays et en Europe ; j'ai entendu parler cinquante fois, pour le moins, que cette compagnie était composée, non pas de veuves et d'orphelins, mais d'hommes riches, de millionnaires, aucun d'eux pouvant construire le chemin de fer sans l'aide du gouvernement ; et maintenant, quand les circonstances l'exigent, on ne parle plus de millionnaires, ce sont des veuves et des orphelins. Quels sont-ils ? Nous aimerions à voir les noms. Le président de la compagnie n'est ni veuve, ni orphelin.

Il n'y a que deux jours, je crois, l'honorable secrétaire d'Etat nous a dit qu'il (le président) était riche à millions. Et les autres membres du syndicat ? Ne nous a-t-on pas dit — ne nous a-t-on pas crié dans les oreilles à chaque session — qu'ils étaient millionnaires et que nous possédions en eux la meilleure garantie qu'ils mèneraient à bonne fin l'entreprise du chemin de fer, et que nous nous en assurerons

la mise en opération par la suite ? Mais il advient que les voilà tous changés en veuves et en orphelins. Mais, dit mon honorable ami, personne ne peut nier que quand M. Stephen a pris \$15,000,000 du fonds capital pour les déposer entre les mains du gouvernement, dans le but de garantir les dividendes sur les actions, il était de bonne foi. Peut-être l'était-il ; mais je prendrai sa déclaration du mois de mai dernier, et d'après cette déclaration, quelle qu'ait été sa bonne foi, son but était de faire mousser les actions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique de 40 pour 100, la moyenne du prix auquel les actions avaient été achetées par lui et les autres membres du syndicat, à 80 pour 100, chiffre qu'il avait espéré de voir atteindre, et par cette opération mettre dans son gousset et celui de ses associés \$10,000,000 en argent. Nous avons ici la déclaration, non pas faite à la légère, dans la chaleur du débat, mais la déclaration écrite, signée par M. George Stephen, que son but en faisant cela était de faire hausser les actions de la compagnie ; et ni lui, ni aucun homme appartenant au monde de la finance ne pourrait comprendre pourquoi les actions de la compagnie ne sont pas montées jusqu'à 80, et pourquoi il n'a pas empêché les \$10,000,000.

Je doute beaucoup, si le plan projeté avait réussi—si les actions avaient atteint la valeur de 80 et avaient alors été placées—si vous verriez le même monsieur demander de l'aide aujourd'hui. Rappelez-vous, il n'y a de la part de ces messieurs aucune responsabilité personnelle. S'ils avaient pu réaliser \$10,000,000 de profit sur \$10,000,000 placés par eux, en financiers habiles qu'ils sont, ils auraient empêché leurs \$20,000,000, auraient abandonné l'entreprise et dit : Que le peuple du Canada complète le contrat comme il lui plaira. Sa bonne foi importe peu, considérez son but, et je dit que c'était le gain personnel pour lui et ses associés. Il n'y a rien d'illégitime dans son désir d'amasser de la fortune ; il a le droit de le faire par tous les moyens honnêtes et légitimes. Mais quand ses projets échouent ; quand il ne peut pas prélever l'argent pour exécuter son contrat et ne veut pas mettre la main dans son gousset pour l'y prendre, il est dommage qu'il laisse les \$15,000,000 à son crédit à la banque de Montréal, et vienne demander au peuple du Canada de lui fournir une nouvelle avance de \$5,000,000 ou \$6,000,000. Mais, dit mon honorable ami, il n'avait aucun projet personnel en vue. Il allait placer sur le marché un fort montant d'actions qui n'avaient pas été souscrites, et son but était d'assurer des dividendes aux nouveaux actionnaires. J'admire l'ingénuité de mon honorable ami ; c'est rassurant au parfait. Tout ce qui a été fait l'a été pour le bien des nouveaux actionnaires, auxquels cette amorce a été tendue pour leur faire souscrire les actions de la compagnie. Ce n'était pas du tout pour l'avantage de ces messieurs qui ont d'abord placé \$5,000,000 et ensuite une autre somme de \$5,000,000 afin de devenir les détenteurs de \$25,000,000 d'actions. Oh non, quels sont les faits ? Est-ce que M. Stephen a déposé l'argent dans les mains d'un receveur simplement pour garantir aux nouveaux actionnaires le paiement de leurs dividendes ? Je dis que non.

Il a déposé le capital de la compagnie dans le but de l'empêcher de payer l'intérêt sur les actions dont il est détenteur—aux \$5,000,000 placés par lui et ses associés, et les autres \$5,000,000 pour lesquels lui et eux ont pris \$20,000,000 d'actions de la compagnie ; et ce n'était pas simplement et uniquement, pas même en grande partie dans le but d'assurer à ces nouveaux actionnaires le paiement de leurs dividendes, mais dans le but de se faire un magot, un placement auquel on ne pouvait toucher ou déprécier, un placement qui lui rapporterait 24 pour 100 d'intérêt sur l'argent placé par lui et ses associés, et 6 pour 100 sur la balance, pendant huit ans et demi à venir, partie non expirée des dix ans. J'ai été étonné de voir mon honorable ami prendre le même rôle que celui de plusieurs des honorables députés occupant les premiers sièges de la droite ; j'ai été étonné de voir qu'il est allé grossir les rangs

de ceux qui réclament le monopole de l'honnêteté et du patriotisme.

L'honorable député a lecturé le chef de l'opposition parce que, vraiment, il manquait de patriotisme, parce qu'il n'avait pas d'amour pour son pays, parce que, jusqu'ici, dans sa carrière il n'avait fait preuve que du désir de nuire au pays et au peuple. Mais je comparerai les antécédents de mon honorable ami le chef de l'opposition avec ceux de l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy) ou avec ceux d'aucun honorable député de la droite qu'il leur plaise, et je demanderai au peuple, qui a fait le plus preuve d'abnégation ? Qui a fait preuve de plus de patriotisme ? Qui, en tout temps, a été prêt à se sacrifier lui et ses intérêts matériels en faveur de son pays ? Mon honorable ami lui a demandé de devenir patriote—et de faire quoi ? Le patriotisme à ses yeux consiste à supprimer la vérité. Mon honorable ami lui a demandé. Ne dites pas ces choses affreuses à propos des courbes, ces choses épouvantables à propos des pentes, ne faites pas connaître le détail que la compagnie n'a pas déterminé la ligne à travers Kicking Horse Pass et les monts Selkirk, parce que, si vous le faites, vous pourriez empêcher la vente de leurs actions sur le marché de Londres. Je désire poser une question sérieuse à mon honorable ami. Y a-t-il un fait ou tous les faits énoncés par le chef de l'opposition à propos de ce auquel je viens de faire allusion, qui soit faux.

Ces faits ont été signalés depuis deux ou trois jours. Nous savons que, si cela est vrai, il serait dommageable, sinon ruineux à notre grand chemin de fer transcontinental, à la grande entreprise que l'on nous demande d'aider en votant encore des millions de l'argent du peuple. Il a été inspiré ; il avait ses ordres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ; je n'ai aucun doute qu'il avait ses instructions et les renseignements. Je ne dis pas cela pour l'insulter. Lorsqu'il a pris la responsabilité de répondre aux déclarations faites avec précision et pesées avec soin par l'honorable chef de l'opposition, pour s'assurer s'il pouvait les contredire ou non ; et si mon honorable ami, avec son cœur débordant de patriotisme, tout plein d'amour pour le pays, n'ayant aucun intérêt personnel à servir, mais désirant simplement et uniquement promouvoir les intérêts du pays auquel il appartient, et en même temps de donner un coup d'épaule à la compagnie du chemin de fer du Pacifique ; si l'honorable député occupant cette position, déterminé et désireux, à juste titre, de nier aucun fait mal interprété par l'honorable chef de l'opposition, n'a pas été capable, après une consultation avec l'avocat de la compagnie et son vice-président, après consultation avec tous ceux qui administrent le chemin de fer du Pacifique—s'il n'a pas été capable de nier aucun de ces faits sérieux, je dis que cette Chambre est arrivée à une phase bien plus sérieuse du débat que l'on ait jamais atteint.

Je dois dire que quand ces faits ont été énoncés par le chef de l'opposition, j'en ai été tout abasourdi. J'espérais que mon honorable chef avait fait fausse route d'une manière ou d'une autre dans ses calculs à propos des courbes et des pentes, et la répudiation complète de ce que la compagnie avait adopté il y a quelques années ; et quand j'ai vu mon honorable ami de la droite se lever calme et avec sang-froid et faire les promesses qu'il fit en commençant, de ce qu'il allait faire, j'espérais que quelques-uns des faits énoncés par le chef de l'opposition seraient niés.

M. MCCARTHY : Comme l'honorable député a répété ceci à plusieurs reprises, je désire lui dire ce que je croyais avoir dit assez clairement, quand j'ai commencé, que je ne me proposais pas de discuter autre chose que le seul sujet qui se rapportait à la question.

M. DAVIES : J'ai pris en écrit les paroles de l'honorable député, et je lui ai entendu dire : " Si le chef de l'opposition pouvait, pour une fois devenir patriote, et faire disparaître son désir de nuire au chemin de fer du Pacifique et cesser

de faire ces remarques à propos des courbes et des pentes, je le respecterais alors plus que je ne le respecte." C'est ce point que je veux élucider. Ces faits sont-ils ou ne sont-ils pas vrais ? S'ils sont vrais, c'est faire acte de patriotisme que de les faire connaître, et je dis que celui qui travaille assez pour découvrir ces choses, en premier lieu, et qui a l'habileté et le courage moral de les déclarer ensuite, est le vrai patriote. Il n'est ni honnête ni patriote de supprimer la vérité. Je dis, que d'aller se présenter aux financiers d'Angleterre avec un exposé entre ses mains qui est une suppression de la vérité équivalent à un mensonge ; et je dis que celui qui est patriote est honnête, parce qu'il désire faire connaître son pays sous son véritable jour. Je suis fatigué et dégoûté de voir ces hommes qui ne sont jamais satisfaits à moins de se livrer à des exagérations sans nom à propos de la condition présente et des perspectives de l'avenir du Canada. Notre condition présente et nos perspectives de l'avenir sont assez bonnes, si elles sont exposées avec fidélité, pour nous permettre de réclamer une part de l'émigration de l'ancien monde, et pour demander aux pays où abonde l'argent de faire une partie de leurs placements au Canada, sans pour cela avoir recours au mensonge ; et je dis, que s'il est nécessaire, dans le but d'obtenir de l'argent de nos amis les Anglais, d'avoir recours au mensonge, le plus tôt le nom du Canada sera effacé de la liste des nations, le mieux ce sera. La mal-honnêteté et le patriotisme n'ont jamais marché de pair jusqu'ici. L'un est incompatible avec l'autre. Il faut que le vrai patriote soit honnête, et celui qui dit la vérité, non seulement aux étrangers, mais à ses compatriotes, est un patriote et un honnête homme.

Advenant six heures, le président quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. DAVIES : Quand la séance a été suspendue je tâchais de répondre aux arguments de l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy), contre l'inopportunité ou l'injustice de la proposition de l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron). Je prétendais alors, de même que je le prétends maintenant, que les actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique frappent à la porte du pays. Nous les voyons venir en leur qualité de corporation, et demander au parlement de leur avancer, en sus de l'argent que nous leur avons donné l'année dernière, de nouvelles sommes d'argent et de modifier les sûretés que nous avons prises sur leurs propriétés, afin de leur permettre de se rendre aux marchés monétaires et d'y placer des bons portant première hypothèque et réaliser ainsi \$15,000,000 de plus. J'ai dit qu'il était parfaitement juste que nous disions à ces actionnaires, qui frappent ainsi à nos portes, que nous n'avions pas de notre argent à leur donner, mais que nous avons une forte somme leur appartenant, que nous avons un dépôt, et que nous étions parfaitement disposés à le leur donner en aucun temps, à mesure que les travaux le nécessiteraient.

Je ne parlerai plus de cette partie de la question, parce qu'il me semble que cette proposition est juste, et les prétentions de mon honorable ami ne sont pas tenables. Je désire dire quelques mots à propos des remarques de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), quand il a répondu au chef de l'opposition. Cet honorable député, avec une modestie qui lui sied bien, a dit au début qu'il ne chercherait pas à répondre à la masse de chiffres qui avaient été communiqués à la Chambre par le chef de l'opposition. On ne pouvait pas s'attendre à ce qu'il le fit. Il a admis la terrible puissance des arguments employés dans le discours de mon honorable ami. Il a admis, qu'à moins d'y répondre, il était irrésistible, mais il exprime l'espoir—même il a été jusqu'à dire qu'il avait la ferme croyance—que quelqu'un qui parlerait après lui répondrait à ces arguments de chiffres et réfuterait les conclusions tirées par l'honorable chef de l'opposition. Quand il a fait allusion à l'enthousiasme avec lequel la gauche a accueilli la conclusion du

M. DAVIES

discours du chef de l'opposition, il dit que cela ne le surprenait pas, car pour la première fois, au cours de ce parlement, le chef de l'opposition avait affiché un programme, et la chose était tellement nouvelle et tellement étrange, qu'il n'était nullement surpris de l'ovation de ses partisans. Je n'entrerai pas dans le domaine de l'histoire politique du pays ; je ne ferai point allusion aux nombreuses questions majeures qui divisent les partis et avec lesquelles le chef de l'opposition a proclamé un programme clair, distinct et défini ; je vais me restreindre simplement à la question maintenant soumise à la Chambre—la construction du chemin de fer du Pacifique—et je vais demander à la Chambre s'il y a vérité dans l'accusation.

J'attirerai l'attention des députés sur les faits que l'on trouve dans les *Débats* de 1880, alors que le gouvernement actuel proposa pour la première fois de faire construire le chemin par un syndicat. Il est à la connaissance de tout le monde qui a entendu ou lu les débats, que la proposition a été dénoncée par la gauche et notamment par le chef de l'opposition ; mais il ne s'est pas arrêté à une simple dénonciation. L'honorable député de Richmond et Wolfe suit ou doit savoir, le pays sait que, non seulement l'honorable député a dénoncé la proposition présentée alors comme étant injuste pour le peuple de ce pays, mais il a présenté une proposition à lui, un programme à lui, pour la construction de ce chemin, programme digne d'un homme d'Etat, programme qui, je me risque à l'affirmer, s'il avait été adopté quand il l'a proposé, n'aurait pas placé ce pays dans la position difficile où il se trouve maintenant, et nous ne serions pas obligés de payer millions sur millions tous les ans afin de supporter ce syndicat. Ce programme était qu'au lieu de se lancer dans l'entreprise folle, téméraire, de construire une voie ferrée reliant les deux océans, en la manière qu'on a essayé de le faire, avec une rapidité en raison de la facilité que l'on pouvait obtenir de l'argent, en engageant le crédit de la nation ; au lieu de le pousser dans les montagnes Rocheuses et dans une passe qui n'avait pas encore été explorée, changeant le tracé d'une place à une autre avant de savoir si cette dernière route était praticable ; au lieu de pousser les travaux avec une hâte sans précédent, se glorifiant de cette hâte, quand elle avait pour résultat du tort au lieu du bien—ce programme consistait à construire ce chemin tel que le parlement s'était engagé, au début, de le faire, à mesure que les ressources du pays le permettraient, sans trop ajouter aux taxes du pays ; à en pousser la construction avec vigueur sur les prairies ; d'en pousser la construction de manière à devancer la colonisation et l'immigration ; d'en pousser la construction de manière à ce que quand la population se dirigerait en masse vers ce grand pays pour le coloniser, des embranchements pourraient être construits dans la direction du nord et du sud ; que la construction devait en être poussée de manière que quand le pays se peuplerait et que la population se chiffrait par millions, et la population du Canada au lieu d'être de trois ou quatre millions, serait de six ou sept millions, alors nous serions en position de faire compléter nos explorations, d'obtenir une meilleure connaissance de la contrée, le pays ayant un plus grand développement, ayant plus d'argent à notre disposition, et un plus grand crédit sur les marchés monétaires du monde, pour pousser la construction du chemin dans les montagnes Rocheuses, inaccessibles jusqu'ici, et dans les montagnes au delà. Quel est le résultat de la politique qui a été suivie ? C'est que nous avons aujourd'hui des centaines de milles et à peine des colons, et que la construction de ce chemin a été poussée avec une telle hâte que bien qu'elle avait produit une hausse pendant quelque temps, la réaction n'a pas tardé à plonger un grand nombre de nos financiers dans la ruine, et que cela a semé les désastres et la terreur dans tout le Nord-Ouest.

Au lieu de voir prospérer le pays comme nous l'espérons, la mauvaise administration, la hâte inconsidérée et l'extravagance dans la conduite de la compagnie et du gouver-

nement à ce sujet, nous voyons la compagnie incapable de remplir son contrat, et chaque année revenir demander de l'argent. Pas de programme? Quel est l'honorable député de la droite qui osera se lever et dire que la politique de la prudence et de l'économie, la politique digne de l'homme d'Etat proposée en 1880 par mon honorable ami, n'était pas une politique pour rendre le pays prospère, politique qui, aujourd'hui, aurait l'approbation des meilleurs hommes du Canada? Ils n'osent pas le dire. Ils l'accueillirent avec dérision et en firent de même l'année suivante, quand mon honorable ami dit que la compagnie poussait les travaux avec trop de précipitation, quand il leur dit les résultats que cela allait produire, quand il leur dit avec une prescience que l'on devrait plutôt louer que décrier, que le résultat serait la ruine et le désastre, et que si on hâtait la construction à travers les montagnes Rocheuses sans explorations suffisantes, sans connaître les pentes et les courbes, ils étaient certains d'atteindre les résultats tels qu'il les a décrits dans son discours de l'autre jour qui demeure sans réponse. Cependant, en face de cela, l'honorable député vient nous dire, que pour la première fois dans l'histoire du pays, un programme est annoncé. C'est la manière suivie ordinairement. L'un lance un propos ridicule, un autre le répète, et à l'instar des perroquets il est répété par la presse et par la claqué de tout le pays, sur tous les tréteaux, jusqu'à ce que le peuple soit à la veille de croire que c'est vrai.

Je dis que, dès le début, une politique des chemins de fer, honnête, prudente, a été énoncée par ce côté-ci de la Chambre, qui, si elle avait été adoptée, aurait été un jour heureux pour le peuple du Canada. L'honorable député, comme c'est d'ailleurs son habitude, avait besoin de faire une sortie contre le manque de patriotisme. Ces honorables députés ne peuvent pas prononcer un discours sans crier au manque de patriotisme. Comme mes remarques ont déjà porté sur ce sujet, avant l'ajournement, je ne les répéterai pas maintenant; mais l'honorable député a dit de plus, et il croyait évidemment que son argument était très fort, que nous n'étions pas libres, comme parlement, de refuser cet argent; que nous avions fait un pacte avec la Colombie-Anglaise de construire cette ligne dans un temps et d'une manière déterminés; et avec la pompe de langage qui convient à un personnage de sa position et de son ambition, il a déclaré que tout homme qui avait voté en faveur de ce pacte, était tenu de dépenser le dernier dollar du pays pour mener à fin l'entreprise du chemin de fer du Pacifique, sans avoir égard à la prudence ou à l'opportunité d'accorder ces cinq millions; sans avoir égard à la justice des propositions qui nous sont faites, nous étions tenus de dépenser chaque dollar que nous pouvions mendier, emprunter ou—j'allais dire voler—pour mettre cela à exécution. L'honorable député me rappelle Artemus Ward, qui, pendant la dernière guerre de sécession aux Etats-Unis, avait annoncé qu'il était préparé à sacrifier tous les parents de sa femme, afin de maintenir l'honneur du drapeau étoilé.

Ainsi, l'honorable député lui-même, tout en déclarant son empressement à sacrifier le dernier dollar des finances de ce pays, et chaque dollar sur lequel il pourra mettre la main, a pris le soin de transporter quelques-uns de ses propres dollars dans l'Etat du Texas, où on ne les emploiera pas à finir la construction du chemin de fer du Pacifique. Quel patriotisme étrange! Je me demande s'il le croit digne d'être imité. Mais l'honorable député devrait savoir que cet emprunt projeté, que nous discutons maintenant, n'a rien à faire avec l'exécution du pacte fait avec la Colombie-Britannique. Ce n'est pas la question qui est maintenant devant nous. J'ai entendu dire à maintes reprises, et je n'ai entendu personne le nier—cela vient des députés de la droite—que la compagnie était parfaitement capable de remplir son contrat. N'avons-nous pas entendu, l'année dernière, l'un après l'autre, les principaux de la droite, nous répéter à satiété, que l'argent alors voté pour eux n'était pas nécessaire pour leur permettre de remplir le contrat? C'est afin

de leur permettre de faire quelque chose d'étonnant, ce que l'on n'a jamais vu auparavant—je ne fais ce que ce peut être moi-même. Mais ils se sont engagés il y a deux ans, avec ces ressources à leur disposition, à terminer ce contrat en 1886, et maintenant ils viennent encore nous demander de l'argent. Ils ne veulent pas exécuter le pacte fait avec la Colombie-Britannique. Ils avaient dit déjà que la compagnie pouvait terminer la construction de ce chemin en 1886 sans argent. Dans quel but veulent-ils de l'argent maintenant? Ils veulent de l'argent, parce qu'ils se sont servis des sommes qu'ils s'étaient engagés d'employer à la construction de ce chemin et les ont employées à certaines opérations financières en dehors de ce contrat, avec lesquelles le public n'avait rien à voir, et que la compagnie eût mieux fait de ne pas négocier.

L'honorable député s'est ensuite plaint que tandis que l'an dernier on avait beaucoup parlé contre les monopoles, contre la manière dont le contrat était exécuté, cette année, dit-il, on n'entend pas un mot de l'honorable chef de l'opposition contre les clauses de monopole, pas un mot contre la nature des travaux. Mais l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) me fait évidemment l'effet d'un homme qui a préparé son discours d'avance. Il croyait savoir ce que dirait le chef de l'opposition, et il a fait son discours pour y répondre; et c'était un si bon discours, bien que ce ne fût pas une réponse, qu'il ne pouvait résister à la tentation de le prononcer. S'il avait été à son siège et avait écouté le chef de l'opposition, ou si maintenant il veut lire les *Débats*, il verra, page après page, la preuve puisée dans leurs propres documents, entendez-vous, non pas des rapports venant de l'extérieur, mais des documents officiels préparés par ces messieurs eux-mêmes, et déposés de record par eux au bureau du ministre des chemins de fer, et déposés sur la table du greffier, avec le contrat pour cette partie qui traverse les montagnes Rocheuses et Selkirk n'est pas à la hauteur du type, est loin de l'être; qu'en ce qui a rapport aux pentes et aux courbes, ainsi qu'aux autres points du type qui avait été choisi, celui du chemin de fer Union Pacific, ce chemin n'a pas la prétention d'y atteindre. Il verrait plus loin que le chef de l'opposition a dénoncé les monopoles dans les termes les plus forts, non-seulement comme étant injustes en soi—il alla même plus loin—comme étant inconstitutionnels; il a dénoncé les monopoles et la manière dont le gouvernement les laissait subsister au Manitoba. Mais il alla encore plus loin; il dénonça comme une violation du traité de la part du gouvernement envers le peuple du Manitoba son refus de remplir les promesses faites par sir Charles Tupper l'an dernier, quand il a demandé l'emprunt de trente millions, et dit que si nous faisons ce prêt le gouvernement verrait jour de pouvoir soulager le peuple du Manitoba de ce monopole. Ainsi, je maintiens que les points que l'honorable député reproche au chef de l'opposition d'avoir ignorés, sont précisément ceux qui ont reçu le plus d'attention de sa part.

Ce système de modifier les sûretés et d'avancer plus d'argent au chemin de fer du Pacifique devient une affaire annuelle. En 1880, lorsque le contrat a été passé, la prétention était que l'on devait l'accepter, parce que, en premier lieu, les hommes qui composaient le syndicat étaient d'une grande habileté financière, millionnaires, possédant des richesses infinies, dont les richesses étaient une garantie de l'exécution fidèle du contrat passé avec le pays; et deuxièmement, qu'en accordant le contrat de cette manière nous serions débarrassés de toutes les incertitudes et les doutes qu'entraînent la construction du chemin par nous-mêmes; que nous savions exactement ce que nous allions dépenser. On nous a demandé de leur accorder une subvention princière; on nous a demandé de ne pas lésiner, mais de traiter ces hommes avec largesse, parce que en agissant ainsi nous aurions la meilleure garantie du monde qu'ils exécuteraient leur contrat et que la compagnie ne viendrait pas frapper à nos portes; pour demander

plus d'aide. Nous devons avoir une garantie absolue et devons être débarrassés, de toute incertitude. La Chambre a appuyé la proposition faite par le premier ministre, et ces messieurs ont obtenu le contrat. L'an dernier, quand nous nous sommes assemblés ici, la première chose que l'on nous a demandé de faire c'est de discuter cette merveilleuse opération financière faite avec le gouvernement dans le mois de novembre 1883, projet par lequel, en déposant un fort montant du capital entre les mains du gouvernement, ils espéraient disposer de leurs bons, de faire monter en valeur leurs bons sur le marché à un chiffre qui leur permettrait de réaliser de grandes fortunes.

Ils avaient l'espérance de réaliser des sommes d'argent si énormes par cette opération financière, que non seulement cela les enrichirait, mais qu'ils auraient un grand surplus pour conduire toutes les opérations qui se rattachent à la ligne du chemin de fer du Pacifique et autres entreprises en dehors dans lesquelles ils étaient engagés. Nous avons discuté cette proposition, et le ministre des chemins de fer nous a dit que ce projet avait eu le désastre pour sort. Il a été désastreux sous tous les rapports. Au lieu de produire la hausse des actions, le public avait perdu confiance, les actions avaient diminué en valeur, et ils ont été obligés de venir devant le parlement et de nous demander un nouvel emprunt de trente millions. Eh bien, cette proposition a renversé tous les arguments employés quand le projet a été soumis à la Chambre pour la première fois. La dernière partie du projet s'était enfuie. Et quand il nous a fait cette déclaration il a été obligé de nous dire la condition dans lequel le chemin se trouvait alors, la manière dont ces messieurs avaient conduit les opérations jusqu'à cette date, il était évident que les opérations avaient été poussées avec un manque de prudence et de surveillance et que nous étions de nouveau lancés sur la mer de l'incertitude et du doute. En premier lieu, on nous a demandé d'abandonner le million en argent qu'ils avaient déposé comme garantie de l'accomplissement du contrat. Nous avons abandonné cela. On nous a demandé ensuite de changer le mode de paiement de manière à leur procurer un moyen plus favorable pour recevoir leur argent qu'ils n'avaient eu auparavant; et troisièmement, on nous demanda de leur donner trente millions en argent.

En sorte que la sûreté que nous supposions avoir obtenue par la fixité de nos obligations était disparue. Nous avons répondu qu'en l'absence d'informations plus complètes, vu l'impossibilité de concilier les différences qui existent entre les différents rapports de cette compagnie, présentés par elle à différentes époques, nous devrions refuser de donner cet argent. Nous n'avions aucune garantie qu'en donnant cet argent ce serait final. Quelle information avions-nous? Le président du chemin a fait deux ou trois rapports quant au coût du chemin. En décembre 1882 il a publié un rapport dans lequel il demandait aux capitalistes du monde de souscrire aux actions de ce chemin, et il en estimait le coût à \$99,000,000. En mai 1883, il publia un manifeste aux actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc et il répéta les mêmes paroles et fit la même estimation. Il démontra que le subside était de \$25,000,000, les bons d'octrois de terres de \$20,000,000, et le produit de la vente de \$90,000,000 d'actions avait réalisé \$54,000,000, lesquels montants couvraient les \$99,000,000, chiffre de l'estimation qu'il avait donnée au monde; et qu'après une consultation prolongée avec les ingénieurs et leurs assistants, il était venu à la conclusion que le chemin pouvait être construit avec cette somme. Quand la compagnie s'est présentée à la Chambre, au lieu de s'en tenir à cette déclaration, au lieu de continuer à se baser sur les calculs que le président avait faits à cet égard, elle dit: Non, si vous voulez nous donner \$30,000,000 ce sera suffisant pour construire ce chemin, étant \$22,000,000 de moins que la somme annoncée au public par le président comme étant suffisante pour construire le chemin six mois avant cela. La première estimation soumise par la compa-

M. DAVIES

gnie était de \$99,000,000, comme je l'ai dit. La dernière soumise l'an dernier, était de \$85,000,000, soit une différence de \$14,000,000.

Quand on vient à examiner l'estimation de 1885, l'on trouve qu'elle est formée en partie de trois items qui ne figurent pas dans la première estimation; \$5,000,000, dépôt fait au gouvernement pour le paiement des dividendes futurs; \$3,500,000 pour se procurer un débouché vers les côtes de la mer; \$500,000 qui avaient été payés pour les bons du Credit Valley, formant un total de \$9,000,000 qui ne figuraient pas dans l'estimation de \$99,000,000. Et ces \$9,000,000 ajoutés aux \$13,000,000 forment la différence des \$22,000,000 dans les estimations, c'est-à-dire, la différence entre l'estimation de 1882 et soumise de nouveau en mai 1883, et celle soumise lors de l'emprunt en 1884. Nous avons dit qu'à moins de recevoir des explications plus claires et plus détaillées, il n'était pas convenable pour le peuple et ses représentants de voter l'argent demandé. La Chambre vota l'argent. Qu'a-t-on dit quand ces différences ont été signalées, quand nous avons dit qu'il y avait toute possibilité, vu les grandes spéculations auxquelles la compagnie se livrait, de la voir revenir à la charge et demander plus d'argent? Nous avons cité le cas du Grand-Tronc, où de semblables subventions ayant été votées, de fréquents appels ont été ensuite faits pour obtenir de l'aide.

Nous avons fait remarquer que les circonstances dans les deux cas, étaient semblables, et que nous étions exposés au danger de voir avant longtemps la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique revenir encore une fois frapper à notre porte. Que nous ont répondu les honorables messieurs de la droite? Ils ont ri de nos craintes comme d'une chose ridicule. Ils ont dit que bien que nous essayions de jouer le rôle de prophètes, nos prophéties ne valaient rien et n'avaient aucune raison d'être; et ils ont répondu cela, malgré que nous ayons montré les différences dans les chiffres, que le cas était semblable à celui du Grand-Tronc, et que nous votions des deniers en aveugles; malgré que nous ayons montré que la ligne n'avait pas été convenablement explorée, et qu'en ce qui a rapport à la nouvelle ligne projetée à travers la passe du Cheval-qui-Rue, la compagnie ne savait pas encore ce qu'elle coûterait. Je me rappelle que lorsque j'eus l'audace d'exprimer mes craintes que le pays fût appelé dans un avenir prochain de payer encore de l'argent, l'honorable député de King (M. Foster) a été très facétieux sur cette question. Il a représenté combien c'était absolument absurde; il connaissait mieux l'avenir; il avait étudié toute cette question et décidé que cette demande serait finale. Il pouvait rire comme d'une chose ridicule des craintes de ceux qui ayant approfondi la question pensaient très probable que la compagnie reviendra demander davantage. Je lirai quelques passages du discours de l'honorable député, qui a parlé de moi à cette époque. En parlant de moi l'honorable député a dit:

L'honorable préopinant se plaît à représenter ce montant comme étant puisé au trésor, et comme il ne voit pas le sort réservé à plusieurs honorables députés siégeant de son côté de la Chambre, il se livre à des prédictions précises. La précision des prophéties de Vennor ne vaut rien comparée à la sienne; la réputation de Wiggins comme prophète de tempêtes de neige ne jette pas la lueur d'une bougie comparée à celle que s'est acquise le député de Queen pour la précision, le sérieux et la certitude. Et il est aussi précis pour le temps; il ne se donne pas beaucoup de latitude. Il ne parle pas de l'avenir ni d'un certain nombre d'années, mais de deux ans. Dans deux ans, dit-il, où sera la compagnie? Elle sera ici; elle ne sera pas ailleurs, à importuner le gouvernement, mais elle sera devant cette Chambre, devant le parlement, et pourquoi? Pour demander une somme d'argent.

Et avec quelle délicate précision l'honorable monsieur dit quelle sera cette somme; ce sera exactement vingt-deux millions et demi, pas un dollar de plus ni de moins. Laissez-moi, M. l'Orateur, mettre cette prophétie sous les yeux des députés présents. Qu'il me soit permis de demander à mon honorable ami le député de Queen, surtout de la coucher dans son calepin, de crainte qu'il ne l'oublie, et si lui et moi vivons encore deux ans à compter d'aujourd'hui, 12 février 1884, nous nous rencontrerons en quelque endroit et nous comparerons ces notes avec le résultat de la prédiction. Si je ne me trompe pas beaucoup, si j'avais une réputation à perdre, je ne tiendrais pas à la risquer

d'une façon aussi extravagante que l'a fait aujourd'hui l'honorable préopinant.

Il était bien certain de la chose. Il n'avait besoin d'aucune autre garantie, parce que le ministre des chemins de fer et M. Stephen, le président de la compagnie, lui avaient assuré que \$30,000,000 rendraient la chose hors de doute. Puis l'honorable député de Cardwell (M. White) lui a affirmé que c'était absolument certain. Avec un aussi beau trio que l'honorable député de Cardwell, sir Charles Tupper et M. Stephen, il était monstrueux qu'un membre de l'opposition osât insinuer la possibilité d'une nouvelle demande; et l'honorable député en a fait des gorges-chaudes pendant quelques instants. Nous y voilà maintenant. J'ai mes notes. Mais nous devançons un peu le temps. Ces messieurs frappent de nouveau à la porte de cette Chambre, avant qu'il se soit écoulé deux ans. Les amis de l'honorable député ne pouvaient laisser écouler deux ans sans livrer un autre assaut au trésor. Et l'honorable député est également prêt à voter encore des fonds et à proclamer qu'ils ne reviendront plus. Il sera de nouveau parfaitement certain, comme il était auparavant, que cet arrangement leur permettra de terminer l'entreprise. N'a-t-il pas l'affirmation d'un plus grand homme que sir Charles Tupper—celle du ministre intérimaire des chemins de fer, appuyé par l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives). Il n'est pas nécessaire d'examiner les chiffres, d'étudier les rapports, pour voir que jusqu'à ce jour la compagnie n'a pas encore tracé sa ligne à travers la passe du Cheval-qui-Rue. Il n'est pas nécessaire de lui dire que la compagnie a rejeté un tracé qui avait été déterminé et qui était praticable à travers les montagnes Rochouses et sur lequel les rampes et les courbes étaient conformes au type, pour le lancer à la recherche d'un tracé à travers la passe inexplorée du Cheval-qui-Rue.

L'honorable député connaît tout. Il me dit avec une précision, avec une assurance qu'aucun autre député ne peut égaler, que la compagnie ne reviendra plus jamais. Tout ce que vous avez à faire, c'est de voter cet argent; et si elle revient jamais, l'honorable député sera à la hauteur de la situation. J'espère qu'à l'avenir, lorsque nous exprimerons une crainte, qui ne sera pas une simple prophétie, mais qui sera fondée sur des faits certains, il prendra la peine de réfuter ces faits et ne rira pas de la prophétie qui sera le résultat de ces faits.

Maintenant, M. le Président, j'ai dit que l'honorable député de Cardwell nous avait affirmé qu'il n'y avait aucun doute à avoir sur cette question. D'autres peuvent avoir des doutes, mais quant à lui, il avait approfondi et sondé la question jusqu'au fond. Il ne pouvait permettre qu'il y eût aucun doute.

Un honorable DÉPUTÉ: Parlez plus haut.

M. DAVIES: Je crois que vous pouvez m'entendre. Dans le moment j'ai intérêt à ce que l'honorable député de Cardwell m'entende, et je remarque, par son visage souriant, qu'il m'écoute.

M. WHITE (Cardwell): Ecoutez, écoutez.

M. DAVIES: J'admire aussi son langage; il parle avec abondance et en général il s'arrange de manière à se rendre maître des faits avant de parler. Mais c'est un homme dangereux, parce que s'il arrive, comme cela lui arrive souvent, que ses conclusions ne s'accordent pas avec les faits, alors tant pis pour les faits. Il a dit à cette occasion l'an dernier.

Ce que nous savons c'est que nous avons la déclaration de l'ingénieur en chef du département des chemins de fer quant au coût de l'achèvement du chemin. Ce que nous savons de plus c'est que l'argent qui doit être payé pour ces travaux, l'argent que nous votons, doit être payé au prorata au fur et à mesure que les travaux avanceront, en tenant compte du montant requis pour le parachèvement du chemin.....

Remarquez-le bien, il n'y avait pas de risque. La somme ne devait pas être payée en bloc, mais à mesure que les tra-

voux progresseraient, de sorte qu'il n'y aurait pas de risque. Tout devait être arrangé de manière à être payé au prorata à mesure que les travaux progresseraient; nous avions dans le certificat de l'ingénieur une garantie d'une certitude absolue que pour cette somme le chemin sera terminé.

M. WHITE (Cardwell): Il le sera.

M. DAVIES: Pourquoi, alors, nous demandent-ils de leur donner \$5,000,000 de plus pour rien, et nous demandent-ils d'arranger de nouveau notre garantie de manière à leur permettre d'aller sur le marché monétaire et obtenir \$15,000,000 de plus, en nous donnant la seconde hypothèque au lieu de la première.

et que conséquemment nous avons dans ces arrangements, premièrement dans le rapport de l'ingénieur en chef qui confirme les rapports des ingénieurs de la compagnie elle-même, et ensuite dans le fait que l'argent ne doit être payé qu'au fur et à mesure que les travaux avanceront—une garantie suffisante que, dans tous les cas l'argent servira à parachever le chemin tel que proposé. Mais nous avons plus que cela. Je vois que les difficultés que la compagnie a éprouvées jusqu'ici dans la vente de ses actions sur le marché ouvert, sont dues en grande partie à la détermination de la part des compagnies rivales d'empêcher le parachèvement du chemin. Du moment que vous prouverez à ces compagnies rivales et à tous ceux qui sont intéressés dans ces compagnies rivales, que ce chemin doit être construit, du moment que vous leur prouverez que la compagnie a pu faire des arrangements en vertu desquels elle est devenue tout à fait indépendante du marché financier pour la construction du chemin.

M. WHITE (Cardwell): Ecoutez, écoutez.

M. DAVIES: La compagnie devait être en pratique complètement indépendante du marché monétaire, mais maintenant elle veut lancer \$15,000,000 de plus sur le marché.

Au moins ce prétexte leur est enlevé pour déprécier les actions, et cela étant, ceux qui cherchent des placements auront l'occasion de s'enquérir paisiblement, sans être entourés d'aucune influence de cette nature, du caractère de l'entreprise, de sa valeur commerciale, et de la probabilité des paiements de dividendes sur les actions émises, et de sa position vis-à-vis des autres chemins de fer qui traversent ce continent d'un océan à l'autre; et je crois qu'avant l'expiration des deux années pendant lesquelles le chemin doit être construit, les parts seront si élevées que le gouvernement se demandera s'il doit permettre la vente des \$35,000,000 à la condition qu'on lui rembourse les \$22,500,000. Mais indépendamment de cela, l'assurance que nous avons de la part de l'ingénieur en chef de la compagnie, et l'assurance que nous avons eue ce soir de la part de l'honorable ministre, que l'emploi de l'argent sera convenablement surveillé, de façon à ce que les fonds ne soient dépensés qu'en vue de l'achèvement du chemin de fer avec le montant voté, tout cela nous offre la garantie la plus parfaite qui puisse être offerte dans aucune transaction, que le chemin de fer sera terminé dans le délai présent et moyennant une somme d'argent ne dépassant pas le montant qu'on nous demande de voter.

Voilà la déclaration de l'honorable député. Nous avons vu un honorable député rire de cette prophétie et la tourner en ridicule, ainsi que de la crainte que nous exprimions que la compagnie ne vienne demander encore de l'argent, mais l'honorable député de Cardwell a exprimé sa certitude absolue, sa ferme conviction, qu'il était impossible qu'elle revint; qu'elle avait assez d'argent, et qu'elle terminerait le chemin à l'époque fixée, pour cette somme et pas davantage. Où en sommes-nous aujourd'hui, M. le Président? Où est l'honorable député aujourd'hui? L'honorable monsieur, avec le ton argenté avec lequel il persuadait à cette Chambre de voter \$30,000,000 de plus, vient aujourd'hui nous demander d'abandonner la garantie que nous avons prise alors, et d'avancer \$5,000,000 de plus; et je ne doute pas, je crains beaucoup que la même influence qui s'est assurée de la majorité une première fois, ne l'obtienne de nouveau. M. le Président, je crois que le pays commence à ouvrir les yeux sur cette question. Je crois que ces demandes annuelles, appuyées qu'elles les soient par toute l'éloquence et la force de l'honorable monsieur, commencent à être percées à jour par le pays, et qu'il commence à s'apercevoir qu'il ne doit avoir aucune confiance dans les déclarations sur la foi desquelles ces messieurs ont obtenu des secours auparavant, et que, comme on n'a pu avoir aucune confiance dans leurs déclarations, il est à présumer qu'il ne faut pas trop se fier à celles qu'ils font aujourd'hui. Ils ne sont pas dans une meilleure position aujourd'hui qu'alors; ils n'avaient pas alors fixé le tracé de la ligne; ils ne l'ont

pas encore fixé aujourd'hui; il y a le même doute et la même incertitude, et nous nous trouvons dans une plus mauvaise position, parce que nous avons maintenant ce que nous craignons seulement alors, que les rampes et les courbes sont telles qu'il est presque impossible que cette ligne fasse la concurrence à celles qui sont au sud.

M. FOSTER: Quelles sont les pentes?

M. DAVIES: J'en parlerai dans un instant. J'ai intention de les lire. Je m'étais presque persuadé de ne pas les lire, mais comme l'honorable député ne les connaît pas, je les lui citerai en les prenant dans le discours du chef de l'opposition.

M. FOSTER: Vous avez dit il y a un instant que je savais tout.

M. DAVIES: Si vous ne savez pas tout j'en suis bien étonné, parce que vous avez toujours prétendu tout savoir. Maintenant, M. le Président, je ne veux pas me quereller avec mon honorable ami, et il ferait aussi bien de me laisser finir mon argumentation. Je désire soumettre à la Chambre que le prêt a été voté l'an dernier pour trois raisons. D'abord ce devait être le dernier prêt. Ce devait être absolument le dernier, et il ne devait plus être fait aucune demande ensuite. En second lieu le prêt devait être garanti d'une manière absolue—garanti au-delà de tout doute; et en troisième lieu, ce prêt, s'il était fait, devait assurer l'abolition de tout monopole de tout chemin de fer dans le Manitoba. Dans quelle position sommes-nous aujourd'hui par rapport à ces trois raisons? La présence de ces gens, ici, montre que le prêt n'est pas final; leur présence, ici, pour demander d'abandonner la garantie, et votre consentement à leur demande montre que votre garantie, que vous prétendiez alors être absolument bonne, se trouve maintenant peu sûre. Vous proposez maintenant de devenir l'associé du public pour \$15,000,000 sur les \$30,000,000.

Un honorable DÉPUTÉ: Mêle.

M. DAVIES: Non; il n'y a pas de mélange à faire, mais vous allez mêler la garantie. Vous avez dit que l'arrangement de l'an dernier rendait la garantie hors de doute, et vous proposez aujourd'hui de changer cette garantie de manière à prendre des porteurs d'obligations au montant de \$15,000,000 comme co-crédanciers hypothécaires, et vous devenez ainsi seconds créanciers hypothécaires pour cette somme. Puis, M. le Président, quant à la troisième raison, c'était plus qu'une promesse. Je prétends que c'était une convention. Je prétends que la déclaration officielle faite par sir Charles Tupper l'an dernier, en soumettant cette proposition à la Chambre au sujet de l'abolition du monopole des chemins de fer dans le Manitoba, équivalait à une convention. Il a dit, en termes explicites, que si cette Chambre votait ces \$30,000,000, il avait une telle confiance dans la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans son pouvoir de terminer le chemin, une telle confiance dans le succès de l'entreprise, qu'elle était si absolument certaine que son entreprise serait un grand succès, et qu'elle pourrait faire la concurrence aux autres lignes, que nous pourrions nous débarrasser de ce monopole et ouvrir le pays à la construction d'autres chemins qui lui ferait concurrence. Où en sommes-nous aujourd'hui? Il y a à peine un mois que nous avons entendu, dans la chambre du comité des chemins de fer, le ministre intérimaire de ce département répudier la promesse faite par sir Charles Tupper et dire que le gouvernement avait changé sa politique.

M. WHITE (Cardwell): Ecoutez écoutez.

M. DAVIES: L'honorable député de Cardwell peut nier tant qu'il voudra. Je le défie de nier cela.

M. WHITE (Cardwell): Je le nie.

M. DAVIES: Tout député qui était dans cette chambre de comité a entendu le ministre intérimaire des chemins de fer dire qu'il ne se proposait pas de tenir cette promesse,

M. DAVIES

l'a entendu dire que la clause relative au monopole ne serait pas changée d'ici à un certain temps, et qu'il ne pouvait donner aucune garantie qu'elle serait changée avant que le chemin soit devenu un chemin parfaitement payant. Par conséquent, je dis qu'on a violé la promesse faite par sir Charles Tupper, qu'il est prouvé maintenant que les raisons par lesquelles vous avez justifié la concession des \$20,000,000 l'an dernier n'ont aucune valeur, qu'on a changé notre garantie, qu'on enfreint notre contrat, et que la compagnie est encore ici à demander un nouveau prêt. Quel arrangement demande-t-on à faire aujourd'hui? Pour commencer on nous demande de réduire l'intérêt de 5 à 4 pour 100. On nous demande de partager notre garantie avec le public, de sorte que pendant que nous possédons des obligations portant hypothèque pour \$20,000,000, \$15,000,000 de ces mêmes obligations seront possédés par le public.

Tout le monde sait que si vous venez à forclore votre hypothèque, vous serez forcés d'acheter et de payer chaque piastre de ces \$15,000,000 d'effets impayés. Le gouvernement sera obligé de payer ces \$15,000,000, et vous feriez aussi bien d'engager votre crédit pour cette somme franchement et carrément, que de le faire de cette manière détournée. Plus que cela, on nous a donné l'an dernier la garantie que l'argent ainsi accordé serait remboursé dans peu de temps. Rappelez-vous qu'on a dit à un certain nombre de messieurs de ce côté-ci de la Chambre, qui pensaient que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne pouvait rembourser l'argent avancé, qu'elle le rembourserait sans le moindre doute. Quelle est notre position aujourd'hui? Est-ce qu'on nous assure que l'argent payable en 1886, ou celui qui est payable en 1891, sera payé à ces époques? Non, M. l'Orateur; le paiement en est indéfiniment retardé; il n'est fixé aucun temps; les obligations pourront être émises pour cinquante ans, et même la promesse de paiement dans un temps déterminé, qui a été faite l'an dernier, vous est enlevée; vous prêtez votre argent indéfiniment, sans époque déterminée, et vous partagez en même temps votre garantie avec le public en général. Je désire savoir comment vous pouvez défendre cette transaction? L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a dit n'avoir aucun doute que d'autres viendraient nier et réfuter l'exactitude des déclarations de l'honorable chef de l'opposition.

Je vais attendre, et le pays va attendre, avec beaucoup d'intérêt, pour entendre non pas un beau, un éloquent discours, non pas un grand étalage de déclamation, non pas un tas d'insanité touchant le patriotisme, mais une réponse à l'exposé de faits préparés avec un grand soin par l'honorable chef de l'opposition, et sur l'exactitude desquels il a déclaré qu'il n'avait pas de doutes sérieux. Il a dit qu'il les avait examinés soigneusement; et je suppose qu'il s'est rendu maître des papiers comme aucun autre membre de cette Chambre ne l'a fait. Les papiers sont ici. Le ministre des chemins de fer sait que les déclarations sont exactes, et le pays est tenu de les croire exactes, à moins que quelque député puisse se lever et les réfuter. Si cet argent n'est pas payé, si nous sommes obligés de reprendre le chemin, dans quelle position nous trouverons-nous?

M. FERGUSON (Leeds): Nous aurons le chemin.

M. DAVIES: Et que nous aura-t-il coûté? Quelque chose comme la somme que les honorables messieurs aimaient tant à déclarer, l'année dernière, que nous aurions à payer pour ce chemin? Examinez les chiffres.

Tout d'abord, le pays aura à payer la subvention en argent de \$25,000,000; l'argent retiré par la compagnie de la vente des terres que nous lui avons données, \$11,000,000; l'argent que nous lui avons prêté, garanti par une hypothèque sur le chemin de fer, \$20,000,000; l'argent que nous lui avons prêté garanti par une hypothèque sur ses terres, \$10,000,000; le coût de la partie du chemin construite par le gouvernement, \$30,000,000; l'argent payé pour les explorations,

\$3,500,000 ; et l'argent que nous aurons à payer aux porteurs d'obligations, \$1,500,000 ; et vous aurez à payer en sus des terres qui resteront, plus de \$114,000,000 en argent, avant de pouvoir prendre possession de ce chemin ; je suppose que l'on rira de ces \$114,000,000 comme de la morsure d'une puce ; mais cela va peser extrêmement sur les ressources du pays, taxées comme elles le sont, par l'extravagance et la mauvaise administration du présent gouvernement ; je crains beaucoup qu'elles ne se trouvent par là trop taxées et qu'avant peu vous ne constatiez que vous avez payé votre sifflet dix fois trop cher.

Quelle est la condition du chemin pour ce qui regarde la section des montagnes Rocheuses ? L'honorable député de King, N.B., (M. Foster) m'a demandé si je voulais lire quelque chose au sujet de sa condition. Je vais le faire, mais avant de lire un très court extrait de l'exposé du chef de l'opposition, exposé compilé non d'après ses renseignements privés ni sur sa propre responsabilité, mais d'après les rapports officiels, je vais vous donner une déclaration de la compagnie même du chemin de fer du Pacifique canadien, et nous verrons si les déclarations officielles qu'elle fait sont conformes aux documents officiels déposés. Dans le rapport officiel de la compagnie, qui n'a été publié qu'hier ou avant-hier, nous voyons ce qui suit :

Les directeurs peuvent, en conséquence, assurer avec confiance aux actionnaires, que le printemps prochain, de bonne heure, la ligne d'entier parcours, à partir de Montréal jusqu'à l'océan Pacifique (distance de 2,895 milles) sera terminée, et dans un état parfait, complètement équipée, ayant toutes les facilités nécessaires pour faire son ouvrage avec économie et efficacité, et sera au moins égale sous tous les rapports à la meilleure de ses rivales, surtout pour ce qui est des courbes et des pentes, de la voie permanente et du matériel roulant, la qualité et le caractère du chemin étant beaucoup au-dessus du type fixé dans le contrat passé avec le gouvernement.

Eh bien, M. l'Orateur, ceci est-il exact ou non ? Les honorables messieurs verront que la compagnie assure, dans cette déclaration qu'elle a faite au public, que surtout pour ce qui regarde les courbes et les pentes, etc., le chemin est de beaucoup supérieur au type ; elle ne se contente pas de dire qu'il est égal au type, mais elle prétend qu'il est de beaucoup supérieur au type fixé dans le contrat.

Quel était le type fixé dans le contrat ? J'espère que cette Chambre n'entendra pas répéter ce qui a été dit ici l'autre jour, savoir, que le type d'après lequel la compagnie devait construire son chemin n'était pas le Union Pacific, mais une section ou partie de ce chemin appelée le Central Pacific. Lorsque nous consultons les déclarations de sir Charles Tupper, basées sur la garantie écrite de la compagnie même, nous voyons que non seulement l'année dernière, mais aussi l'année précédente, il a déclaré que le type serait le même que celui du Union Pacific ; et, pour la première, nous voyons maintenant que l'on essaie d'exouser cette compagnie de ne pas suivre le type du Union Pacific en disant qu'elle a suivi le type d'une autre ligne, appelée le Central Pacific, dont les courbes et les pentes ne sont pas aussi avantageuses que celles du Union Pacific. Permettez-moi de lire ce qu'a dit le chef de l'opposition. C'était à propos d'une remarque du ministre suppléant des chemins de fer, qui avait dit que le Central Pacific fait partie du Union Pacific.

M. BLAKE. Il ne fait pas partie du Union Pacific. Il ne faisait pas partie du Union Pacific lorsque fut passé le contrat du chemin de fer du Pacifique canadien. Leurs types sont différents, et c'est le type du Union Pacific, et non celui du Central que nous avions adopté. Comparez les pentes. Vous avez, sur le Union Pacific, des pentes d'un maximum de 80 pieds seulement, et il n'y a que 16-32 milles de pentes de ce maximum. Sur la ligne permanente projetée du Pacifique canadien, le maximum des pentes est de 116 ou 117, et cela sur plus de 52 milles. Sur le Union Pacific, les courbes ont un maximum de 6 degrés, et sur la ligne permanente projetée du chemin de fer du Pacifique, les courbes dépassent même 10 degrés, car il y en a une de 10-40 sur la ligne permanente projetée. Mais vous avez aussi sur la ligne temporaire, qui devra servir longtemps, des pentes d'un maximum de 237, contre des pentes d'un maximum de 90, ou de moins de 90, sur la ligne-type. Quelle est la courbure ? Sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien il y a, à part la ligne temporaire et en mettant de côté la courbe de 11-30, 142 courbes de 10 degrés, 69 de 9 degrés, 338 de 8 degrés, 114 de

7 degrés, 39 de plus de 6 degrés, soit 687 courbes dépassant le maximum des courbes de la ligne-type. Quel est le nombre des courbes ? Il n'y a pas moins de 4,258 courbes de 10 degrés, soit pas moins de 4,945 courbes. La courbure totale de la ligne est de 900 milles, soit 35 pour 100 de toute la longueur de la ligne.

L'honorable monsieur est-il satisfait ? Je lui ai donné les courbes, les chiffres du chef de l'opposition, extraits des rapports. Va-t-il nier leur exactitude ? Va-t-il oser affirmer après ceci, que l'on a conservé le type au sujet des pentes et des courbes ? Osera-t-il affirmer que la compagnie a de beaucoup dépassé le type qu'elle s'était engagée, par son contrat à suivre ? Elle l'a dépassé, mais dans la mauvaise direction. Elle nous a donné une ligne impraticable comme ligne transcontinentale. Des personnes compétentes m'ont assuré que ces courbes et ces pentes rendront la ligne impossible comme ligne transcontinentale. Cependant on nous demande aujourd'hui de modifier les garanties, d'abandonner notre garantie, de réduire notre intérêt et d'avancer \$5,000,000 de plus, dans quel but ? Pour permettre à cette compagnie de faire ce qu'elle a affirmé non pas une fois, mais mille fois, que son argent et ses ressources la mettaient en état de faire sans aide additionnelle.

Une accusation sérieuse contre le chemin de fer du Pacifique, c'est que, lorsque cette compagnie a passé son contrat, elle a trouvé une ligne arpentée et établie, elle a trouvé une ligne praticable, avec des courbes et des pentes conformes au contrat, qu'elle aurait pu adopter. Il lui a plu, cependant, de détourner sa ligne vers le sud, de courir le risque de diriger sa ligne par une passe à travers des montagnes qui n'avaient jamais été explorées, de courir un risque qu'aucun homme sensé n'aurait couru. Elle vous demande d'assumer tout le risque, car elle vous demande de donner l'argent nécessaire pour exécuter son entreprise ; et en agissant ainsi, elle mérite le plus grand blâme, et, au lieu de la charger et de lui avancer de l'argent, d'année en année, aux dépens du public, ce parlement devrait lui dire qu'il veut qu'elle exécute son contrat, exiger qu'elle se conforme au contrat qu'elle a passé, et qu'elle remplisse les promesses qu'elle a faites à maintes reprises, de l'exécuter.

Je n'ennuierai pas la Chambre en lui présentant d'autres chiffres sur ce point. J'avais l'intention de le faire ; j'avais préparé quelques tableaux, mais tant que l'on n'aura pas répondu à ceux que mes honorables amis ont déjà donnés, il sera simplement fastidieux de les entendre répéter, sous la même forme, ou sous une autre. Ils mènent à la même conclusion, et tant qu'ils n'auront pas été contestés ou réfutés, leur exactitude doit être acceptée par la gauche, de même que par la droite, si elle veut agir avec loyauté.

Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. Je crois l'avoir convaincue que le raisonnement du député de Simcoe (M. McCarthy) est intenable. Je crois avoir démontré que si nous faisons cet arrangement, nous n'avons pas de garantie qu'il sera final. Je crois avoir démontré que la compagnie n'a pas de ligne établie qu'elle puisse construire à travers les montagnes ; je crois avoir démontré qu'elle a fait, dans ses rapports, des déclarations qui ne sont pas strictement exactes, sur des points très importants, et je crois pouvoir dire à la Chambre qu'aujourd'hui, et après les déclarations de la gauche, les honorables messieurs de la droite pourraient cesser de réclamer le monopole du patriotisme, comme ils l'ont fait constamment. Le parti libéral représente ici au moins la moitié du Canada ; ses membres ont autant d'intérêts dans le pays que les honorables messieurs de la droite, et ils ont autant de patriotisme que ces derniers. Lorsque la droite accuse le parti libéral de manquer de patriotisme, elle fait une assertion des plus anti-patriotiques, parce qu'elle accuse par là plus de la moitié du peuple de manquer de patriotisme.

On doit se rappeler que, bien que les députés de la droite oient beaucoup plus nombreux que ceux de la gauche, ceux que nous représentons ne sont pas dans la même proportion. Nous prétendons représenter, et nous représentons au moins

la moitié du peuple; et je crois que l'on pourra me pardonner, à un point de vue de parti, si je dis que nous représentons la meilleure moitié. Mais, qu'il en soit ainsi ou non, je soutiens que cette Chambre est fatiguée, et que ce pays est fatigué d'entendre ces messieurs réclamer constamment le monopole du patriotisme. Ils semblent avoir de faibles notions du patriotisme dans son sens le plus élevé. Ils confondent leur parti avec leur pays, et comme l'allégeance au premier entraîne généralement de riches dépouilles à sa suite, ils se flattent que plus les dépouilles sont riches, plus leur patriotisme est profond. L'expérience a démontré que pour eux, dans tous les cas, la plante ne fleurit que lorsque le parti est prospère, et que la profondeur de ses racines peut en tout temps être mesurée par la somme des dépouilles qu'ils peuvent s'approprier, pour eux et pour leurs amis.

M. FOSTER: J'ai écouté, comme je suis sûr que toute la Chambre a dû le faire, avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable préopinant, qui m'a fort amusé. Si je puis me permettre une courte et légère critique de mon honorable ami, je dirai qu'à mon avis il est très susceptible, et je ne dis là rien qui le discrédite, car ça n'est pas du tout une qualité peu aimable chez un homme. Je pourrais aller un peu plus loin, et dire qu'il est d'un tempérament quelque peu excitable, et même en cela je ne le blâme pas; et lorsque sa susceptibilité est aiguillonnée par les applaudissements excitants de ses amis qui l'entourent, il court un très grand risque de devenir tant soit peu téméraire dans ses assertions, et comme, en général, plus ses assertions sont téméraires, plus elles sont applaudies par la gauche, les applaudissements agissent sur la témérité, et l'augmentent, ce qui réagit sur son excitabilité et l'augmente; comme résultat, son langage est pittoresque, à la vérité, mais pas aussi efficace qu'il pourrait l'être. L'honorable monsieur se fait une injustice. Étant avocat, il commence comme les avocats sont parfois portés à le faire, par déprécier les qualités de l'avocat adverse. L'honorable monsieur s'est fait une injustice au commencement même de son discours, en essayant de faire passer la principale partie de ses auditeurs, ceux de la gauche, pour une bande de gens très ignorants.

Aucun homme intelligent, aucun homme à esprit large n'aime à parler devant un auditoire dont l'ignorance est si grossière, qu'il ne peut aucunement provoquer chez lui l'essor de ses facultés; et lorsque j'ai vu mon honorable ami débiter de la sorte, je suis presque arrivé à la conclusion qu'il éprouvait un peu de crainte, comme s'il n'eût pas eu à sa disposition la force intellectuelle ou les faits qu'il aurait dû avoir, et qu'en conséquence il se sentait dans une meilleure position en supposant que son auditoire était dans le même cas. Puis il se met, à la manière des avocats, à déprécier la bonne foi et la loyauté d'intention de celui dont il attaque les arguments; ainsi, il dit de mon honorable ami de Simcoe (M. McCarthy) que c'est le gouvernement qui l'a fait parler. Cela amoindrit immédiatement l'effet des remarques de mon honorable ami, car on ne devrait faire parler personne; on ne devrait pas même faire répondre mon honorable ami de Queen, I. P.-E., (M. Davies), et cela enlève naturellement, aux yeux de ses amis, de la force et de la plausibilité aux arguments auxquels il a à répondre. Ce n'est pas tout, cependant; mais il va plus loin, et dit que l'on a fait parler mon honorable ami, et que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien même lui a mis un dossier entre les mains. C'est encore pire, d'avoir un dossier en parlement, d'avoir un dossier venant d'une compagnie, d'une compagnie qui demande un certain prêt. S'il pouvait faire cette insinuation, elle porterait que les arguments d'un monsieur placé dans cette position ne méritaient pas de réponse, et ne devraient avoir aucun poids.

Il parle ensuite de la presse, qui ne partage pas ses opinions, comme ressemblant au perroquet, et de tous ceux qui

M. DAVIES

répètent des idées provenant de cette grande source des idées, le parlement du Canada, du côté de la droite, dans tous les cas, comme étant des claqueurs; puis l'honorable monsieur a tout selon son goût; son auditoire est ignorant, son adversaire n'a été mis en avant que comme une espèce d'interprète de quelqu'un, et tout ce que la presse qui ne partage pas ses opinions dit contre lui est une répétition de perroquet; et tout ce que d'autres disent au dehors n'est que l'écho des claqueurs; de sorte que, l'honorable monsieur s'étant fortifié de la sorte, se croit justifiable de faire les assertions les plus extravagantes que j'aie jamais entendues. Il est aussi de très mauvaise humeur dans sa manière très douce et très aimable, parce que tous ceux de la droite qui portent la parole ne répondent pas mot à mot au discours de l'honorable chef de l'opposition. Je soupçonne mon ami d'avoir un petit but pervers en ceci. Il y a eu cette année tant de ce quelques-uns appellent *obstruction*, et certains journaux disent que l'on va en faire davantage, que je soupçonne mon honorable ami de vouloir, par ses reproches, pousser la droite à essayer de faire une réponse de huit heures au discours de huit heures du député de Durham, dans le but de prolonger indéfiniment cette session. Je crains presque que ce ne soit là son but. Mais la vie est courte, et vous devez nous donner la maigre satisfaction de parler pendant un espace de temps modéré, et laisser quatre ou cinq d'entre nous, sous le rapport du temps, au moins, répondre au discours élaboré et long de l'honorable député de Durham-Ouest.

Je vais repasser très brièvement quelques-unes des nombreuses déclarations qu'a faites mon honorable ami, après que sa susceptibilité eût été excitée, et que son humeur téméraire se fut entièrement emparée de lui. Il a d'abord parlé de cette demande d'un prêt de \$5,000,000, comme représentant un montant qui avait été dépensé négligemment pour la construction du chemin à l'est de Callander. Or, ceci n'est pas tout à fait vrai, car ces \$5,000,000, d'après le rapport que nous avons devant nous, représentent l'argent que la compagnie a déjà dépensé pour l'équipement nécessaire à l'exploitation de ce grand chemin, et jusqu'à présent je n'ai encore rien entendu dire contre la qualité et la nature de cet équipement, de sorte que ces \$5,000,000 n'ont pas été dépensés pour la construction de la ligne à l'est de Callander; c'est de l'argent qui a été appliqué à l'équipement du chemin, équipement sans lequel ce dernier ne pourrait être exploité, et qui, si nous pouvons en juger par ce que nous avons vu et entendu dire, est amplement suffisant pour les besoins du chemin. Mon honorable ami a ensuite parlé du monopole du chemin de fer, et il est devenu éloquent, et a dit que ce monopole serait pour toujours une malédiction pour ce pays. Or, mon honorable ami devrait analyser quelque peu ce monopole du chemin de fer, dont on parle tant, avant de le caractériser par des déclarations aussi fortes. Ça ne peut pas être un si grand monopole en fait de prix, car je crois que le chef de l'opposition a dit ici que le chemin du Northern Pacific, en égard à des circonstances qui lui sont quelque peu particulières, exige des taux de beaucoup moins raisonnables, et est en position de le faire, que le chemin de fer du Pacifique canadien. Ça ne peut être un monopole si terrible et si fatal, pour ce qui regarde les taux, s'il soutient aussi avantageusement la comparaison avec le chemin construit presque dans le même temps, et avec des chemins construits depuis plus longtemps.

L'Union des Cultivateurs, que l'on ne pouvait supposer être très sympathique à la compagnie du chemin de fer, a rendu maintes et maintes fois témoignage à l'équité de ses tarifs et au grand bien que le pays a retiré de la manière que cette compagnie a traité le public, relativement aux tarifs. On ne peut prouver que ce soit un monopole qui s'érase le peuple, vu le tarif qu'elle a établi pour les voyageurs et le fret. C'est sans doute un monopole dans un sens, parce que c'est la seule ligne qui traverse cette grande partie du pays, mais il faudra commencer par prouver qu'elle ne traite pas

avec justice, en fait de tarif, les populations des régions qu'elle traverse, pour pouvoir démontrer que ce monopole est dangereux.

Mon honorable ami a dit que quelques-uns de ceux qui ont les premiers placés des capitaux dans ce fonds de garantie recevaient 24 pour 100, retireraient cela du premier placement. S'il prend une certaine petite partie de ces capitalistes, et qu'il limite à eux ses recherches, il se peut qu'il trouve de quoi justifier une semblable assertion, mais il n'a pas dit toute la vérité au pays, et il devrait, pour être juste — cet honorable monsieur qui a dit qu'il ne ferait pas même un mensonge pour obtenir de l'argent de l'Angleterre — mettre toute la vérité à ce sujet devant la Chambre et le pays. La conclusion que j'ai tirée de son discours, c'est que ces monopoliseurs repus s'étaient préparés un intérêt de 24 pour 100 sur leur capital, et venaient maintenant demander encore de l'aide à ce pays lourdement taxé. Ce n'est pas là toute la vérité, M. l'Orateur. On m'a passé un état du comptable de ce chemin, état que l'on trouvera exact, je crois, et je vais le lire à la Chambre, afin que l'on connaisse toute la vérité au sujet de l'intérêt que produisent ces placements :

Intérêt sur les premiers \$10,000,000, jusqu'au 17 février 1883, soit deux années, moyenne.....	9½	pour 100.
Du 17 août 1883 au 17 août 1885, ces actionnaires ont reçu 5 pour 100 sur \$25,000,000, soit pour deux ans, moyenne.....	12½	“
Du 17 août 1885 au 17 février 1893, inclusivement, soit 8 ans, ces actionnaires retireront 3 pour 100 sur \$25,000,000, soit, par année.....	7½	“
Moyenne de toute la période.....	8,½	“
Moyenne de tout ce stock, disons..	7	“

Passé le mois d'août 1883, la garantie cesse.

Voici, M. l'Orateur, l'état véridique, et lorsque vous mettez cela devant le pays, un placement de capitaux pour cette période, et toutes les raisons s'y rattachant, avec la garantie finissant à cette époque, avec une faible perspective, s'il faut en croire les honorables messieurs de la gauche, que les recettes nettes excèdent les obligations déterminées, je dis qu'aucun jury équitable de notre peuple ne prétendra que ce soit là un taux d'intérêt excessif sur l'argent qu'ils ont placé dans cette entreprise. La moyenne que tous les actionnaires retireront de ce fonds de garantie jusqu'à ce qu'il cesse est, comme l'a dit l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), d'environ 7 pour 100.

L'honorable monsieur a dit, M. l'Orateur, que nous, députés de la droite, nous étions si portés à changer, qu'il était impossible de discuter avec nous. Il a dit qu'au début de l'entreprise, nous avions prétendu qu'il fallait de fortes subventions, parce que les recettes du chemin seraient probablement très faibles durant une période indéfinie. Il dit maintenant que nous soutenons que, tenant compte des frais d'exploitation et des recettes, le chemin rapportera de jolies recettes nettes, et qu'ainsi il y a lieu de croire que nous retirerons l'intérêt sur notre prêt. Je crois, M. l'Orateur, que s'il y a eu une bonne raison pour que ce chemin eût besoin de fortes subventions, afin de trouver une compagnie qui voulût s'en charger, ces raisons ont été fournies par les honorables messieurs de la gauche. Depuis 1878 jusqu'à 1880, ils ont constamment soutenu que quand même vous construiriez ce chemin depuis Callander jusqu'à l'Océan Pacifique, son exploitation devra coûter énormément cher, s'élever, d'après les calculs de membres éminents de la gauche, à \$8,000,000 par année; tandis que d'autres ont affirmé qu'il devra être exploité à perte pendant une période indéfinie. Ces déclarations s'étant répandues dans le pays, créèrent l'impression que, pour qu'une compagnie pût entreprendre la construction du chemin, il fallait lui accorder des subventions énormes, afin de la mettre à l'abri de ces pertes; de sorte que s'il a fallu donner de fortes subven-

tions en 1880, ça été la conséquence directe des arguments multipliés des honorables messieurs de la gauche.

L'honorable monsieur nie qu'ils aient l'intention de répudier. Il dit: Non, nous n'avons pas l'intention de répudier; nous disons simplement à la compagnie: vous avez \$14,000,000 de votre propre argent, et nous voulons que vous vous en serviez avant de revenir nous en demander davantage. J'aurais voulu que l'honorable monsieur eût pris le temps d'expliquer à la Chambre ce que signifie cette résolution. Signifie-t-elle quelque chose? Si elle signifie quelque chose, que signifie-t-elle, si non une répudiation virtuelle? Lorsque M. Stephen vient ici exposer à la Chambre la position de la compagnie, et que l'honorable monsieur lui dit: Voici vos \$14,000,000; c'est votre propre argent; servez-vous-en, et ne venez pas nous en demander davantage tant que vous ne l'aurez pas tout employé. Or, cet argent appartient-il à M. Stephen et aux directeurs du chemin de fer du Pacifique canadien? Est-ce de l'argent qu'il peuvent prendre, et employer à leur discrétion? Ou est-ce un capital placé là pour le bénéfice de chaque actionnaire, qu'il soit au Canada, aux États-Unis, en Europe ou en Asie? Je demanderai à l'honorable monsieur de nous donner un moyen pratique d'obtenir le consentement de tous ces actionnaires à la conversion de cette somme d'argent dans le sens qu'il indique. Je dis que, bien que je ne sois pas avocat, je crois que nous ne pouvons pas trouver de moyen pratique. Il dit simplement: Faites de même et de même; lorsqu'il sait cependant que c'est impraticable et impossible. Tant que vous n'aurez pas le consentement unanime des actionnaires qui ont souscrit, vous ne pouvez faire cette conversion comme l'honorable monsieur a paru affirmer que c'était l'objet de cette résolution.

Mais à quoi se réduit tout cela, après tout? Nous avons comme parlement, donné notre parole, nous avons passé un acte solennel par lequel nous déclarons que nous gardons en fidéicommis une somme suffisante pour payer 3 pour 100 à tous ceux qui achètent de ce stock. Ceci va au public, qui voit cela, et se dit: ce pays est solvable; le pays a promis cette garantie, et sur la foi de cette promesse je vais faire ce placement. La proposition de l'honorable monsieur comporte le retrait de cette garantie; elle a pour objet de traiter injustement les actionnaires, qui ont souscrit sur la foi de cette garantie, et qui considèrent qu'elle leur assure 3 pour 100 jusqu'à l'expiration du terme. Supposons que la compagnie ne doit plus demander d'argent jusqu'à l'expiration du temps. Elle a besoin avant peu pour l'équipement de sa ligne et pour sa dette flottante, d'environ douze millions, et cela épuiserait presque entièrement le fonds de garantie. De sorte qu'au bout d'un an seulement, au lieu d'avoir une garantie de 3 pour 100 sur leur placement, pendant huit ans et demi, les actionnaires n'auraient plus cette garantie, et ils perdraient ce qu'ils croyaient être un placement permanent pour cette période. Mais, M. l'Orateur, c'est une chose impossible; c'est impraticable. Vous ne pouvez obtenir que les actionnaires, disséminés par tout le pays, quand même ils y consentiraient, acquiescent à ce projet.

M. DAVIES: Je demanderai à l'honorable monsieur si la convention est intervenue entre le gouvernement et les actionnaires individuellement, ou entre le gouvernement et un corps constitué.

M. FOSTER: Celui qui, ayant de l'argent, cherchait à le placer, a simplement lu ceci, et a fait son placement en conséquence. Le gouvernement de ce pays avait en sa possession quatorze à quinze millions, et il s'était engagé à verser entre les mains des syndics, la banque de Montréal, tous les six mois, une somme suffisante tant que durerait cette garantie, pour payer les 3 pour 100 sur la somme mise en placement. La parole donnée devrait être respectée dans cette transaction, et ce ne serait pas un honneur pour le

pays, ni un bien pour la compagnie qui pourra exploiter le chemin, si l'on manquait à cette parole.

L'honorable monsieur a déclaré que la demande de cette compagnie d'emprunter \$5,000,000 pour le court espace d'une année, était une des demandes les plus impudentes qui eussent jamais été faites à un parlement; et qu'il fallait qu'elle fût faite à un gouvernement qui eût perdu toute crainte salulaire du peuple. Quant à cela, c'est une simple question d'affaires—un emprunt garanti par certaines sûretés. Si l'on tient compte de la nature des transactions de la compagnie, du chemin dont elle a la charge, et des grands intérêts nationaux qui s'y rattachent, cet arrangement, pour ce qui regarde le gouvernement, repose sur une autre base, et mérite plus de considération que s'il s'agissait d'un arrangement moins important.

La compagnie dit à cette Chambre: Nous avons des sûretés incontestables à vous offrir; nous avons besoin d'un emprunt à courte échéance de \$5,000,000, jusqu'à ce que nous puissions réaliser nos obligations que l'on est à préparer; nous vous paierons l'intérêt et vous rembourserons le capital dans un an. S'il est impudent pour un homme d'aller en trouver un autre et de lui demander de l'argent à emprunter sur des sûretés approuvées, il est impudent pour la compagnie de demander à la Chambre un prêt sur de bonnes sûretés, et moyennant le paiement de l'intérêt. Si non, ceci ne peut être appelé une transaction impudente.

L'honorable monsieur a la confiance la plus illimitée dans son chef, et je lui en fais mon compliment. Mais il a aussi une manière presque importune d'exprimer son admiration pour les talents merveilleux de son chef, chaque fois qu'il porte la parole. Il parle rarement dans cette Chambre sans faire à son chef, s'il se trouve présent, en avant de lui, un grand nombre de compliments pompeux, et souvent mérités, jusqu'à ce que, je le suppose presque, la jalousie de quelques honorables messieurs qui l'avoisinent en soit excitée; à moins qu'il n'ait un autre objet en vue, et qu'il n'espère que, lorsque arrivera le jour de la reconstruction, il puisse, grâce à un emploi judicieux de judicieux compliments, avoir une chance d'entrer dans les futurs cabinets.

Une VOIX: Nous ne faisons pas cela ici.

M. FOSTER: L'honorable monsieur a dit que son chef valait une demi-douzaine de députés de la droite, sous le rapport du patriotisme.

M. CASEY: Trois douzaines.

M. FOSTER: L'honorable député d'Elgin-Ouest dit trois douzaines, et la Chambre a toujours un respect sans bornes pour son opinion. L'honorable député de Queen, I. P. E., a dit que son chef vaut une douzaine de députés de la droite et qu'il travaille avec un des plus grands désintéressements. Je n'hésite pas à dire que je crois que le chef de l'opposition fait une somme immense de travail très dur et très sérieux. Je crois qu'il mérite des éloges de toute la Chambre pour l'habileté qu'il possède et l'activité qu'il déploie. Je lui fais volontiers, comme député de la droite, ce compliment, aussi sincère que je le crois mérité. Mais je suppose que l'honorable député de Durham-Ouest est obligé de faire beaucoup de sacrifices sous d'autres rapports. Il lui a fallu faire beaucoup de sacrifices, il n'y a pas longtemps, alors qu'il a dû passer ici deux mois pendant la discussion très longue et très ennuyeuse, qui a eu lieu touchant le cens électoral; et il n'est pas douteux que sa patience n'ait été mise à l'épreuve lorsqu'il a dû apprendre ainsi à se résigner au mal auquel il n'a pas semblé alors avoir le pouvoir de remédier, malgré son désir de le faire.

Mais j'ai trouvé plaisant d'entendre l'honorable député de Queen (M. Davies), dire que, pendant que le député de Durham-Ouest faisait son discours de huit heures, et qu'il exposait ces terribles faits, qu'il avait exhumés des limbes où ils étaient depuis des années, il était là, et espérait que les déclarations que faisait son chef étaient erronées. Il me semble voir l'honorable monsieur entre l'espérance et la

M. FOSTER

crainte, lorsque son bon naturel prenait le dessus, que ces déclarations étaient erronées, dans l'intérêt du pays, et craignant quelquefois, lorsque son autre naturel prenait le dessus, que ces espérances n'étaient pas fondées, et qu'il ne perdrait pas un instrument magnifique et très efficace pour triompher de ses adversaires. Mais il y a ce fait à remarquer: Bien qu'il ait déclaré aujourd'hui qu'il espérait que ces déclarations n'étaient pas exactes, j'ai regardé l'honorable monsieur en face, et je n'ai pas vu un seul signe du profond chagrin qui lui déchirait le cœur. Je n'ai pas remarqué que sa voix tremblât, et je n'ai vu aucun signe de tristesse dans l'œil qui indique généralement le profond chagrin; et je suis presque porté à croire que l'honorable monsieur serait heureux que ces déclarations fussent vraies, afin qu'il pût avoir une arme pour combattre ses adversaires politiques. Passant par-dessus d'autres remarques de l'honorable monsieur, je puis faire observer que l'honorable monsieur a déclaré, à un moment où il s'est montré loyal, qu'il ne voudrait pas dire un mensonge—dans certaines conditions—pas même pour obtenir de l'argent de l'Angleterre. Je croyais que l'honorable monsieur aurait plus de considération pour un membre très capable et très zélé de son parti, qui ne siège pas très loin de lui, et que l'on dit être allé en Angleterre, un jour, et avoir fait certaines déclarations qu'il a écrites sur le côté argenté de l'écusson, afin d'obtenir un emprunt, et à son retour il a fait à plusieurs reprises, des déclarations très différentes de celles qu'il avait faites pour obtenir un emprunt en Angleterre.

J'arrive maintenant aux prophéties de l'honorable monsieur. Il est plaisant de voir l'honorable monsieur à la recherche d'œufs véritables, et de constater que chaque fois, et presque sous tous les rapports, il ne trouve rien dans le nid—le nid d'une souris dans l'oreille d'un chat. Il a parlé contre ma puissance prophétique, et dit quelle était la sienne, et il a déclaré qu'il avait fait certaine prédiction, l'année dernière, après qu'il eût examiné soigneusement la question. Quelle était cette prédiction? Si l'honorable monsieur veut qu'on le qualifie du nom de prophète, personne ne lui concédera cette puissance plus volontiers que moi; mais si non, je croirai que c'est mon devoir d'exposer ses prétentions à la prophétie, si elles ne sont pas bien fondées. Jusqu'à quel point sont-elles fondées? Il avait fait l'année dernière la même déclaration qu'il a répétée ce soir. Il avait fait deux calculs. Il avait mis \$77,000,000 dans une estimation et \$99,000,000 dans l'autre, et il avait dit:

Il y a une différence de \$22,000,000. Je ne puis venir à bout de me persuader qu'il puisse y avoir une fin à cela, tant que cette différence existera. Je ne doute aucunement—je puis être dans l'erreur, mais je tire mes conclusions de ce que j'ai dit à la Chambre, et il me semble que l'argument est bon—Je n'ai pas l'ombre d'un doute—

En premier lieu l'honorable monsieur n'avait aucun doute. Il devient ensuite un peu plus énergique, eu égard à son tempérament susceptible et excitable, et déclare qu'il n'a pas l'ombre d'un doute:

qu'avant que deux ans aient passé sur la population de ce pays, on nous demandera de faire encore l'avance de ces \$22,000,000 additionnels.

Voilà la prédiction de l'honorable monsieur, qu'avant deux ans on demanderait à ce parlement \$22,000,000, et que l'on demanderait cela pour quel objet? Pour la construction du chemin. Il a déclaré qu'avant deux ans \$22,000,000 seraient demandés par la compagnie pour cette fin. Et avant l'expiration des deux années, l'honorable député a voulu se prévaloir trop vite du résultat de sa déclaration prophétique. Or, mon excellent ami ferait mieux d'attendre l'expiration des deux années. Il sera toujours temps alors de le faire. A présent, il n'y a pas même un commencement d'indice que cette politique se réalise. D'abord, le crédit voté, l'année dernière, pour les fins de la construction, est suffisant. La compagnie l'a déclaré elle-même, ainsi que le ministre des chemins de fer. Le département des chemins de fer a produit des états, des calculs, qui indiquent que l'on a voté assez d'argent, l'année der-

nière, pour la construction, et ce que la compagnie demande, cette année, n'est pas de l'aide pour les fins de la construction, mais simplement pour l'équipement du chemin. Or, si le droit d'être considéré comme un vrai prophète; si la preuve de cette réputation peut être établie par les paroles qu'il a proférées, c'est-à-dire en prophétisant que l'on devait payer encore \$22,000,000 pour les fins de la construction, quand pas une piastre de cette somme n'a été demandée pour cet objet; s'il y a là de quoi se faire une réputation de prophète, alors chacun de nous peut être prophète. D'abord, je suppose qu'il n'y a à ses yeux aucune différence entre \$15,000,000 et \$22,000,000, et qu'il n'y a aucune différence entre \$22,000,000 destinées à la construction, et \$5,000,000 destinées à l'équipement du chemin. C'est une affaire de peu d'importance pour lui, et cela ne saurait affaiblir ses titres de prophète. A ce sujet, j'ai déclaré que si nous nous rencontrions deux ans après, l'honorable monsieur verrait de ses yeux si cela est arrivé ou non. Sa prédiction n'a pas encore commencé à se réaliser, et l'année prochaine nous serons capables de comparer nos notes; mais avant, je le prie de ne pas sortir de la catégorie ordinaire des mortels faillibles, et de ne pas se nichier avec les prophètes.

Quelle était la politique des partis au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien? Je n'ai pas l'intention de remonter au commencement de l'histoire de cette entreprise, c'est-à-dire à partir de l'année 1870. Cette histoire a été faite à diverses reprises, et, M. l'Orateur, ce sujet a été rebattu d'une année à l'autre et sans relâche. Je désire simplement faire ressortir la différence qui existe entre la politique de chacun des deux partis depuis 1880. Je dis que dans l'année 1870, dans ces premières années, il était impossible d'accomplir au sujet de la construction de ce chemin de fer, ce qui a été fait depuis 1880, parce que la situation du pays n'était pas connue; les explorations n'avaient pas été approximativement faites. On ne soupçonnait même pas les ressources du pays, et il était impossible alors d'avoir cette foi ou cette confiance qu'une direction intelligente a pu donner depuis. Mais en 1880, les explorations étaient suffisamment avancées; les ressources du pays étaient assez connues, et il y avait assez de confiance pour pouvoir adopter une politique définitive.

Quelle était alors la politique du chef de l'opposition, et, je suppose, de mon honorable ami qui a pris son siège il y a quelques instants? Le point qu'il a traité est celui-ci: que la politique adoptée était celle de différer indéfiniment la construction de la section de l'extrême ouest. Cette politique était celle de l'honorable chef de l'opposition, et elle fut énoncée à plusieurs reprises, surtout dans son fameux discours prononcé dans cette Chambre en 1880. Il représentait cette section ouest comme s'étendant depuis la longitude d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique, et il proposait de suspendre indéfiniment la construction de cette section. Voici ce qu'il disait à ce sujet:

C'est parce qu'il est désirable, dans notre opinion, que l'on suspende la construction de la section ouest du chemin de fer du Pacifique, que je propose de placer mon amendement entre vos mains.

Cet amendement était comme suit:

Que les intérêts publics requièrent que la construction du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie-Britannique soit suspendue.

M. DAVIES: Le mot "indéfiniment" s'y trouve-t-il?

M. FOSTER: Or, mon honorable ami a devancé le temps dans sa prophétie; mais j'espère qu'il ne perdra pas maintenant patience, et j'arriverai au point qui l'intéresse. Cela établit que sa politique était de suspendre la construction de la section ouest. Mon honorable ami demande où devait se trouver la partie dont la construction devait être suspendue indéfiniment. S'il veut m'écouter, je vais le renseigner. L'honorable monsieur a fait plusieurs calculs sur le coût de cette section. Le plus bas de ces calculs arrive à une somme de \$45,000,000, comme étant le montant nécessaire,

et l'honorable monsieur avait adopté comme programme que cette section ne serait pas construite tant que la vente des terres dans le Nord-Ouest n'aurait pas produit un fonds suffisant pour cet objet. Si vous lisez ce qu'il a dit de la vente des terres dans le Nord-Ouest, vous trouverez que la suspension, si l'on suivait ce programme, devait être indéfinie, car il proposa de payer toutes les dépenses faites pour l'arpentage et la vente des terres à même le produit de la vente de ces terres. Il disait:

A la vérité, j'irai plus loin, et j'ajouterai que ce qu'il faut payer aux sauvages, \$550,000 par année et à la police à cheval, environ \$300,000 par année, en tout \$850,000 par année, et autres dépenses locales, sont des dépenses qui doivent être payées les premières et à même le prix des terres.

Il ajoutait qu'il ne se proposait pas de construire la section ouest tant que ces terres ne seraient pas vendues, tant qu'on n'aura pas trouvé d'acheteurs, et qu'il n'y aura pas un fonds de créé pour cet objet. Ainsi, il y a eu d'abord l'idée de suspendre la construction de cette section, et cette suspension était indéfinie. Il s'agissait aussi de suspendre la construction de la section Est du chemin. La section Est, suivant le chef de l'opposition, pouvait être construite ultérieurement, et la période n'était pas non plus déterminée. Il nous a dit que la section Est pouvait être commencée en 1891, et qu'elle pourrait être terminée en 1897, et il a déclaré à ses amis de Québec: J'espère que vous vivrez tous assez longtemps pour la voir achever. Il considérait ces deux choses comme la partie essentielle de sa politique; mais il croyait aussi à autre chose, et, comme l'a dit mon honorable ami, ce soir, il voulait la construction des sections centrales—la construction du chemin depuis le lac Supérieur jusqu'à Winnipeg, et depuis Winnipeg jusque dans les prairies. La construction devait se faire graduellement jusqu'à la longitude d'Edmonton, et s'arrêter là, jusqu'à ce qu'un fonds de construction fût créé avec le produit de la vente des terres pour construire la section de l'extrême ouest jusqu'à l'océan Pacifique. Cette politique de chemin de fer renfermait encore d'autres promesses. Il fallait relier le système de chemin de fer des prairies et de la région centrale du Nord-Ouest avec le système de chemins de fer des États-Unis non seulement sur un point, mais dans tous les endroits accessibles.

Cela doit être vrai, parce que cet honorable monsieur, et ceux qui l'appuient, ont constamment, depuis que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a reçu sa charta, dénoncé le grand tort causé au Nord-Ouest par la clause qui accorde un monopole à cette compagnie, et le droit de désaveu exercé par le gouvernement. Nous devons par conséquent conclure que, si cet honorable monsieur et ceux qui pensent comme lui, sont sincères dans la position qu'ils prennent à l'égard du droit de désaveu; que s'il avait été au pouvoir il n'y aurait pas eu de désaveu, et ce système de chemins de fer dans la section Centrale du Nord-Ouest, se serait relié aux chemins de fer des États-Unis sur tous les points qui l'auraient permis. Un autre point de la politique de l'honorable chef de l'opposition était de subordonner le commerce de la partie est du Canada au commerce des États-Unis, pour ce qui regarde le Nord-Ouest. Certains honorables messieurs se montent contre la politique nationale, qui, suivant eux, est surtout préjudiciable aux habitants du Nord-Ouest, dont le marché naturel est justement situé au sud de leur territoire, et ils prétendent que c'est une barrière élevée entre eux et ce marché naturel. Quelle induction peut-on tirer de ce fait? Si l'honorable chef de l'opposition était au pouvoir, nous n'aurions pas une telle barrière; mais le commerce serait aussi libre entre le Nord-Ouest et les grands centres de population des États de l'Ouest américain qu'il l'est entre le Nord-Ouest et le Canada-Est. Comme résultat, ce serait diriger le commerce et les sympathies du Nord-Ouest vers les États-Unis d'Amérique; ce serait créer une concurrence au commerce grandissant entre les provinces du Canada et notre vaste Nord-Ouest, qu'elles ont acheté, et pour lequel elles ont dépensé tant d'argent.

Un autre point de la politique de l'honorable chef de l'opposition, c'est qu'elle comportait un doute sur les ressources du Canada, sur sa capacité d'achever le chemin du Pacifique. Dans son discours il déclara, à diverses reprises, que cette entreprise appauvrira le pays; que tout ce que nous pourrions emprunter, ou mendier, serait absorbé; que les ressources du pays ne sont pas suffisantes pour entreprendre un tel chemin; qu'il faudra taxer le pays tellement que la ruine en sera la suite. Il n'avait donc pas une foi ferme dans les ressources du Canada; il ne croyait pas que nous pourrions construire cette grande route transcontinentale; il n'avait pas cette foi que doit avoir l'homme d'État qui croit dans l'avenir de ce grand pays. Tels sont les principaux traits de la politique de chemin de fer de l'honorable chef de la gauche. Comparons-les maintenant avec ceux de la politique de la présente administration, qui avait en vue, par-dessus tout, la prompte union de toutes les provinces. La présente administration a dit: Aussi rapidement que les ressources du pays le permettront, nous construirons un chemin de fer à travers toutes les provinces, et nous nous relions à la Colombie-Britannique. Ce chemin passera au nord du lac Supérieur et reliera l'Ouest avec l'Est du Canada, et nous aurons ainsi une route transcontinentale et entièrement construite sur le territoire canadien. Ce chemin sera un lien entre les provinces; ce sera la grande artère du trafic interprovincial, et le principal facteur au développement du pays. Ainsi, cette voie de communication, qui conservera aux Canadiens le commerce du Canada; la confiance dans le crédit et les ressources du pays pour la construction de ce chemin de fer, et sa construction complète, tels étaient les grands traits de la politique du présent gouvernement.

Je suis prêt à soumettre au pays les grandes lignes de la politique de chacun des deux partis politiques, ainsi que le résultat général, et à m'en rapporter à sa décision. L'honorable chef de l'opposition, dans son discours de l'autre jour, s'est beaucoup amusé de l'exclamation de l'honorable secrétaire d'État, qui a dit: "Tous à bord pour l'Ouest." Eh bien, si la politique de l'honorable chef de l'opposition eût prévalu, personne, dans la cité de Montréal, ou dans la cité de Québec, n'aurait pu dire d'ici à longtemps, et peut-être jamais: "Tous à bord pour l'Ouest et l'Océan Pacifique" par un chemin de fer nous appartenant, et construit sur notre territoire; mais parce que sa politique n'a pas triomphé, parce que la politique, qui a prévalu, est celle de ses adversaires, nous sommes réellement en état, si non aujourd'hui, du moins nous le serons très prochainement, de pouvoir, dans la cité de Montréal, entendre les conducteurs de trains crier: "Tous à bord pour l'Ouest et l'Océan Pacifique," sur un chemin traversant le territoire canadien, et qui a été construit grâce au courage, à l'énergie indomptable et à l'esprit d'entreprise du peuple canadien.

M. MILLS: Non par une ligne directe.

M. FOSTER: L'honorable député de Bothwell désire devancer le temps. Il voudrait savoir ce qui est décidé au sujet de la ligne directe. Je dirai un mot de plus sur ce sujet, pour satisfaire mon honorable ami. Mais pendant que je parle de ces deux différentes politiques, je voudrais lire un court extrait, pour démontrer combien l'honorable chef de la gauche, et les honorables messieurs qui le suivent, se sont écartés de cet idéal élevé, qui animait ceux des pères de la Confédération, appartenant au parti libéral, quand la Confédération n'était qu'à ses débuts, en 1870, ou en 1872. Le *Globe*, que dirigeait George Brown, et qui était l'organe par excellence du parti libéral de ce temps, prit une position diamétralement opposée à la politique des honorables messieurs de la gauche, et conforme à la politique suivie par le présent gouvernement. Il dit:

A part toutes les autres considérations, le fait que la ligne en question passerait à travers le territoire américain, est une objection fatale à ce qu'elle soit le grand tronç de chemin de fer du Nord-Ouest canadien.

M. FOSTER

Ceux qui auraient le contrôle sur ce grand tronç, contrôlèrent bientôt également tout le pays. Les rapports, sociaux et commerciaux de la région du Nord-Ouest, s'établiraient avec une nation étrangère, qui, à un moment donné, pourrait devenir une ennemie. D'un seul trait de plume, la nation étrangère pourra mettre l'embargo et interrompre tout échange entre l'Ouest et l'Est du Canada. Le système d'entrepôt, comme il en a été question récemment avec une région plus rapprochée, pourrait, à bref délai, et capricieusement cesser. Le courant de l'immigration pourrait être détourné, jusqu'à un certain point, de nos rives, et tout serait conduit de façon à faire de l'absorption par les États-Unis de tout notre territoire du Nord-Ouest une simple question de temps, et de temps très rapproché. La connexion de toute cette région avec les sections plus à l'Est du Canada ne serait plus que nominale, et la poire devenue mûre, tomberait naturellement, comme on l'aurait désiré dès le commencement, entre les mains de nos rivaux et entrepreneurs voisins. Le fait que le chemin de fer Northern Pacific est en voie de construction, loin d'être un argument pour que le projet du chemin de fer du Pacifique canadien soit mis de côté, est la plus forte raison qui doit nous engager à construire ce chemin sans délai. Au point de vue politique, c'est une nécessité manifeste et pressante, tandis qu'au point de vue commercial, cette entreprise est de la plus haute importance pour le Canada. Notre pays pourra par ce moyen seulement avoir une juste part du commerce lucratif du Nord-Ouest, qui se développera assurément, et aussi une juste part du trafic varié, qui se fera avec les nations du Pacifique, qui, dans une grande mesure, se serviront de la route canadienne, aussitôt qu'elle sera ouverte et qu'elle sera reconnue comme la plus courte et la plus aisée d'un océan à l'autre.

Tels étaient alors les sentiments de l'organe du parti libéral, et ils sont d'accord avec la politique de chemin de fer adoptée et suivie par le présent gouvernement. On a dit que les extensions du chemin de fer du Pacifique à l'Est de Callander n'auraient pas dû être entreprises, et que c'était une charge plus qu'un avantage. Or, je suis un de ceux qui croient que l'un des meilleurs points dans toute cette politique a été le fait de l'extension de ce chemin à l'Est de Callander, au moyen de lignes d'embranchements, de lignes acquises et de lignes louées. Pour la somme de \$54,000,000, argent comptant, et \$25,000,000 payés pour ses prolongements, nous n'avons pas seulement une ligne continue de Callander à l'Océan Pacifique; mais cette ligne a été prolongée à l'Est, jusqu'à Montréal et Brockville. Nous avons 345 milles de Callander à Montréal; 432 milles de lignes d'embranchements dans Ontario, et 695 milles de lignes louées—en tout, près de 4,000 milles de lignes, qui sont sous le contrôle de la compagnie et qui constituent un vaste système de chemins de fer, contribuant au développement et au progrès du pays. Et, aujourd'hui, nous voyons que ce système va s'étendre jusqu'à Québec, où il aura son port d'été, et jusque dans les provinces maritimes, aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, et, peut-être, aux ports du Cap-Breton. Nous voyons que cette idée marche graduellement vers sa complète réalisation. Ainsi, j'espère que dans très peu d'années, appuyés sur cette idée, nous pourrions non seulement dire: "Tous à bord pour l'Ouest;" mais aussi: "Tous à bord pour l'Est," et communiquer avec les grandes cités situées sur les bords de l'Atlantique; j'espère que nous pourrions avoir un système d'extension de chemins de fer d'un océan à l'autre, et sous la même administration. L'un des plus grands avantages des lignes d'embranchement de l'Est, c'est qu'en donnant un revenu comme elles le font, d'après le rapport soumis à cette Chambre, elles servent aussi à attirer et à contrôler le trafic dont nous avons besoin pour l'exploitation du chemin et le développement du pays.

On vient de voir ce qu'a été, dans ses principaux traits, la politique des deux partis sur cette question de chemin de fer, et j'ajouterai quelques mots sur le même sujet. Il ne m'a pas semblé nécessaire, d'abord, pour arriver à une conclusion, de faire l'histoire complète de l'administration de ce chemin. Il me semble que lorsqu'une chose est décidée, on doit le reconnaître et ne plus y revenir. Pourquoi passer des jours et des nuits sur des choses qui ne peuvent plus être changées, ou à discuter sur des chemins construits, dont on ne peut plus modifier le tracé. Quand ces choses sont une fois réglées, elles doivent rester dans cet état, et nous devrions nous astreindre simplement à l'examen de la question qui nous est directement soumise. Or, cette question est simplement celle-ci: Il s'agit de savoir si, après que la politique du gouvernement a été fixée, le tracé du chemin

de fer soumis à l'étude et le chemin construit; il s'agit de savoir si, après que le pays a approuvé le tout; si, après qu'un prêt a été fait, tel que celui effectué par le parlement, l'année dernière; si, quand la simple question d'un nouvel arrangement au sujet des garanties et du prêt additionnel de \$5,000,000, nous ne devrions pas laisser là le passé, et concentrer toute notre énergie pour régler simplement cette dernière question. Reprendre la discussion sur des sujets discutés, et sur lesquels on s'est déjà prononcé, ne fera ni mal ni bien à personne. La question est de savoir si nous ferons ou non ce nouveau prêt; si nous ferons un nouvel arrangement au sujet des sécurités à donner au gouvernement, tel que pourvu par la résolution.

On a prouvé qu'il est nécessaire que la compagnie ait de l'argent pour les frais de l'équipement; qu'elle aura besoin d'un certain temps pour opérer la conversion en argent des bons qu'elle possède, et la question est de savoir si nous pouvons, dans l'intérêt du pays, faire à la compagnie un prêt de \$5,000,000, remboursable dans un an, sur une garantie incontestable. Si la garantie est suffisante, comme je le crois, je suis en faveur de ce nouveau prêt. Si le prêt de l'année dernière était bien garanti, on ne saurait nier que le prêt additionnel qui est maintenant demandé, le sera encore mieux. L'année dernière nous avons fait à la compagnie un prêt de \$30,000,000, et elle nous a donné comme garantie ses chemins, son équipement et ses terres, estimés, en chiffres ronds, à \$90,000,000. Aujourd'hui, nous ajoutons \$5,000,000, et notre garantie est augmentée d'au moins \$25,000,000, en argent, qui a été dépensé pour la construction de ses lignes d'extension. Ainsi, si notre prêt à la compagnie s'accroît de \$5,000,000, notre garantie s'accroît en même temps de \$25,000,000. Si cette sécurité n'est pas suffisamment augmentée, comparativement à l'augmentation du prêt, alors, nous ne pouvons arriver à aucune conclusion basée sur des faits. M'étant convaincu, l'année dernière, que la sécurité donnée était suffisante pour le prêt qui était fait, je n'hésite aucunement à donner mon approbation au prêt additionnel de \$5,000,000, remboursable dans un an, vu que la sécurité a été considérablement augmentée.

Nous avons comme sécurité, pour le prêt additionnel de \$5,000,000, toute la ligne principale, ou nous l'aurons quand le montant qui reste à dépenser pour la construction le sera à cette fin; ce qui comprend \$56,097,723, argent déboursé sur le chemin, pour la construction; nous aurons la ligne d'extension de Montréal à Brockville, valant \$9,357,091; nous aurons des lignes d'embranchements estimées à \$4,607,172; nous aurons des steamers valant \$697,369, nous aurons des biens-fonds pour \$408,207; un équipement valant \$8,471,386, ce qui fait un total de \$79,816,848, et si nous déduisons de ce total les obligations contractées pour les sections de Québec et du Canada Central, soit \$5,323,333, il nous reste \$74,493,615 de sécurité nette sur laquelle nous avons une première hypothèque. Les terres de la compagnie ont peu diminué en quantité. La compagnie en possède encore 21,399,737 acres, qui, estimées à \$2 l'acre, donnent \$42,799,474, et si nous soustrayons de ce montant les bons hypothécaires en circulation, il nous reste une balance de \$41,189,760. Ajoutons cette somme à la garantie du chemin de fer et nous avons des sécurités qui forment un total de \$115,683,375.

Je crois que cette sécurité est amplement suffisante. Certains honorables députés se sont opposés aux conditions auxquelles est soumise cette sécurité. Voyons ce qu'elles sont:—\$20,000,000 de ce prêt est garanti par \$20,000,000 de bons, et ces \$20,000,000 de bons constituent la première hypothèque sur le chemin, les embranchements, les steamers et l'équipement, et forment une seconde hypothèque sur les terres, après que la première hypothèque sera purgée, pour \$10,000,000 de dettes, et cela représente \$74,493,615, ou le coût de construction. Assurément, pour \$20,000,000 de prêt, une sécurité de \$74,493,615 est amplement suffisante. Pour l'autre prêt de \$9,880,912, nous avons pour sécurité

21,399,737 acres de terre, ce qui représente pour nous, déduction faite des bons hypothécaires, un montant de \$41,189,760. Assurément cette quantité de terre, à \$2 l'acre—ce qui est une faible évaluation—est une garantie amplement suffisante pour un prêt de \$10,000,000. Puis, nous avons le prêt additionnel de \$5,000,000, pour lequel nous détenons \$8,000,000 de bons, qui, avec les \$20,000,000 de bons, forment la première hypothèque sur le chemin estimé à \$74,493,615. Maintenant, nous devons raisonner d'après l'une de ces deux bases: Ou c'est un emprunt contracté de bonne foi, qui nous sera remboursé, et dans ce cas le pays ne perdra rien, obtenant le remboursement du même pourcentage qu'il paie, et obtenant le chemin pour le montant de la subvention originaire de \$54,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, ou cet emprunt ne sera pas remboursé, et nous devrions recourir à nos sécurités.

Si on les apprécie comme je viens de le faire, je crois qu'on les trouvera amplement suffisantes, et qu'il n'y a aucun risque. Or, s'il n'y a pas de risque, ce n'est pas un nouveau fardeau imposé sur le pays. Du reste, l'intérêt qui nous est payé par la compagnie, est presque exactement le même que celui qui sera payé par le gouvernement sur l'argent prêté. Je vous ferai voir que la sécurité qui nous est donnée, est encore plus élevée que je le pensais. Les terres valent certainement, aujourd'hui, autant que l'année dernière. Il est tout naturel que, le chemin de fer étant construit, et une certaine quantité de terres étant vendues et habitées, le reste du territoire, comme conséquence, doit être d'une plus grande valeur, et non d'une valeur moindre. Le chemin a progressé par suite d'une dépense de \$25,000,000 pour la construction et l'équipement; de plus, le trafic, qui est nécessaire au maintien du chemin, a commencé à se développer, et c'est un des facteurs les plus importants. Construisez un chemin de fer où il vous plaira, à travers les sections du pays les plus nombreusement habitées, où opèrent déjà d'autres chemins de fer; mais pour que le chemin que vous aurez construit prospère, vous devez l'administrer de manière à attirer vers lui le trafic. Or, durant l'année dernière, l'administration du chemin de fer du Pacifique canadien, avec ses lignes louées et ses embranchements, a consacré son énergie à cette fin avec un succès remarquable.

Le trafic s'est développé sur ce chemin, et les hommes d'affaires commencent à s'apercevoir que ce chemin existe, et qu'ils peuvent profiter de ses avantages. Il y a, par suite, une plus grande confiance dans l'avenir de ce chemin. Il y a eu, au début, au sujet de ce chemin, beaucoup de défiance. La moitié des gens, en ce pays, n'avait pas une grande foi dans la réalisation de ses promesses. En dehors du Canada, la même défiance existait, et cette entreprise a eu à combattre, non seulement sur les marchés monétaires, mais aussi dans le monde commercial, dans le public en général, pour s'imposer à la confiance des uns et des autres. Depuis un an elle a fait un grand pas dans cette direction. Les doutes se dissipent, la confiance s'établit; les hommes d'affaires s'aperçoivent que ce n'est pas un chemin qu'il faudra laisser de côté aussitôt que son fonds de construction sera épuisé, mais que cette route a de grandes destinées, un avenir qui justifie la confiance placée en elle.

Aussi, l'attention qu'on lui porte; sa bonne administration et l'équipement, lui ont déjà attiré beaucoup de trafic et de sympathies. On y ajoute, en même temps, des considérations nationales et une importance impériale. Les troubles du Nord-Ouest, tout regrettables qu'ils puissent avoir été sous plusieurs rapports, offrent quelques compensations qui rendent moins sombres les tableaux qui ont été faits. L'une de ces compensations se trouve dans le fait que ces troubles ont fait ressortir l'importance nationale du chemin de fer du Pacifique canadien, comme ligne le long de laquelle la volonté du pays peut se faire respecter au besoin.

En outre, ce chemin, durant la dernière année, et surtout durant les deux derniers mois, a beaucoup grandi dans l'estime de la mère-patrie. Celle-ci voit que ce chemin, s'étendant d'un océan à l'autre, suivant la ligne la plus courte à travers le continent, est d'une importance impériale dans le cas de complications qu'aucun homme d'État ne peut prévoir, mais dont personne ne saurait nier l'éventualité possible. Et puis, il y a une augmentation du trafic sur ce chemin. En 1883, déduisant les dépenses des profits du chemin, les bénéfices nets se sont montés à \$561,143. En 1884, les bénéfices nets ont été de \$1,191,890, ou une augmentation de plus de 100 pour 100. Mais quand vous comparez les quatre mois de 1885 avec les quatre mois correspondants de 1884, vous trouvez cette différence d'une manière encore plus frappante. Le mois de janvier 1885 accuse une augmentation sur le mois correspondant de 1884, de \$211,975 ; le mois de février 1885, une augmentation de \$206,472 ; le mois de mars une augmentation de \$204,227 ; le mois d'avril, une augmentation de \$309,237. Ainsi les quatre mois de 1885 nous montrent une augmentation, dans les bénéfices nets, de près d'un million de piastres, et ceux qui sont chargés de l'administration du chemin et qui doivent connaître mieux que les autres les perspectives du chemin, en matière de trafic, disent que les recettes nettes de 1885 seront de \$2,400,000, et, en 1886, de \$3,600,000. Cette estimation est basée sur les recettes des deux dernières années et les quatre derniers mois, et je l'oppose à la prétention qu'il n'y aura pas assez de trafic sur ce chemin, et que ses frais d'exploitation ne pourront être couverts par ses recettes.

Le Northern Pacific, qui est la ligne la plus rapprochée de notre chemin, accuse lui-même une augmentation considérable dans ses recettes nettes, et le chemin de fer du Pacifique canadien possède des avantages que n'a pas le Northern Pacific américain.

Pour ce qui regarde les difficultés climatériques, la neige et la gelée, le rapport soumis à la Chambre démontre que l'exploitation du chemin, durant l'année dernière, s'est moins ressentie des difficultés climatériques, a été moins obstruée par la neige et la gelée, que les autres chemins de fer du Canada, et qu'il n'y a aucune crainte pour l'avenir à ce sujet.

Ainsi, nous possédons ce chemin, qui contrôle son propre trafic de l'Atlantique au Pacifique, avec son immense réseau de lignes louées et d'embranchements, avec son grand courant d'immigration, avec l'immense rendement de céréales et autres produits qu'il transportera. Prenant toutes ces choses en considération, on peut raisonnablement conclure que ses profits seront suffisants pour payer ses dépenses permanentes, y compris celles faites sur ce chemin durant la dernière année. Il est raisonnable de croire que le trafic sera suffisant pour payer ce qui est nécessaire à l'exploitation du chemin.

L'honorable monsieur qui a parlé avant moi, a parlé d'une promesse faite par le ministre des chemins de fer, l'année dernière, de supprimer la clause relative au droit de désaveu, et il se plaint de ce que cette clause n'ait pas encore été retranchée. Je crois qu'il n'est que juste de citer ce qui a été réellement dit par le ministre des chemins de fer à cette occasion, et que l'honorable monsieur a mal interprété. L'honorable ministre s'est exprimé comme suit :

Mais je suis heureux de pouvoir déclarer à la Chambre que le gouvernement, quoique fidèle à cette politique, a refusé de donner son approbation à la construction, dans la province du Manitoba, de lignes destinées à se relier aux chemins de fer américains, au sud. La compagnie du chemin de fer du Pacifique a tellement réussi dans l'exploitation de sa ligne ; elle fait si bien maintenant qu'elle est capable de se maintenir en s'appuyant sur sa propre force, sur les avantages qu'elle possède, et contre toute concurrence, que nous sommes maintenant en position, bien que nous n'ayons aucun droit, d'après le contrat, de toucher à aucune partie des territoires du Nord-Ouest, de reconsidérer la politique de l'ancien gouvernement et la politique du présent, au sujet de la nécessité qu'il y a de protéger plus longtemps le chemin de fer du Pacifique canadien contre la concurrence.

M. FOSTER

Ainsi, la déclaration du ministre porte que c'est durant la présente année, soit au commencement, soit à présent, ou soit au cours d'une des années prochaines, et elle n'a pas la signification que lui attribue l'honorable monsieur. L'honorable ministre a dit encore :

Je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que, telle est la confiance de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qu'elle se croit maintenant capable de se protéger elle-même, quand sa ligne sera construite au nord du lac Supérieur, et le gouvernement, par suite, croit qu'elle ne tiendra pas davantage à conserver le droit qu'elle a possédé jusqu'à présent d'empêcher de construire, dans la province du Manitoba, des lignes se reliant aux chemins de fer américains au sud.

Ainsi, l'honorable ministre a déclaré que le gouvernement serait en position de reconsidérer la question de savoir s'il est nécessaire de continuer plus longtemps cette politique, qui a été suivie jusqu'à présent à l'égard de ce chemin de fer. Je suis, M. l'Orateur, en faveur de la proposition de faire un prêt à courte échéance, remboursable dans un an, aux conditions posées dans la résolution, pour les raisons que j'ai données, croyant que les garanties offertes sont suffisantes, et que ce prêt est autant dans l'intérêt du pays que dans l'intérêt de la compagnie.

M. McMULLEN : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, du côté de la gauche, de présenter d'autres arguments en opposition à la présente proposition, vu que l'honorable chef de l'opposition a traité le sujet à fond et d'une manière si décisive qu'aucun honorable membre de la droite n'a réussi à réfuter une seule de ses démonstrations. Les discours de l'honorable député qui vient de s'asseoir, me représentent un homme tirant sur Gibraltar avec un fusil d'enfant. De faibles efforts ont été faits pour répondre au discours de maître, prononcé par le chef de l'opposition ; mais l'on n'a pas entamé une seule de ses raisons et de ses conclusions. Les honorables membres de la droite ont essayé, par de faux-fuyants, de contourner les faits irréfutables qu'il a présentés, et ils n'en ont pas été capables. Or, je prétends que depuis que l'on a commencé à construire ce chemin jusqu'à présent, il n'y a eu que des bévues. D'abord, le gouvernement a été très imprudent en passant un contrat pour la construction de ce chemin durant un délai de dix ans. Il a engagé le pays dans cette entreprise dispendieuse avant d'avoir la moindre connaissance de ce qu'elle coûterait. Voilà la première bévue commise. Puis, l'on fit un effort pour former une compagnie, dont sir Hugh Allan serait le président, et cet effort se termina en une disgrâce politique. Ce fut la deuxième bévue. La troisième bévue a été le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui existe maintenant, et qui a reçu de si énormes pouvoirs.

Je crois qu'il est évident, d'après la ligne de conduite adoptée par cette compagnie, que celle-ci est entrée dans cet arrangement avec la détermination de ne pas perdre une seule piastre dans cette entreprise, et je crois que cela a été clairement démontré par les arguments du chef de l'opposition. Il a été démontré que toute cette affaire a été arrangée de manière à ce qu'elle fût la base d'une spéculation de chemin de fer, et qu'un montant d'argent a été soutiré de la caisse publique, en sus de ce qui était nécessaire. Si le gouvernement s'était arrêté à son premier arrangement conclu avec cette compagnie, nous ne serions pas dans cette malheureuse position que nous sommes aujourd'hui. On dirait que la compagnie a accordé au gouvernement des faveurs, et qu'en retour, elle en demande à ce dernier. Ils semblent liés ensemble comme le mari et l'épouse. La vie de l'un dépendra de l'autre, et ils sont si intimement attachés que l'un ne peut rien faire sans l'autre.

Le gouvernement a accordé des faveurs à la compagnie, et la compagnie doit agir de même envers le gouvernement. D'abord si le gouvernement eût adopté l'arrangement au sujet de la manière dont l'argent devait être payé, c'est-à-dire que la compagnie aurait eu le droit de recevoir une action proportionnée pour chaque 20 milles complétés, si,

dis-je, le gouvernement eût adopté cet arrangement, nous ne serions pas dans une aussi mauvaise position que nous sommes aujourd'hui. C'était un moyen salutaire pour le gouvernement, et il aurait dû accepter cet arrangement. Cela l'aurait protégé contre l'obligation de faire de nouveaux prêts dans différentes occasions, car d'après cet arrangement il n'aurait prêté de l'argent que lorsque la compagnie aurait eu réellement droit d'en obtenir, après avoir construit 20 milles, et la balance du premier crédit de \$25,000,000 serait encore dans le trésor et pourrait être affectée à la construction de la ligne. Mais le gouvernement a rejeté cet arrangement et paie la compagnie à mesure que les travaux progressent. Sir Charles Tupper déclara l'année dernière que le gouvernement avait jugé nécessaire d'agir ainsi. Il disait qu'il était tellement difficile de faire un calcul exact du coût de chaque 20 milles, qu'il était nécessaire d'adopter l'autre système, et de payer la compagnie au fur et à mesure que les travaux avançaient. Eh, bien, M. l'Orateur, toute personne qui connaît quelque chose dans la construction des chemins de fer, sait que ce système offre beaucoup de difficultés au gouvernement. Je sais que cela se fait dans certains cas, mais c'est une procédure très risquée, car cela dépendra beaucoup de la manière dont l'ingénieur fait son calcul mensuel de l'ouvrage exécuté, et s'il lui arrive de se tromper, ou s'il est disposé à favoriser l'entrepreneur, vous pourriez être obligés de payer plus que la valeur des travaux exécutés. Les chiffres obtenus par le gouvernement étaient sans doute beaucoup au-dessus de la valeur réelle des travaux construits, et le gouvernement a payé plus qu'il n'était tenu de le faire, et s'est trouvé à ne pas avoir assez d'argent pour compléter les travaux, comme résultat du changement de politique. D'après le système suivi par le gouvernement d'Ontario, un chemin de fer ne peut rien obtenir avant d'avoir construit et mis en opération 20 milles de chemin.

Je suppose que cette proposition, au sujet des 20 milles, s'appliquant au chemin de fer du Pacifique canadien, était copiée du gouvernement. En effet, je remarque que l'on a imité plusieurs des actions du gouvernement Mowat. Il est regrettable que l'arrangement entre le gouvernement et la compagnie ait été rompu. L'année dernière la compagnie est venue devant le parlement et a demandé \$25,000,000. Cependant il était entendu que le gouvernement accordait \$25,000,000, plus 25,000,000 d'acres de terre et s'engageait à construire certaines parties du chemin, et la compagnie, de son côté, s'engageait à terminer le chemin sans faire aucune autre demande au pays. On nous dit que la compagnie avait subi une telle concurrence de la part du Grand-Tronc et du Northern Pacific, sur le marché monétaire du monde entier, qu'elle avait presque désespéré de vendre ses bons ou d'emprunter de l'argent. Elle ne s'attendait à rien de ce genre lors de sa formation. On a dit au pays que les plus riches financiers du Canada avaient entrepris de construire le chemin. On rejeta les offres d'un autre syndicat dans la crainte qu'il n'eût pas les fonds nécessaires pour mettre leur contrat à exécution.

Le gouvernement a jeté des millions pour accorder l'entreprise à cette compagnie. On nous a dit que le pays ne voulait pas payer une seconde fois, et nous laisserons l'entreprise à cette compagnie pour terminer les travaux. C'était simplement une dérision, car la compagnie a depuis fait de nouvelles demandes. Rien de ce qui a été fait par le Grand-Tronc et le Northern Pacific n'a porté préjudice à la compagnie autant que la liaison qui existe entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Cette compagnie de construction était composée de plusieurs membres du syndicat, et devait aussi compter d'autres membres. Cette compagnie a retiré un montant considérable; nous avons les preuves qu'elle a retiré \$600,000 de plus qu'elle n'avait le droit de retirer, et il n'y a aucune preuve qu'elle a remboursé l'argent au chemin de fer du Pacifique canadien. C'était une seule et même

compagnie. Il est évident que lorsque la chose sera signalée à ceux qui font des placements à Londres, ils hésiteront avant d'acheter leurs garanties. M. Stephen, comme président de la compagnie du chemin de fer, laisse certaines choses à M. Stephen comme président de la compagnie de construction. Il retirait son salaire comme président de cette dernière compagnie, et alors ils gardaient ces profits pour eux-mêmes.

Ces transactions ont fait plus de tort à la compagnie que tous les actes des compagnies rivales. Il était entendu que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien construirait la ligne depuis Callander jusqu'à Port-Moody; mais nous voyons qu'elle s'occupe de spéculations partout à travers le pays et fait des efforts pour s'accaparer les autres lignes. Il n'est pas étonnant que le Grand-Tronc en soit venu à lui fait de la concurrence. Cette compagnie a construit une ligne qui a encouragé la colonisation et a rendu de très grands services. Voyez la position des chemins de fer dans cette ville. Le chemin conduisant à Prescott et à Brockville sont sous le contrôle du Pacifique canadien, et le Grand-Tronc n'existe que par le Canada Atlantique. L'argent public est allé dans ces spéculations. La compagnie s'est rendue coupable de la plus condamnable extravagance. Je tiens d'un homme qui a parcouru à pied la distance entre Callander et Algoma-Mills, que sur cette partie d'environ 80 ou 90 milles de chemin, il y a des matériaux pour la valeur de \$500,000 qui se perdent. Ce chemin est inutile, et il a coûté \$2,000,000. C'est une preuve du manque d'expérience chez la compagnie. Ces hommes qui ont fait d'heureuses spéculations dans le Dakota se croient destinés à construire un chemin de fer autour du monde. En général, les marchands en gros sont très bons pour aller défendre un règlement devant accorder une indemnité, mais quand ils en viennent à la construction de chemins de fer, ils sont tout à fait incapables. Et, M. l'Orateur, nous avons instruit une foule de gens aux dépens du pays; nous leur avons enseigné la manière de construire un chemin de fer, et il est évident qu'ils n'en savaient pas un mot d'abord, et au lieu de prendre à leur service des hommes compétents de ce pays, ils ont traversé la frontière et nous ont amené un certain nombre d'américains; et je crois que la moitié de l'argent dépensé sur le chemin est allée dans la poche de ces Américains.

La politique des honorables messieurs, comme ils l'ont déclaré, était de conserver le Canada aux Canadiens; mais dans ce cas, l'argent du Canada est allé en dehors du pays. Pour ce qui est du péage sur le chemin lorsqu'il sera construit, il est entendu que le gouvernement, après que le coût du chemin aura été établi, et que la compagnie aura reçu 10 pour 100 de ses dépenses, le gouvernement, dis-je, aura le droit de déterminer le chiffre du péage. Il est difficile de comprendre comment le gouvernement arrivera à se faire une idée juste du coût réel de la construction, à moins que les chiffres de la compagnie soient plus exacts que ceux contenus dans leurs rapports annuels et que l'on a prouvé être complètement erronés. Je crois que le gouvernement aurait de la difficulté à en venir à une juste conclusion sur ce sujet. La compagnie se croira le droit d'ajouter chaque item, directement ou indirectement, et le coût augmentera continuellement comme les dépenses, et empêchera ainsi le gouvernement de changer les taux.

L'honorable monsieur dit que personne ne peut se plaindre des prix actuels. Je n'ai aucun doute qu'ils sont raisonnables, surtout lorsqu'ils cherchent à cultiver les bons sentiments du peuple et de la Chambre, pour obtenir cet argent, et peuvent s'attendre à un refus si les prix n'étaient pas raisonnables. Mais, M. l'Orateur, j'ose prédire qu'aussitôt qu'ils auront extrait de la poche du peuple tout l'argent qu'ils désirent, les prix ne tarderont pas à atteindre la plus haute cote que permet la loi. L'honorable député de King a fait quelques comparaisons relativement aux garanties que nous avons; mais ses chiffres sont ridicules, comparés à

ceux qu'il nous a donnés l'année dernière. Il nous a dit l'année dernière qu'ils avaient offert des garanties de \$141,247,953, et il nous dit maintenant que toutes les garanties, y compris les terres, etc., ne s'élèvent qu'à \$115,000,000 ou \$28 millions de moins que ce qu'il disait l'année dernière. Cela va de pair, cependant, avec tout le reste de ses calculs. Ces honorables messieurs ont cherché à revenir sur les calculs contenus dans les discours des honorables messieurs de ce côté-ci, mais s'ils examinent leurs propres calculs ils pourront voir qu'ils sont plus ridicules que ceux de ce côté-ci.

Je désire maintenant faire allusion au rapport de l'ingénieur du gouvernement, pour ce qui concerne la valeur réelle des travaux et leur coût. Je ne doute nullement des capacités de l'ingénieur du gouvernement, bien que je doute beaucoup s'il ne prend pas les chiffres sur lesquels sont basés les paiements mensuels. A ce sujet, je dois dire qu'un entrepreneur m'informait que l'été dernier, lorsqu'ils ont fait les estimations mensuelles au sujet du montant d'argent auquel la compagnie aurait droit, ils apprirent qu'il leur faudrait retourner encore, car ils ne purent retirer un million du montant, et ils retournèrent une seconde fois, et augmentèrent la somme du montant nécessaire environ. Cela prouve clairement combien il est facile d'augmenter ou de diminuer le calcul fait par les ingénieurs, et combien ces calculs sont de peu de valeur, à moins d'être faits soigneusement. Au sujet de la déclaration de l'ingénieur du gouvernement, il dit dans son rapport du 1er octobre dernier :

A l'époque où je fis mon calcul, pendant l'hiver dernier, du montant qui serait probablement nécessaire pour remplir les conditions du contrat, et de la date la plus rapprochée à laquelle il pourrait y avoir une communication par chemin de fer entre Montréal et Port-Moody, les renseignements à ma disposition n'étaient ni aussi parfaits ni aussi complets que je l'aurais désiré. Il me fait plaisir, cependant, de pouvoir dire que les observations que j'ai faites durant ma tournée officielle m'ont convaincu que la compagnie a à sa disposition les fonds nécessaires pour remplir son contrat, et aussi que le chemin d'un océan à l'autre sera terminé à l'automne de l'année prochaine, si les travaux sont poussés avec la même vigueur qu'ils l'ont été jusqu'à aujourd'hui.

Il croit, dit-il, que la compagnie a à sa disposition les moyens de compléter les travaux; et après une courte période d'environ six mois, depuis le 1er octobre dernier jusqu'à présent on nous demande un prêt additionnel de \$5,000,000. Maintenant, peu importent les garanties; avant de prêter cet argent du pays, l'on aurait dû déposer devant la Chambre un rapport de l'ingénieur du gouvernement, montrant l'état réel des affaires telles qu'elles sont aujourd'hui, où doit aller cet argent, et quels sont les travaux que l'on doit exécuter. Nous n'avons pas l'ombre d'un renseignement de ce genre; nous n'avons rien pour montrer que l'ingénieur a inspecté la ligne, ou que le rapport qu'il a fait au mois d'octobre dernier était inexact, ou qu'il a eu des raisons pour changer d'idée. Mais la compagnie se présente tout simplement, sans aucun certificat de l'ingénieur, et dit: nous avons besoin de \$5,000,000. Ce prêt est pour un an, dit l'honorable député de King (M. Foster). Je voudrais que ce ne fut pour plus longtemps; mais je crains que ce prêt ait le même sort que ceux qui ont été faits aux compagnies de chemins de fer du pays, et peut-être devenir sans valeur pour le peuple canadien.

Quant à cette somme qui a été mise de côté, dans le but de garantir des dividendes sur les fonds que possèdent les actionnaires, nous trouvons que \$3,000,000, subvention postale, ont aussi été mis de côté, ce qui réduira le coût de la ligne, qui autrement auraient formé une partie de ce que devait recevoir la compagnie. Même si cette ligne venait entre les mains du gouvernement, il aurait à payer aux actionnaires le montant d'argent venant du service postal, pour payer les dividendes sur ces bons. L'honorable député de King (M. Foster) a aussi fait allusion à une prédiction faite par l'honorable monsieur de ce côté-ci, qu'avant deux ans la compagnie demandera \$22,000,000 de plus. Eh bien, nous ne savons pas ce qu'ils ont d'abord demandé; nous savons seulement qu'ils ont demandé au gouvernement

M. McMULLEN

\$20,000,000 en premier lieu; ce pouvait bien être \$10,000,000; mais ils l'ont déterminé en définitive à \$5,000,000. Maintenant je ne comprends pas que les actionnaires aient confiance dans la ligne, et dans leur placement comme devant être avantageux, s'ils ne peuvent pas placer leurs bons chez les fabricants de matériel roulant pour l'équipement de leur ligne. L'honorable député de King (M. Foster) nous dit qu'ils ont assez d'argent pour construire la ligne, et que maintenant il leur faut du matériel roulant. Si c'est là tout ce qu'il leur faut, et s'ils peuvent prouver cet état excellent de choses établi par le président dans sa dernière lettre, nous pouvons certainement en venir à la conclusion qu'il faut qu'ils soient idiots ou fous, ou le public ne les croira pas, et ne voudra pas accepter les bons pour le matériel roulant, s'il leur offre, au lieu de demander au peuple de ce pays de contribuer dans ce but. Mais le secret de toute la chose est ceci: Les recettes du chemin détermineront la valeur des garanties, en proportion de ce que réalise ce chemin sur son coût réel, en outre des dépenses de l'exploitation.

Vous pouvez mesurer dans cette proportion les garanties qui seront offertes au public pour l'argent qu'il avance. Je suppose que nous ayons construit l'Intercolonial de la même manière que nous construisons ce chemin; je suppose qu'un syndicat ait été formé, et que le pays lui ait donné \$20,000,000 ou \$25,000,000 pour lui permettre de construire ce chemin; et je suppose que le même syndicat demande au pays de lui prêter \$15,000,000 de plus et de prendre des actions sur le chemin, et que le pays ait consenti à cela. Quelle serait la valeur de ces actions aujourd'hui?

L'Intercolonial n'a jamais réalisé aucun profit; il peut à peine payer les dépenses courantes, et si chaque article était mis au chiffre convenable, il ne le pourrait pas; mais chaque année le gouvernement a ajouté au compte du principal, jusqu'à ce qu'il ait atteint le montant de près de \$43,000,000, au lieu de \$38,000,000, sous le gouvernement Mackenzie, et je dis qu'aujourd'hui il ne paie pas ses dépenses courantes. Si nous avions une hypothèque sur l'Intercolonial pour \$15,000,000, quelle serait sa valeur? Cette hypothèque ne vaudrait pas une cent dans la piastre, parce que la seule garantie est basée sur les recettes, et le chemin ne couvre pas ses dépenses courantes aujourd'hui. Je dis, maintenant, qu'il en est de même de notre hypothèque sur le Pacifique canadien; en tant que les recettes excéderont le coût annuel de l'exploitation, la garantie aura sa valeur. Le chemin de fer du Grand Tronc a dû être en opération pendant plusieurs années avant que ses recettes pussent excéder les dépenses courantes. Si le Pacifique canadien doit attendre des années avant de réaliser des profits, quelle sera la position du pays? Il aura une hypothèque sur une propriété qui peut à peine se suffire à elle-même. Personne prétendra que c'est là une bonne hypothèque. Je dirais plutôt aujourd'hui, dans les intérêts du pays, que les \$10,000,000 accordés l'année dernière doivent être considérés comme un cadeau à la compagnie; le pays serait dans une meilleure condition aujourd'hui, car nous savons que chaque fois que le Canada a placé de l'argent sur quelque chemin de fer dans ce pays, il n'a jamais pu retirer un seul dollar.

C'est là le cas pour le Grand-Tronc et le Grand Occidental. J'admets que ces lignes sont d'un grand avantage pour le pays, et j'admets que le Pacifique canadien sera aussi d'un grand avantage; je crois que cela va nous ouvrir un grand pays et que nous avons de jolies perspectives; mais d'un autre côté nous ne devons pas nous faire illusion; lorsque nous parlons de \$100,000,000 comme garantie de la maigre somme de \$20,000,000, je crois que c'est voir la chose sous un faux jour, parce que la seule base d'après laquelle nous pouvons déterminer la valeur des garanties est le montant que réalisera le chemin en outre des dépenses courantes.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) a essayé de prouver à la Chambre que les actionnaires n'étaient pas en état de disposer de cet ar-

gent; il a dit que le capital avait été livré au public, avec l'entente distincte que le gouvernement avait une garantie de 3 pour 100, pour dix années, en vertu de la déclaration que le public avait accepté ce capital, et pour pouvoir prêter cet argent, il fallait l'approbation des actionnaires. Je ne veux pas récuser en doute la déclaration de l'honorable député. C'est un homme d'un haut esprit légal et je ne veux pas le récuser en doute, mais je ferai une proposition. Nous savons, d'après le dernier rapport du chemin de fer du Pacifique canadien, que la compagnie a dans Montréal \$15,000,000 d'actions. Nous disons à la compagnie: Si vous ne pouvez satisfaire tous les actionnaires, nous voulons que vous nous reconnaissiez un droit sur votre part du capital-actions. Si vous faites cela nous vous donnerons \$3,500,000 de l'argent entre les mains du gouvernement. Les directeurs mêmes ont ces fonds; il n'est que juste de leur demander 6 pour 100 sur l'argent actuellement dépensé pour la construction. Mais elle a payé ces 6 pour 100 sur la valeur du capital, et voilà comment il se fit que les directeurs ont pu extraire ce montant considérable des fonds de la compagnie. Je dis que c'est voler le pays.

En examinant le rapport du mois dernier, de l'ingénieur, nous voyons que sur une distance de 90 milles de la section du lac Supérieur il n'y eu rien de fait; que 180 milles étaient à moitié finis, et qu'il restait 438 milles à niveler. C'était là des travaux qu'il restait à exécuter sur cette partie du chemin. Nous voyons que sur la section des montagnes Rocheuses, 34 milles ont été nivelés, et presque terminés, mais sur une distance de 100 milles il n'y a rien de fait; 20 milles ont été commencés, et le nivellement est en partie fait sur 55 milles. Voilà ce qui restait à faire au mois d'octobre dernier, et la compagnie disait avoir assez d'argent pour compléter cela. Les honorables messieurs de la droite essaient d'échapper au coup de cet argument, que l'on a démontré comme étant inopportun, que l'argent était destiné à la construction de la ligne; ils disent maintenant que c'est pour acheter le matériel roulant. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter cette question en détail, pour le simple fait que les déclarations faites par le chef de l'opposition n'ont pas été réfutées par les honorables messieurs de l'autre côté. Jusqu'à ce que ces honorables messieurs puissent attaquer avec succès la position prise par le chef de l'opposition, et sa déclaration, il est injuste que le peuple vote ce montant considérable d'argent que demande la compagnie. Nous devons administrer soigneusement les ressources du pays. Comme cela a été prouvé dans le débat sur le budget, le montant de taxation *per capita* augmente très rapidement, et nous devrions hésiter à l'augmenter davantage, en ajoutant des sommes aussi considérables, chaque année. Dans les premiers temps on déclara que le peuple n'aurait plus un seul dollar à payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; mais malgré cela, il a été prouvé clairement par le chef de l'opposition que \$26,000,000 de l'argent du peuple étaient déjà entrés dans cette entreprise, et le montant augmente chaque année. Je dis que cela n'est pas juste. Je dis que si le gouvernement actuel est disposé à suivre cette politique d'accéder à toutes les demandes de la compagnie, il devrait dire en quoi les déclarations du chef de l'opposition sont fausses; mais au lieu de réfuter, les partisans s'efforcent de faire des discours qui ne sont pas plus offensifs que ne le serait une attaque contre Gibraltar. Ils n'ont pas réfuté un seul point de ce qu'a dit le chef de l'opposition. Ce n'a été dans toute cette affaire qu'une répétition de folies, non seulement au sujet de la construction du chemin et des transactions de la compagnie, mais aussi au sujet des dispositions du pays.

Il est regrettable que le gouvernement ait laissé tomber une somme aussi considérable entre les mains de spéculateurs et ait retardé par là même la colonisation. Au lieu de donner ces terres aux colons, il laisse se former des compagnies auxquelles il permet de retirer de grands avantages en leur accordant de grandes étendues de terrains; et s'il

vient des colons pour s'établir dans le Nord-Ouest, ils trouvent qu'au lieu de ce qui est représenté dans les brochures agricoles qui ont été répandues dans le pays—et surtout dans une que nous avons considéré ici et qui contient les portraits des ministres de Sa Majesté—au lieu de concessions de terres et autres avantages, ils trouvent un état de choses bien différent. Je crois qu'un montant considérable d'argent affecté à l'immigration a été perdu, à cause de la politique du gouvernement. Lorsqu'un colon s'aperçoit qu'il a été trompé il écrit à ses amis, il informe ceux qui ont l'intention d'émigrer du désappointement qu'il a eu, et du fait que l'on ne peut obtenir des terres aux conditions mentionnées dans les brochures, et ce résultat sera plus propre à arrêter le courant d'immigration que le fait de dépenser des millions de dollars pour des fins d'immigration de l'autre côté. Il a été commis de graves erreurs dans ce sens, et n'eût été la politique adoptée par le gouvernement relativement aux concessions de terres, nous aurions eu beaucoup plus de colons. Sans doute le gouvernement aurait dû déterminer le prix des terres qu'il a concédées à la compagnie, au lieu de permettre à cette compagnie d'en déterminer elle-même le prix et les conditions, en sus de ce que pourquoi elle avait fait croire aux gens qu'ils obtiendraient des terres. Je ne veux pas retenir la Chambre, mais les honorables messieurs de la droite devraient avoir quelques arguments à opposer à ceux donnés par notre chef. Je leur demanderai de se lever et de donner ces arguments; que les ministres donnent leurs raisons en réponse aux arguments qui ont été posés, et jusque-là il est injuste de demander aux membres de cette Chambre de voter \$5,000,000, ce qu'ils n'ont pas le droit de faire avant que l'on ait démontré l'inexactitude de ce qu'a dit l'honorable M. Blake.

J'ai examiné soigneusement toutes les assertions qu'il a faites, et je crois qu'elles sont exactes à la lettre, et le chef de l'opposition peut franchement demander qu'elles soient critiquées, ce qui prouvera leur exactitude sous tous les rapports.

M. ROSS: En me levant pour parler sur ces résolutions, je n'ai pas l'intention de défendre la politique du gouvernement au sujet du Nord-Ouest, ni la politique de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; mais je veux signaler quelques erreurs quant à l'état des affaires au Nord-Ouest, et aussi dire quel est, dans mon opinion, l'avenir de ce grand pays, les perspectives du chemin de fer du Pacifique canadien, et puis l'avenir du Canada. Lorsqu'une charte fut accordée à la compagnie actuelle, et ratifiée par le parlement, nous n'avons jamais pensé, dans le Nord-Ouest, que la ligne passerait au nord du lac Supérieur, et, au Manitoba nous ne désirions pas qu'elle fût construite, car nous pensions que la construction de cette partie du chemin n'était pas aussi importante; mais les événements qui se sont passés récemment, nous ont démontré et nous sommes maintenant convaincus, que cette ligne est non seulement importante, mais est—à un point de vue politique—la partie de toute la ligne la plus importante, car c'est un chafnon qui n'aurait pu autrement être construit dans des occasions importantes. Nous pensions aussi que le chemin ne serait pas construit très rapidement par la compagnie. Dans la suite nous avons vu l'action des gouvernements, et nous avons constaté que lorsqu'ils se furent engagés de hâter l'exécution des travaux, ils n'ont pas été aussi vite que nous le désirions, et nous nous félicitons de la prompte construction du chemin par la compagnie; mais malheureusement pour nous, dans Winnipeg et les environs, nous n'avons pas prévenu les résultats de cette prompte exécution. Mais le chemin a été à l'ouest de Winnipeg jusqu'aux montagnes, et nous croyons maintenant de première importance de le construire à travers les montagnes Rocheuses, et le compléter jusqu'à la mer. Les derniers événements ont de nouveau prouvé quels immenses services il peut rendre au Canada.

Je lis dans le *Globe* du 2 avril ce qui suit :

Les derniers événements dans le Nord-Ouest prouvent malheureusement trop combien grande était la folie de hâter la construction du chemin de fer, et fournissent par là même aux colons l'occasion de former des établissements sur toute la ligne. Si aujourd'hui les établissements s'étendaient seulement à quelques centaines de milles de Winnipeg, il n'y aurait probablement pas eu de troubles, ou ce ne serait pas d'un caractère aussi grave.

Je dis simplement que la prompte construction du chemin a eu autant à faire dans la guerre du Soudan que dans les troubles du Nord-Ouest, et que les établissements sur la Saskatchewan existaient plusieurs années avant qu'aucun chemin de fer fût construit à l'ouest de Winnipeg. Plusieurs de mes commettants, lorsque j'étais député à la Chambre locale, quittèrent mon comté, et allèrent, contrairement à mes conseils, coloniser le nord de la Saskatchewan, et ces établissements furent créés, non à cause de la rapide construction du chemin de fer, car la ligne avait été construite vers le sud, et il n'y avait eu de construit là, qu'une petite ligne destinée à la colonisation, à plusieurs milles au sud du district qui a été le théâtre de la révolte. Si cette construction n'avait pas été faite aussi rapidement, comment aurions-nous transporté nos volontaires de Fort Qu'Appelle au Creek du Poisson, comment se seraient-ils rendus au Courant Rapide, pour atteindre Battleford, et à Calgary pour se rendre à Edmonton ?

Les colons de la Saskatchewan-Nord auraient été sans secours, si, pour arriver jusqu'à eux, nos volontaires eussent été obligés de traverser les prairies à pied depuis Winnipeg, ou d'attendre après la débâcle sur le lac Winnipeg, ce qui aurait causé un retard d'environ cinq ou six semaines. Cette prompte construction, qui a été cause de la ruine financière de plusieurs d'entre nous à Winnipeg, a rendu des services immenses au Nord-Ouest.

Il est regrettable que cette compagnie soit forcée de nous demander de nouvelles subventions, mais allons-nous la refuser ? Quelques honorables messieurs disent que le gouvernement devrait prendre possession du chemin ; mais je crois que cela serait très regrettable dans l'intérêt du Canada. La politique de patronage qui résulterait de ce fait, ruinerait complètement l'opération de tout chemin d'un aussi long parcours. Il y a une autre question, c'est de savoir comment la compagnie a conduit ses affaires depuis qu'elle a obtenu le prêt de la dernière session ? A-t-elle agi dans l'intérêt du colon du Nord-Ouest, de manière à mériter la considération de la Chambre et du pays ? Je le crois, malgré la question de monopole, les taux de fret sont si peu élevés pour les colons, que je crois qu'elle a droit à la considération de la Chambre et du pays. En 1868, alors que les chemins de fer à l'est de Chicago étaient en voie de construction depuis plusieurs années, les taux sur le blé jusqu'à New-York, par chemin de fer, étaient de 42.60 cents par minot, tandis qu'aujourd'hui, de Winnipeg à Montréal, ils ne sont que de 25 cents par minot, montrant les positions relatives d'un cultivateur de l'Illinois alors et un cultivateur du Manitoba maintenant. L'Union des cultivateurs a déclaré maintes et maintes fois, par ses affaires, que la compagnie avait agi loyalement envers les colons du Nord-Ouest. Cela étant le cas, il se présente les questions suivantes :

Ce chemin de fer paiera-t-il un jour ; et dans ce cas, avouons des garanties pour notre prêt ? La question, s'il paiera ou non, dépend entièrement du caractère du pays qu'il traverse, et son prompt développement. Voyons aux Etats-Unis, ce qui a été fait. De 1852 à 1856, des quatre grandes voies ferrées entre New-York et Chicago furent complétées, et ensuite des embranchements unirent Chicago à Louisville, Cincinnati et St-Louis. En 1857, alors que New-York et Chicago étaient unis, l'exportation totale de matières alimentaires des Etats-Unis ne fut que de \$73,664,431, tandis qu'en 1880, elle s'élevait à \$130,526,483. En 1866 l'exportation du blé n'atteignait que le chiffre de 10,827,721 minots, quatre ans seulement avant la première révolte de

M. Ross.

Riel au Nord-Ouest. Mais en 1883 l'exportation de ce même article s'est élevé à 147,098,585 minots. Cela était dû en grande partie au développement du Grand-Ouest, par suite de la construction de chemins de fer. Puis l'augmentation du commerce intérieur est plus importante dans ce pays, et surtout dans les huit Etats producteurs de blé.

Prenons cinq de ces Etats, la Californie, le Kansas, le Minnesota, le Missouri et le Dakota, et voyons ce qui a causé le développement des chemins de fer. En 1866 il n'y avait dans ces Etats que 465 milles de chemin de fer. En 1884 il y en avait 19,105, et quels étaient les résultats ? Ils ont produit l'année dernière 181,500,000 minots de grain, ou 33,801,315 minots de plus que l'exportation totale du pays en 1883. Voilà ce qu'a fait le développement rapide des chemins de fer aux Etats-Unis, et de là le développement des prairies de l'Ouest. En outre du montant total des exportations en 1883, il a été expédié des ports de Boston, New-York, Baltimore et Philadelphie, de grain, 95 pour 100 ; bœuf, 95 pour 100 ; porc, 93 pour 100 ; bestiaux, 85 pour 100 ; le tout venant des Etats de l'ouest et du nord-ouest. Pouvons-nous attendre les mêmes résultats de notre Nord-Ouest ? Examinons notre propre sol. Ce sol est non seulement égal au meilleur des Etats-Unis, mais il est supérieur à celui de tout le continent américain. L'année dernière j'ai fait quelques remarques à ce sujet, et en réponse on a fait certaines assertions qui n'étaient pas tout à fait vraies. Je vais citer. Je disais l'année dernière, au sujet du sol du Nord-Ouest :

Il n'y a aux Etats-Unis aucune ligne de chemin de fer qui soit aussi longue que ces 900 milles, à l'ouest de Winnipeg, et qui traversent des terres d'aussi bonne qualité sur un parcours de 300 milles. A l'ouest de la Mâchoire-d'Original on trouve de meilleurs terrains que sur la même distance le long d'aucun chemin de fer au Canada. Ces terres sont excellentes. Mais on a aussi parlé de la sécheresse du climat. J'ai examiné le pâturage dans le Nord-Ouest et j'en suis venu à la conclusion que quant un terrain peut produire de tels pâturages, bien qu'ils ne soient pas comparables à ceux qu'on trouve à l'ouest de cette vaste plaine, il renferme assez d'humidité pour produire tout ce qu'on voudra. En voyageant dans ce pays, les gens en viennent à la conclusion que parce que l'herbe est courte le sol doit être pauvre. Loin d'être dans le vrai c'est le contraire qui a lieu. L'herbe qui croît dans les plaines du Nord-Ouest est une herbe particulière, et il ne s'en suit pas que parce que l'herbe est courte, le sol est pauvre. Ceux qui en août ou septembre, et même en juillet, voient cette herbe brune et foncée s'imaginent que c'est un pays desséché et bon à rien, tandis que cette herbe est un foin qui avant d'être coupé subit ou a déjà subi les procédés de la fenaison.

L'honorable député de Marquette (M. Watson) a nié mes affirmations ; il a dit :

Je diffère un peu d'opinion avec quelques honorables messieurs au sujet de la nature du sol à l'ouest de la Mâchoire-d'Original. D'après tout ce que j'ai appris, je crois que ces terres ont bien peu d'importance pour les fins agricoles. Je ne suis pas allé moi-même dans cette partie du pays à l'ouest de la Mâchoire-d'Original, mais d'après toutes mes informations—et je crois que je me renseigne à d'aussi bonnes sources qu'aucun autre député—me démontrent que cette région est presque un désert stérile. Je fus renseigné longtemps avant que le chemin de fer du Pacifique fût construit dans cette partie du Nord-Ouest, et d'après mes renseignements, je savais que c'était une région stérile sur une étendue de plusieurs milles, jusqu'à douze milles à peu près à l'ouest de la Mâchoire-d'Original.

L'honorable député de Perth-sud (M. Trow) a aussi parlé :

Sans fautille, je crois connaître ce pays aussi bien que tout autre député dans cette Chambre. Passé Régina et surtout la Mâchoire-d'Original, le pays n'est pas propice à la colonisation ; il pourra le devenir avec le temps, mais ce n'est pas mon opinion, car le sol est stérile et dépourvu de ses arbres. Quant au député de Lisgar, ses occupations ne sont pas de nature à le faire voyager beaucoup. Il a surtout demeuré à Winnipeg. Il peut parler de cette ville et de ses environs, mais il ne connaît pas le pays comme l'honorable député de Marquette.

Je ne désire pas mettre en comparaison la connaissance que j'ai de ce pays avec celle de l'honorable député de Marquette (M. Watson) ou de l'honorable député de Perth-Sud (M. Trow). Je me contenterai de laisser à la succession des années le soin d'accomplir ce que j'ai dit de ce pays, comparativement à ce qu'ont dit les deux honorables députés. J'ai cette année, M. l'Orateur, une double preuve de la vérité des avancés faits ces dernières années relativement à

ce pays. L'une a été donnée par l'honorable député du comté d'Ottawa (M. Wright), qui, l'année dernière, considérait comme un véritable baron Munchausen quiconque émettrait une opinion favorable au Nord-Ouest, et déclarait nos expressions tellement fleuries qu'aucun pays au monde ne pouvait exister tel qu'on le décrivait. L'honorable député s'est rendu au Nord-Ouest et là vu de ses propres yeux. Il partit incrédule comme Thomas, et il nous revint non seulement après avoir vu ses doutes s'évanouir, mais enthousiasmé au suprême degré de ces vastes prairies. J'ai aussi une autre preuve, qui est une des plus fortes, sinon la plus forte que l'on puisse trouver dans tout le pays, je veux parler de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), un homme dont l'honnêteté d'intention et la rectitude de jugement sont reconnues et acceptées par qui que ce soit dans ce pays. Il est allé au Nord-Ouest. Il n'était pas prévenu en faveur de ce chemin au sud, parce qu'il suivait une autre direction que celle qu'il avait choisie. Il se rendit dans ce pays et l'examina avec soin. Quelques-uns de ceux qui sont au Nord-Ouest ont diverses manières d'examiner la contrée. Les uns sont en wagons Pullman et y voient tout d'un bon œil en buvant de bons vins et en s'amusant. D'autres s'en forment une opinion d'après ce qu'ils apprennent en dînant, ou dans les salles d'un club; tandis que d'autres en acquièrent une connaissance par la supériorité de leur perception intime. Ceux-ci s'y rendent avec des théories déjà formées sur le pays, et si les faits ne viennent pas appuyer ces théories et coïncider exactement avec elles, on les considère comme de nulle valeur. Ceux-là qui vont visiter ce pays sont de zélés admirateurs de leur parti politique, et s'efforcent d'y faire voir un état de choses conforme à leur politique et qui les confirme davantage dans leur opinion du parti. S'ils trouvent quatre faits dont trois ne seront pas conformes à leurs opinions politiques, ils les rejettent tous les trois pour accepter le quatrième, qui s'y rapporte.

L'honorable député de York-Est n'a adopté aucun de ces modes. Il parcourut la ligne du chemin de fer, l'examina avec soin, et prit ses renseignements auprès de tous les cultivateurs qu'il rencontra. Voici son témoignage tel que publié par un reporter du *Globe*. Et je dirai de plus relativement à cette conversation publiée dans les journaux, que je considère sa déclaration comme un tableau véridique du Nord-Ouest, et des affaires de ce pays; je désirerais seulement que le peuple du Canada lût cet article et l'étudiât plus attentivement. Je l'ai lu et même relu tout entier, et dans mon opinion c'est la représentation la mieux faite et la plus vraie de ce pays qui ait été publiée dans les journaux, de la part d'aucun de nos hommes publics, on lui demanda

Avez-vous observé particulièrement le degré de fertilité du sol plus loin à l'est, entre Calgary et le Manitoba ?

Il répondit :

J'entrepris de visiter 7 à 10 excellentes fermes. Je ne remarquai tout le long du chemin presque aucun endroit qui parût stérile. Dans certaines parties entre Medicine-Hat et la Mâchoire-d'Orignal, il y avait une apparence de sécheresse dans l'aspect de la prairie visible, qui disparaissait aux endroits labourés. L'herbe paraît tordue en certaines places, ce qui semble indiquer une chaleur presque continue. L'herbe connue sous le nom d'herbe à bison, là où elle semble sèche, n'en garde pas moins ses qualités nutritives et médicinales, qu'elle soit sur pied ou coupée. En général, le sol est profond et de bonne qualité. Quant au climat je suis convaincu qu'en faisant les semences de bonne heure et en prenant soin de la terre d'une manière convenable, on s'assurerait presque invariablement d'une bonne et prompte moisson.

Quand on lui demanda son opinion sur l'immigration il répondit :

L'immigration d'Ontario a été, en grande partie arrêtée par des plaintes venues de l'ouest, et aussi je crois par l'action d'une certaine partie de la presse d'Ontario, qui persistait trop à présenter certains aspects défavorables, quoique cependant basés en grande partie sur des rapports officiels antérieurs. Je rencontrai une impression générale à cet effet parmi des hommes intelligents habitant au Nord-Ouest, dont la conséquence en général était de porter préjudice aux meilleurs intérêts de l'établissement.

A la suite de son témoignage, je crois que l'honorable député de Perth-Sud devrait se dévouer de sa modestie native et devenir égoïste. Nous avons une autre preuve, et une plus forte encore au soutien de mes allégués de l'an dernier, dans les dix fermes expérimentales établies à l'Ouest de la Mâchoire-d'Orignal pour la culture du grain. En général la production moyenne a été de 21½ minots de blé à l'acre; 44½ d'avoine par acre; l'orge de 23½; les pois de 12½. Combien de comtés dans Ontario peuvent montrer de pareils résultats; et cependant les résultats cités plus hauts ont été donnés par la première semence dans un gazon qu'on n'avait pas même labouré pendant la saison propice, c'est-à-dire en juin; mais tard au mois de septembre et dans la première semaine d'octobre. Avec un sol aussi magnifique et un tel résultat obtenu dans une partie du pays que l'on décrivait dans le pas-é comme un désert stérile, un pays, comme le disait le *Globe* du 13 mai 1884, dont 400 milles de cette partie du chemin ne pourraient assez produire pour subvenir à la dépense de la graisse des roues des locomotives, à moins que les "alcalis" pussent acquérir une valeur commerciale; que ne devons-nous pas espérer des autres parties du pays, et quel n'en doit pas être l'avenir? Relativement au climat, quoiqu'il ne soit pas aussi varié que celui des Etats-Unis, cependant il produit une race vigoureuse, énergique et entreprenante, et dont nous avons des exemples dans la résistance à la fatigue et la bravoure des Métis de la Saskatchewan et du 90ème bataillon de Winnipeg. Quant à la fertilité du sol pour la culture du blé, ce qui suit en donne une description complète relativement à la culture du blé dur n° 1 :—

Les qualités du climat qui conviennent à la culture du blé dans le Nord-Ouest et contribuent d'une manière plus régulière, uniforme et efficace à la production de la récolte que celles que l'on trouve dans des climats plus au sud, sont : plus de soleil chaque jour, qui sont plus longs — par suite de la latitude plus élevée, des nuits plus fraîches, ce qui a toujours un effet favorable à la culture des céréales; des gelées profondes, qui fondent graduellement et produisent l'humidité nécessaire à la croissance de la plante; la chaleur est moins intense pendant les mois où le blé mûrit, les changements de température sont moins fréquents et moins fatals pendant la période critique de la croissance, l'état normal du climat, qui rend possible la production du blé dur en printemps — une récolte faite à peu de frais, par suite de ce qu'elle est rapide, le blé ne prenant que 100 jours à mûrir à compter du temps qu'il est semé.

Ce blé dur n° 1 ne peut être produit qu'au Nord-Ouest et dans le nord du Dakota et du Minnesota. On a fait des efforts constants pour faire pousser cette espèce de blé au 46ème degré de latitude sud. On en a apporté du nord au sud, mais il a toujours trompé les espérances et ne produisait que du blé mou. Un autre avantage que possède notre Nord-Ouest en commun avec le Minnesota, c'est qu'il n'est pas sujet aux trombes ou cyclones qui sont fréquents plus au sud. Au Kansas on en a éprouvé deux ou trois annuellement durant ces dernières 20 années, de même que dans l'Illinois, le Missouri, l'Iowa, l'Indiana et l'Ohio; tandis qu'au Nord-Ouest on en a été épargné. Nos pâturages devront à la suite des années devenir d'une très grande valeur. L'expérience démontre que ces terres devront acquérir de grandes dimensions, particulièrement dans la partie sud de l'Assiniboine, que l'on a pas considérée comme un pays à pâturages par suite de l'aspect sauvage de sa surface; mais eu égard à ce même caractère et à son climat, cette contrée fournira les plus précieux pâturages du Nord-Ouest.

L'avenir de notre pays dépend entièrement de l'appréciation que s'en formera le monde relativement à la production du blé. Y a-t-il un autre pays où l'on puisse faire croître le blé à moins de frais, et de qualité meilleure qu'au Nord-Ouest? Si la réponse est affirmative, alors l'avenir du chemin de fer du Pacifique canadien n'est certainement pas assuré, et l'avenir du Canada n'est pas solidement établi. En jetant un regard sur la production du blé dans le monde, je trouve que l'Europe en requiert 1,375,000,000 de minots, tan-

dis qu'elle n'en produit que 1,100,000,000 de minots, l'Angleterre seule en consomme 210,000,000; la moyenne récoltée en Angleterre annuellement est de 60,000,000 de minots, de sorte qu'il lui en manque 150,000,000 de minots. L'année dernière, ce qui manquait a été fourni principalement par les Etats-Unis, la Russie, l'Inde, l'Allemagne, l'Australie, le Canada, le Chili, l'Egypte et la Turquie, et dans l'ordre mentionné, suivant le nombre de minots fournis. Nos deux seuls rivaux sont les Etats-Unis et l'Inde. Le premier pays a procuré à l'Angleterre l'année dernière 75,833,720 minots, l'Inde 20,988,864 minots. Si l'on considère la production du blé aux Etats-Unis, le premier Etat de l'Union pour le blé est la Californie. L'an dernier elle a produit 45,500,000 de minots; mais cette année elle ne dépassera pas 18,000,000 à 25,000,000 de minots. Les cultivateurs de la Californie abandonnent la culture du blé, et s'adonnent davantage à la production des fruits, par la raison qu'ils peuvent faire \$100 par acre avec leurs fruits au lieu de \$10 avec le blé, et que la production des fruits est beaucoup plus sûre que celle du blé. Dans l'avenir, par conséquent, la Californie cessera entièrement de rivaliser pour la production du blé, et ne donnera principalement que des fruits et des raisins. Le Kansas, l'an dernier, a produit 43,500,000 minots de blé; cette année il n'en donne que 15,500,000, et les prix obtenus l'an dernier par les cultivateurs du Kansas ont été de 19 à 50 centins par minot. Dans tous les Etats qui produisent le blé, et où l'on a semé du blé d'hiver, la récolte en a presque entièrement manqué; et l'on estime que la production du blé aux Etats-Unis sera de 150,000,000 trop faible. Deux Etats seulement peuvent être considérés comme nos rivaux, ce sont le nord du Minnesota et du Dakota. Sont-ils plus favorisés que notre Nord-Ouest, ou le sommes-nous autant qu'eux? Quant à ce qui touche au climat, au sol et à d'autres points de vue, ils se ressemblent beaucoup. On a dit quantité de choses relativement à l'abandon que faisaient nos fermiers du Manitoba et du Nord-Ouest pour aller s'établir dans le Dakota. Je vois que l'honorable député de Huron-Sud disait l'autre jour :

Mais, les honorables messieurs du côté opposé, par les marques de sympathie, l'aide et le soutien qu'ils ont donné au chemin de fer du Pacifique canadien ont tellement embarrassé le chemin de fer de Winnipeg et du Sud Ouest que cette compagnie n'a jamais pu étendre sa ligne au delà de 88 miles de Winnipeg. Quelle a été la conséquence? Tout le monde comprendra aisément que parmi le nombre considérable d'immigrants établis au Manitoba, 50 pour 100 ont quitté le pays. Pourquoi l'ont-ils ainsi quitté?

M. WHITE (Hastings) : Ils ne l'ont pas quitté ?

M. CAMERON : L'honorable député nie le fait. Je n'exprime jamais une opinion dans l'enceinte du Parlement sans être prêt à le prouver, et j'en ai les moyens de la bouche même des honorables députés du côté opposé, particulièrement par leur organe publié dans la cité de Winnipeg.

Il mentionne le journal de Winnipeg qui soutenait le gouvernement. Je m'inquiète peu de lui voir apporter tous les journaux favorables au gouvernement et tous ses amis. Je sais que l'allégué est faux. J'ai pris connaissance du rapport de M. Nimmo, lequel rapport montrait, suivant la nationalité et la province, le nombre des immigrants qui depuis dix ans, à venir au 30 juin 1884, se rendirent aux Etats-Unis. Je trouve par ce rapport que le nombre de personnes qui quittèrent le Manitoba pour aller aux Etats-Unis a été durant cette période de 2,726 hommes et de 2,041 femmes, formant un total de 4,767. Je suis d'opinion que dans le même temps un nombre égal partit des Etats-Unis pour aller s'établir au Nord-Ouest. Ce nombre ne comprend certainement pas 10 ou 5 pour 100 de ceux qui s'établiront dans notre pays. Sans aucun doute quelques-uns l'ont quitté pour revenir dans Ontario. Pour m'assurer davantage de ce fait, j'expédiai une dépêche télégraphique au chef du bureau des statistiques à Washington. Je voulais avoir la quantité durant les quatre dernières années, car je savais que le nombre de ceux qui quittèrent le Manitoba durant ces années a été plus considérable que dans les années précédentes, et qu'il en comprenait presque

M. Ross.

la totalité. Je reçus la réponse suivante : "Etat de l'immigration du Manitoba pendant les années suivantes : 1881, 1,163 ; 1882, 1,398 ; 1883, 1,143 ; 1884, 924." Voilà les chiffres donnés par les autorités de Washington, du nombre de ceux qui laissèrent le Manitoba pour se rendre aux Etats-Unis pendant ces derniers quatre ans. Ce nombre ne représente aucunement 50 pour 100. C'est ainsi que l'honorable député montre de la reconnaissance envers le pays en procurant à ses ennemis de telles armes pour le combattre. Voici une autre dépêche. Elle est de M. J. H. Mactavish, en date du 18 juin 1885, et se lit comme suit :

Les récoltes sur les fermes expérimentales paraissent dans un excellent état, et sont considérablement plus avancées que l'année dernière à la même date. De Winnipeg à Calgary elles n'ont jamais donné de plus belles espérances pour l'avenir. La confiance des colons à Regina et à la Mâchoire-d'Orignal est complètement rétablie. Les cultivateurs et les hommes d'affaires en général sont pleins d'espoir.

Je regrette beaucoup que quelques-uns aient été obligés de quitter le Nord-Ouest pour aller s'établir au Dakota, mais je proteste de toutes mes forces contre cette exagération des faits au détriment du pays. Il a été commis une erreur qui a duré un an de la saison d'immigration, et ça été de ne pas permettre l'établissement des réserves situées au sud de la zone du chemin de fer. Quelques-uns des colons se sont sans aucun doute rendus au Dakota par suite des avancées de l'honorable député de Huron-Sud, publiés partout, allant à dire que le Dakota offre des avantages supérieurs à notre Nord-Ouest; l'on se rendit directement du Canada au Dakota en conséquence de l'interprétation erronée des faits, et l'on alla pas du tout au Nord-Ouest. On n'a jamais eu un seul instant de difficulté à obtenir dans le pays de la terre suffisante à un établissement, — non pas au sud de la zone du chemin de fer pendant un an et quelques mois, — mais au nord et au nord-ouest de Winnipeg on a toujours pu se procurer suffisamment de terres pour les colons. Dans mon opinion, d'ici à sept ans à compter d'aujourd'hui, la grande partie des immigrants au Nord-Ouest viendra des Etats-Unis. De cela je n'ai aucun doute. Les terres à blé aux Etats-Unis sont rapidement prises, et ceux qui désormais voudront s'adonner à la culture du grain iront au Nord-Ouest; et dans la république voisine on commence à apprécier notre pays, ce que l'on fera davantage à une date assez proche. Notre grande source d'immigration, je le répète, viendra des Etats-Unis, dans sept ans. Soixante-quinze pour cent des terres à blé du continent se trouvent au nord de la latitude 49me. Mon opinion est partagée par le consul des Etats-Unis à Winnipeg, et il n'y a pas une plus grande autorité sur le continent américain. Les Etats-Unis ont atteint la limite de la production du blé, et la classe qui y cultive toute autre chose que du blé prend de l'extension, de sorte que d'année en année l'exportation du grain devra diminuer, et ce pays ralentira de plus en plus la lutte qu'il nous fait sur le marché anglais relativement au blé. L'autre jour l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) a fait un avancé que je regrettais, parce que l'honorable monsieur a toujours fait preuve d'une connaissance suffisante des lois agraires des Etats-Unis et du Canada. Ce qu'il a déclaré n'est pas conforme aux faits réels. Voici ce qu'il disait :

Ce qui nuit au Nord-Ouest, ce ne sont pas les critiques de l'opposition ni que l'opposition ait décrié le pays, mais c'est la politique du gouvernement relative aux réglemens de terres, le fait de tenir des terres à un prix plus élevé qu'aux Etats-Unis, d'offrir aux émigrants pour s'y rendre des stimulants moins forts que ceux offerts par les Etats-Unis. Pendant qu'aux Etats-Unis on lui offre un établissement n'importe où il trouvera des terres publiques, la concession d'établissements dans le Nord-Ouest est limitée à une partie du domaine public seulement, tandis que tout le domaine public des Etats-Unis est ouvert au colon.

Maintenant quels sont les faits? Dans les zones des chemins de fer des Etats-Unis, chaque section alterne est réservée pour des établissements et préemptions, de la même manière que nous; et le prix des préemptions est le même, c'est-à-dire de \$2.50 l'acre. En dehors de la zone du chemin

de fer cette différence existe ; et cela seul vient à l'appui des énoncés de l'honorable député de Norfolk, c'est-à-dire qu'en dehors des zones des chemins de fer toutes les terres publiques des Etats-Unis peuvent être choisies comme établissements ou préemptions, mais en dedans de ces zones elles ne diffèrent pas d'avec les nôtres. Or, quelle est la zone du Northern Pacific ? Passant dans le Dakota elle est de 50 milles de chaque côté, soit une zone de 100 milles de large.

M. CHARLTON : Il y en a peu.

M. ROSS : Dans les terres du chemin de fer elles sont exactement les mêmes que chez nous. Dans l'intérieur de la zone, les sections alternes peuvent être prises comme établissements ou préemptions, et les autres sections sont des sections de chemins de fer. En dehors de la zone, chaque section peut être prise, mais dans notre pays le gouvernement a réservé chaque section impaire pour des fins de chemin de fer, pour les céder aux chemins de fer futurs, mais chaque section alterne fait partie du domaine public.

M. CHARLTON : Mon assertion était parfaitement juste quand je disais que toutes les terres des Etats-Unis pourraient être choisies pour s'y établir, tandis qu'au Canada ce n'est pas la même chose. En dehors des terres données au chemin de fer, dans les cantons où cette compagnie n'en possède pas, il existe des établissements seulement dans certaines sections, dans quelques cantons, mais pas dans tous.

M. ROSS : Mais toutes sections prises comme homesteads ou préemptions appartiennent au domaine public, et si le colon se rend au Dakota, a-t-il besoin d'aller à 50 milles du chemin de fer ? Il désire se mettre à une distance raisonnable du chemin de fer pour la vente de ses produits, et 50 milles est une distance trop considérable à cet effet. C'est là la distance sur le Northern Pacific ; et sur le Saint-Paul et Manitoba elle est de 20 milles de chaque côté, ce qui est trop éloigné pour que le cultivateur puisse se rendre au marché. L'honorable député continue :

On accorda des terres aux sociétés de colonisation pour la moitié du prix que le colon était obligé de payer pour ces mêmes terres ; on les vendait à crédit au lieu de les vendre comptant, ce qui fut une autre cause de mécontentement.

Maintenant, on vend chez nous la préemption à crédit. De fait, un homme peut acquérir une préemption et un homestead, et ne payer la préemption que dans l'espace de quatre ans ; et je ne crois pas que l'on puisse me citer un cas où un colon du Nord-Ouest a perdu sa préemption, simplement parce qu'il n'avait pas payé à temps. Quant aux sociétés de colonisation, je ne prends pas leur défense ; je ne crois pas qu'elles aient fait du bien au Nord-Ouest, mais je crois qu'on en a trop dit sur leur compte. Toutes les sections impaires que possèdent les sociétés de colonisation au Nord-Ouest comprennent un peu plus de 1,000,000 d'acres. Ce ne sont que des pointes d'épingles sur la peau d'un éléphant, ce n'est que peu de choses comparativement à l'étendue du pays, et même dans les terres cédées aux sociétés de colonisation les sections alternes peuvent être choisies comme établissements et préemptions, de la même manière que les autres terres du Nord-Ouest, et chaque société doit établir deux colons sur chaque section, paire et impaire, avant de pouvoir obtenir son titre. Il continue ensuite comme suit :

Si le colon avait à choisir entre le Dakota d'un côté et le Manitoba et le Nord-Ouest de l'autre, il voyait d'une part la concurrence dans le taux des chemins de fer qui lui apportaient ses provisions et lui transportaient les produits de sa terre.

Maintenant, quant à cette question, tandis que de notre côté le cultivateur qui expédie son grain est sujet à un monopole existant de nom seulement, de l'autre côté ce monopole existe en réalité, parce que les deux chemins, le Northern Pacific et le Saint-Paul et Manitoba, ont seulement deux endroits, dans le Minnesota-Nord ou le Dakota, ce sont

Fargo et Glyndon. Les compagnies sont tombées d'accord sur leur terrain respectif dans ce pays, et ne viennent pas en concurrence sur aucun autre point. Le Saint-Paul et Manitoba a une partie de l'Etat ou du territoire pour son propre compte, et le Northern Pacific a l'autre partie à lui. Voilà la concurrence telle qu'elle existe là, et elle ne vient pas soutenir l'avancé de l'honorable membre. Pour pousser plus loin l'étude de cette question, je lirai le rapport suivant de Robert H. Lynn, secrétaire de l'Association des cultivateurs du comté de Walsh, dans le Dakota, tel qu'envoyé à la Chambre de Commerce de Chicago :

A une assemblée de l'Association des cultivateurs, n° 138, du district d'Acton, comté de Walsh, Dakota, tenue le 13 avril 1885, il fut adopté une résolution donnant instruction au secrétaire de se mettre en communication avec vous, dans le but d'essayer, s'il était possible, d'expédier le grain de certains endroits sur la rivière Rouge par le chemin de fer Canadien du Pacifique à Port-Arthur, et de là, par les lacs, à Chicago, et à cette fin j'attirai l'attention sur les faits suivants :

La dépense additionnelle de remorquage et des droits de douane par la route proposée serait plus que compensée par le bon marché du fret sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le bas prix du transport par eau, laissant un profit raisonnable comparativement au transport entier par chemin de fer.

La qualité supérieure du blé de la rivière Rouge est bien connue, et pour soutenir cette réputation il est nécessaire de lui faire atteindre l'est sans passer par le marché de Minneapolis.

L'idée suggérée plus haut a été mise à exécution jusqu'à un certain point durant la saison dernière par les acheteurs du blé canadien, qui érigèrent un entrepôt de douane à Emerson, Manitoba, et achetèrent du grain pour l'exportation sur le parcours de la rivière Rouge, sur et près la frontière internationale. Ce qu'il est nécessaire d'avoir c'est l'extension du système auquel co-opéreraient cordialement des cultivateurs de la Rivière-Rouge.

Voici que les cultivateurs du nord du Dakota, où existe la concurrence dont l'honorable député de Norfolk faisait mention comme existant au sud, expédieront leur blé par le chemin de fer Canadien du Pacifique—cette compagnie a le monopole—et le transporteront ensuite à Chicago, à meilleur marché qu'ils peuvent le faire maintenant. L'hiver dernier les cultivateurs du Dakota apportaient leur blé de ce côté de la frontière, payaient les droits de douane, le vendaient à des acheteurs canadiens, et trouvaient moyen d'y faire de l'argent. Maintenant je désire encore une fois, comme je l'ai fait l'année dernière, mettre en comparaison les lois agraires des Etats-Unis avec les nôtres, parce qu'il existe encore un malentendu à ce sujet.

Les lois des Etats-Unis pouvoient à ce que les citoyens des Etats-Unis, ou les personnes qui ont déclaré leur intention d'obtenir la même qualité, et qui sont chefs de familles, ou âgés de plus de vingt et un ans, puissent obtenir des terres tel que ci-dessous mentionné.

Maintenant il est clair qu'un homme aux Etats-Unis doit être âgé de vingt et un ans avant de pouvoir obtenir un établissement ou une préemption. Chez nous, il peut l'obtenir à l'âge de dix-huit ans, et quand il aura ses vingt et un ans il sera devenu propriétaire d'un établissement et d'une préemption ; il possédera 320 acres, en payant \$1.25 par acre, pour la totalité des 320 acres, tandis qu'à cet âge aux Etats-Unis il ne fera que commencer à acquérir sa terre. Maintenant parlons des préemptions :

Les chefs de familles, les veuves ou les personnes non mariées de l'un ou l'autre sexe, âgées de plus de vingt et un ans, citoyens des Etats-Unis, ou qui ont déclaré leur intention de le devenir en vertu des lois de naturalisation, pourront choisir toute terre "offerte" ou "non offerte," ou toute terre non arpentée, dont le titre qu'en avaient les sauvages est éteint, et en acheter une étendue n'excedant pas 160 acres, en vertu des lois de préemption. Dans les 30 jours de l'établissement de l'acheteur, il devra payer un honoraire de \$3.00, et dans l'espace d'un an faire preuve de résidence actuelle et de culture de la terre, alors l'acheteur pourra en acquérir la propriété moyennant \$1.25 l'acre, si elle est en dehors des limites des terres appartenant aux compagnies de chemin de fer ; et au prix de \$2.50 si elle s'y trouve comprise. En aucun temps avant l'expiration du délai accordé pour la production de la preuve et pour le paiement, le colon pourra convertir son droit de préemption en un homestead. Toute personne qui cessera de demeurer sur sa propre terre pour demeurer sur des terres publiques dans le même Etat ou territoire, ou qui possédera 320 acres de terre dans le même Etat ou territoire, aura droit aux bénéfices des lois de préemption.

Maintenant, en vertu de cette loi un homme ne peut acquérir un droit de préemption et un établissement en même temps, par ce qu'il doit habiter pendant une certaine

époque sur chacun, et qu'il ne peut vivre sur les deux dans le même intervalle, et il ne doit pas être propriétaire de terres dans le même Etat ou territoire jusqu'à la quotité de 320 acres, en acquérant un droit de préemption. Ce que nous connaissons le nom de droit de préemption au Nord-Ouest est inconnu aux Etats-Unis. Ce que l'on entend par droit de préemption aux Etats-Unis ressemble à notre droit d'établissement, donnant le droit d'acheter dans l'espace d'un an, après y avoir vécu durant ce temps. Aux Etats-Unis on doit commencer à habiter la terre sujette au droit d'achat immédiatement après la prise de possession. Maintenant parlons du droit d'établissement :

Toute personne étant chef de famille, ou qui a atteint l'âge de vingt-un ans, est citoyen des Etats-Unis, ou a déclaré son intention de le devenir, a droit de prendre possession d'un quart de section ou d'une moindre quantité de terres publiques non concédées, d'après les lois qui régissent les établissements. L'appliquant devra jurer qu'il a droit aux privilèges de l'acte concernant les établissements, et que la prise de possession est faite pour son usage exclusif et à son bénéfice, pour s'établir effectivement sur la terre et la cultiver. Celui qui fait cette demande devra s'établir sur la terre dans le six mois, y résider, et la cultiver pendant cinq années de suite.

Chez nous, un colon ne doit cultiver que pendant trois ans, tandis qu'aux Etats-Unis il doit vivre sur son établissement durant cinq années entières. Dans notre pays il n'est pas obligé d'y demeurer du tout ; mais seulement dans un rayon de deux milles.

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre.

L'ORATEUR : Je crois que l'honorable député doit se borner à la discussion des résolutions du chemin de fer.

M. HESSON : Les honorables députés du côté opposé rappellent mon honorable ami à l'ordre simplement parce qu'il est à donner de bons renseignements à cette Chambre — renseignements qui devraient être connus du pays.

L'ORATEUR : A l'ordre ; à l'ordre.

M. ROSS : M'est-il permis de parler de l'avenir ?

L'ORATEUR : Les résolutions concernant les terres n'ont rien à faire avec la question.

M. ROSS : Je crois que les résolutions concernant nos terres sont de beaucoup d'importance quant à l'établissement du Nord-Ouest.

L'ORATEUR : C'est une sujet trop éloigné de la question.

Sir JOHN A. MACDONALD : Bien entendu, la Chambre doit se soumettre à votre décision ; mais la même question a été longuement discutée par les honorables députés de l'autre côté, sans qu'on les ait rappelés à l'ordre.

L'ORATEUR : Je ne me rappelle pas avoir entendu aucun honorable député discuter les résolutions concernant les terres, et si on l'a fait sans que je l'aie empêché ; j'ai commis une erreur.

M. PATERSON (Brant) : L'autre soir, pendant qu'on discutait un sujet qui avait pris une assez grande extension, et que je suivais de près les arguments des autres, auxquels personne n'avait fait objections, un honorable député s'est levé, et m'a rappelé à l'ordre, et j'ai dû me soumettre à votre sévère décision.

M. L'ORATEUR : Je crois que lorsqu'un honorable député attire mon attention sur le fait qu'un député transgresse les règlements, il est de mon devoir de la rappeler à l'ordre, et j'espère que l'honorable député s'en tiendra à la résolution.

M. ROSS : Je désirerais demander à M. l'Orateur si je puis parler de l'avenir des Indes comparé à celui du Nord-Ouest.

M. L'ORATEUR : Je ne le crois pas.

M. ROSS : En 1869, l'Angleterre avait 4,000,000 d'acres cultivés en blé ; en 1883, elle n'en avait que 270,000. En

M. Ross

France il y avait également une forte diminution dans l'étendue cultivée. Les récoltes du monde entier s'élèvent environ à 2,065,000,000 de boisseaux, et avec le temps nous pouvons dans le Nord-Ouest produire la moitié de ce chiffre. Pendant qu'ailleurs la demande augmente et que le produit diminue, chez nous le produit augmente beaucoup plus rapidement, et nous possédons les futurs champs de blé du monde. Quant au commerce de transport de ce pays, pour ce qui a trait au Nord-Ouest, il se fera presque entièrement par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; il en est même pour les chemins de fer du Sud, et il y en a plus d'un. Même si l'on construit le chemin de fer de la Baie d'Hudson, et s'il réussit, ce que j'espère, les futurs champs de blé du Nord-Ouest fourniront un trafic plus que suffisant pour les deux chemins. Si l'on construit d'autres chemins, il y en aura assez pour eux aussi, parce que le commerce de transport du Nord-Ouest sera immense, mais son plein développement dépendra entièrement de l'extension des chemins de fer dans ce pays. On a dit que nous ne pourrions cultiver le blé dans la partie ouest du Nord-Ouest, parce que son éloignement des marchés et du bord de la mer est si grand que le blé n'y pourra être expédié avec profits ; et que si nous ne pouvons produire du blé à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal, ou même de Qu'Appelle, et le transporter au bord de la mer à des prix qui permettent au cultivateur de vivre, alors la valeur du chemin de fer du Pacifique et l'avenir du Nord-Ouest seront grandement affectés. Mais on a l'espérance qu'on pourra y cultiver du blé.

En jetant les yeux sur les rapports des Etats-Unis, nous voyons que de tout le grain reçu à Portland, New-York, Boston, Philadelphie, Baltimore, et la Nouvelle-Orléans, 183,689,576 boisseaux, ou les trois quarts de la quantité totale, ont été transportés par chemin de fer, 41,949,146 par les lacs et les canaux, 16,058,892 par le fleuve Mississippi ; même en été, un tiers seulement du grain expédié de Minneapolis, passe par Duluth, la balance passant par les chemins de fer ; il y a quatre ans on a essayé d'expédier du blé de Saint-Paul par le Mississippi ; on en a expédié 30,000 boisseaux seulement, et l'essai n'a jamais été renouvelé ; ce qui montre que les chemins de fer aux Etats-Unis peuvent avec succès faire la concurrence même lorsqu'on a un aussi vaste moyen de transport par eau, que le Mississippi, qui coule à travers toute cette contrée. Et si on peut le faire aux Etats-Unis, pourquoi ne le ferait-on pas au Canada ? Je crois que nous le pouvons, je crois que l'agriculture paiera au centre du Nord-Ouest et qu'il y aura abondance de trafic pour le chemin de fer Canadien du Pacifique dans ce pays. Mais il y a une autre chose que l'on perd souvent de vue, et qui sera d'une grande importance pour le développement du Nord-Ouest et du chemin de fer canadien du Pacifique, c'est le commerce interprovincial du Canada. Le commerce intérieur des Etats-Unis est immense. Au Canada, il n'est pas encore bien important, il n'est encore qu'à l'état d'embryon aujourd'hui. Il y a cependant, au Canada, des ressources naturelles variées et distinctes, et nos produits et articles de manufactures peuvent s'entre échanger avec avantage. L'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique donnera une nouvelle impulsion à nos relations internes, stimulera le développement des ressources cachées que nous possédons en si grande variété, et augmentera le commerce de notre peuple tant à l'intérieur qu'à l'étranger.

Qu'est-ce qui garde les hommes et les femmes au travail derrière les fuseaux et dans les fabriques des Etats de la Nouvelle-Angleterre, si ce n'est la demande des cultivateurs du grand Ouest ? Qu'est-ce qui fait que les chemins de fer du Massachusetts, paient si bien aujourd'hui, si ce n'est le commerce de l'intérieur, et ainsi de suite pour les autres chemins de fer dans les différents Etats. Il en sera de même au Canada ; nous enverrons du Nord-Ouest les produits de notre sol aux provinces de l'Est, qui, à leur tour, enverront les produits de leurs manufactures au Nord-Ouest ; cela deviendra une question importante, non seulement pour

le commerce du Canada, mais pour le développement du chemin de fer Canadien du Pacifique, parce qu'aucun autre chemin ne pourra être construit au Canada, de manière à transporter les produits d'un bout du pays à l'autre. Tout ce qui développera le Nord-Ouest fera prospérer le chemin de fer Canadien du Pacifique et tous les autres chemins de fer du pays à l'Est. Les habitants de la Colombie-Britannique pourront envoyer leur bois de ce côté-ci des montagnes Rocheuses aux colons des prairies du Nord-Ouest, et ceux-ci verront aux habitants de la Colombie-Britannique leur blé et leur farine. Aujourd'hui, les habitants de la Colombie-Britannique importent annuellement 448 charges de wagons de blé et de farine des Etats-Unis; lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique sera terminé, toute cette farine y sera expédiée des moulins du Nord-Ouest.

L'année dernière, la population de la Colombie-Britannique a expédié 577 wagons de saumon au Sud et en Angleterre; mais lorsque le chemin de fer du Pacifique sera terminé, le saumon pourra aussi être expédié dans l'est du Canada et en Angleterre. Sur le Pacifique du Nord, les chargements destinés à la Colombie-Britannique sont en moyenne de trois wagons de marchandises par jour, et ils sont envoyés aux marchands de cette province par ceux d'Ontario et de Québec. Voilà donc un trafic qui va aller au chemin de fer Canadien du Pacifique aussitôt après son achèvement.

La Colombie-Britannique va aussi envoyer au cultivateur du Nord-Ouest les fruits qu'il ne peut pas cultiver avec succès. Le développement des mines de la Colombie-Britannique, qui suivra nécessairement l'achèvement du chemin de fer, sera d'une valeur immense pour le Canada, et constituera pour la compagnie elle-même une source féconde de revenus.

Le commerce intérieur des Etats-Unis est estimé à \$1,000,000,000, ou sept fois autant que leur commerce avec l'étranger. En 1876, 10,000,000 de tonneaux de marchandises ont été expédiés par le New-York Central, le chemin de fer Pennsylvania et le chemin de fer New-York, lac Erié et Occidental, voies ferrées qui relient New-York à l'Ouest; en 1883, ce même trafic se chiffrait par 46,000,000 de tonneaux.

Si notre commerce intérieur est dans la même proportion que notre commerce avec l'étranger, le trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique devra être immense, beaucoup plus qu'on pourrait se l'imaginer aujourd'hui.

Nous allons aussi avoir, pour le Pacifique canadien, un grand chemin direct. Sur le chemin de fer du Pacifique Central, pendant que le commerce local a augmenté de 15,780,000 à 16,442,000 entre 1880 et 1883, le trafic de plein parcours a doublé dans le même espace de temps, et en 1883, il formait le tiers de la totalité des recettes. Voilà les résultats, et ils démontrent que le trafic de plein parcours augmente très rapidement sur le Pacifique Central, dont les recettes, sur la ligne-mère, ont été de \$10,804 par mille en 1883.

Le chef de l'opposition a prétendu que "entre Callander et Port-Moody—2,500 ou 2,600 milles—il y a une population de 150,000, peut-être de 200,000 blancs. Aussi, quand on examine ce chiffre d'une couple de cent mille de blancs, dont tous n'ont pas des âmes blanches"—je ne sais pas ce qu'il veut dire par-là; est-ce une insinuation contre la population du Nord-Ouest? Je ne saurais le dire, mais si c'en est une, j'y suis sensible. "Mais le Pacifique du Nord, continue-t-il, a une population d'environ 2,000,000 qui alimente son chemin, tandis que de Callander à Port-Moody le Pacifique canadien ne peut compter que sur 200,000.

Or, quels sont les faits? Prenons le Minnesota, l'un des Etats les plus considérables que traverse le Pacifique du Nord, et dont plus de la moitié de la population se trouve échelonnée sur le chemin. L'honorable monsieur pourrait raccorder Ontario avec le Pacifique canadien parce que ce chemin va jusqu'à Callander, tout aussi bien que de raccorder le Minnesota avec le Pacifique du Nord. Eh bien, dans

l'Etat du Minnesota, sur un parcours de 4,442 milles, le Pacifique du Nord n'en possède qu'un onzième; le reste appartient à d'autres chemins. Je suis certain que le Minnesota ne donne pas même un douzième de son trafic à cette compagnie.

Prenons ensuite le Dakota. Le Pacifique du Nord ne possède qu'un sixième de l'entier parcours de cet Etat, et je suis certain qu'il n'en obtient pas plus d'un sixième du commerce de transport. Dans l'Idaho, le Pacifique du Nord n'a qu'un neuvième seulement de parcours. Il a tout le Montana. Dans l'Oregon et le Territoire de Washington, un tiers seulement des importations et un dixième seulement des exportations prennent la voie ferrée; le reste est transporté par les steamers et les voiliers,—en sorte que sur la totalité de trafic un quart seulement va par voie ferrée, et encore est-il partagé entre deux chemins: le Pacifique du Nord et l'Oregon Short Line. Donc, le total de la population qui alimente le Pacifique du Nord n'est que de 374,095 âmes, et encore ce chiffre est très élevé pour ce qui est de l'alimentation directe; tandis que sur notre chemin la population est de 200,000, et, en outre, il n'y a pas, traversant notre territoire, d'autres voies ferrées que notre population puisse utiliser pour ses importations et ses exportations. Notre chemin est un monopole, tandis que le Pacifique du Nord est forcé de soutenir la concurrence de plusieurs lignes qui lui disputent le trafic. Ainsi donc, l'honorable chef de l'opposition a basé son argument sur de fausses prémises.

Quant au trafic direct, le commerce avec la Chine, le Japon et la côte du Pacifique, spécialement San-Francisco, pendant l'exercice clos le 30 juin 1884, a été de \$18,756,846. L'année dernière, il a été expédié à la Chine et au Japon, par voie de San-Francisco, 3,080 wagons de farine, et environ 1,200 wagons de thé ont été expédiés à l'est par voie ferrée. Ce n'est que dans ces dernières années que la Chine et le Japon ont commencé à se servir de notre farine, et il n'y a pas de doute qu'ils vont en augmenter considérablement la consommation; il n'y a pas de doute, non plus, que pour l'avenir ils auront recours au Nord-Ouest, car la Californie, ainsi que je l'ai déjà dit, commence à se livrer exclusivement à la production des fruits. Cette circonstance donnera donc au Pacifique canadien un trafic considérable, et au Nord-Ouest un nouveau débouché pour son grain:

Voyons maintenant pour le trafic de l'est. L'année dernière le Canada Est seulement a eu besoin, pour sa consommation, 670 wagons de riz et 794 wagons de thé, articles qui lui venaient auparavant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. A l'avenir, la plus grande partie de cette quantité lui sera apportée par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il faut qu'elle lui vienne de la Chine et du Japon par cette voie, parce que notre chemin nous donne toutes les facilités possibles pour nous assurer du commerce de la Chine et du Japon.

La route d'hiver la plus courte, de San-Francisco à Yokohama, est de 5,250 milles; de Yokohama à San-Francisco, pour le retour, elle est de 4,716 milles; en été, la même route est de 4,428 milles. De Port-Moody à Yokohama la distance est de 4,200 milles; de Port-Moody à Montréal, de 2,895 milles; de Montréal à Liverpool, de 3,043 milles. Ainsi, de Yokohama à Liverpool, *via* Port-Moody, la distance est de 10,138 milles. De New-York à Liverpool, elle est de 3,431 milles; de New-York à San-Francisco, 3,331 milles, et de San-Francisco à Yokohama, la moyenne des trois routes entre ces deux points est de 4,650 milles. Donc, la distance totale de Yokohama à Liverpool, *via* le Pacifique canadien, est de 10,138 milles, tandis que par voie de San-Francisco elle est de 11,411 milles—ce qui fait, en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique, une différence de 1,273 milles.

Les chiffres que je viens de donner ont été fournis par la compagnie de navigation des paquebots-posta du Pacifique. Même de New-York à Port-Moody, et de là à Yokohama,

viâ le Pacifique canadien, la distance est de 623 milles en faveur de ce dernier chemin de fer.

En 1883, les exportations de la Chine en Angleterre ont été de \$50,488,655; les importations d'Angleterre, \$21,124,270; les exportations du Japon en Angleterre, \$3,315,460; les importations, \$11,382,865: total, \$86,511,200. Et nous pouvons obtenir une partie de ce trafic.

Quelques honorables députés ont dit que ce n'est pas un avantage d'avoir un trafic direct, que ce n'est pas un avantage d'avoir des chemins de fer qui passent à nos portes. Je m'inscris en faux et je prétends tout le contraire. Ils demandent: quel avantage y a-t-il donc à ce qu'un particulier passe par notre chemin pour aller d'Angleterre en Australie ou aux Indes? Mais il y a toujours des avantages à retirer du passage, sur notre chemin, de riches particuliers qui peuvent ainsi voir notre pays. Quel est le but, l'objet de ces voyages? Plusieurs de ces voyageurs sont des gens à l'aise qui sont portés à faire des placements ou qui ont, dans la mère-patrie, des amis ayant des capitaux à placer. Je dois dire ici qu'une grande partie des capitaux étrangers placés aux Etats-Unis l'ont été au commencement, simplement parce que des gens qui voyageaient sur les chemins de fer américains par plaisir ou pour des raisons de santé, visitant le Colorado et d'autres Etats et voyant ce que le pays valait, ont commencé à y placer de l'argent ou à pousser leurs amis à faire des placements. Telle a été l'origine des placements de capitaux étrangers aux Etats-Unis, et il n'y a pas le moindre doute que les mêmes causes auraient les mêmes effets dans notre pays. Aussi, devrions-nous, par tous les moyens possibles, amener les capitaux étrangers à développer notre pays; on n'y parviendra certainement pas en le décrivant.

On se demandera peut-être: Si le Nord-Ouest, qui doit donner au Pacifique canadien la plus grande partie de son trafic, est tel qu'on le représente, comment se fait-il qu'il est aujourd'hui dans une condition aussi malheureuse? En voici les principales raisons: excès de commerce et de spéculation parmi nous-mêmes, qui ont amené mécontentements et désillusions; prostitution d'assemblées de cultivateurs, conduites par des démagogues, aux fins politiques les plus viles, celles de vilipender le pays; épreuves envoyées par la Providence sous la forme de gelées prématurées, suivies, une année après, par des pluies qui ont fait manquer la récolte; bas prix obtenus par le blé sur tous les marchés du monde; erreurs commises par le gouvernement et par l'opposition quant au véritable caractère du pays et à ses besoins.

Les deux partis politiques sont également blâmables de la manière dont ils s'y prennent pour obtenir des renseignements sur le pays: ils n'acceptent que les informations qui leur viennent de leurs partisans. On dirait que les réfugiés et les parasites politiques réussissent mieux à former l'opinion des deux partis au sujet du Nord-Ouest, que les gens impartiaux et à jugement sain qui connaissent d'expérience le pays depuis des années et qui savent ce dont il a besoin. Les populations du Nord-Ouest s'opposent à ce que leur pays serve de ballon aux deux partis, avec le gouvernement comme point d'arrêt. Il ne faut donc pas s'étonner si le Nord-Ouest est resté en arrière; mais son avancement ne saurait être retardé.

Deux causes ont fait avancer rapidement les Etats-Unis dans la voie du progrès, depuis dix-huit ans. La première, c'est qu'ils ont su élaguer la question des droits d'Etats, et effacer par là même, à l'aide de la guerre, la ligne Dixie. La seconde, c'est d'avoir su, immédiatement après cette guerre, unir toutes les populations pour presser à la construction de chemins de fer qui devaient développer l'Ouest.

Notre pays est trop divisé par l'esprit de section; de fait une ligne Dixie entoure chaque province, et ici même, dans cette Chambre, nous paraissions nous efforcer d'accentuer davantage et de rendre plus forte cette ligne de démarcation. Tout en croyant fermement à la justice de droits pro-

M. Ross

vinciaux, il me semble qu'il est du devoir de cette Chambre d'étouffer autant que possible l'esprit de section et de faire tous ses efforts pour unir notre peuple en lui inculquant le sentiment de l'unité et d'un avenir glorieux. Votre presse est trop dominée par cet esprit de section, elle est trop provinciale, si je puis dire ainsi, et nous n'avons pas de journaux qui s'élèvent au-dessus de ces mesquines considérations pour prêcher la cause du Canada comme tout. Prenez nos deux principaux journaux, et vous ne manquerez pas de lire entre les lignes: Ontario, Ontario.

Heureusement, si nous ne savons pas faire notre devoir sous ce rapport, nos volontaires l'ont fait pour nous dans l'Ouest, au péril de leur vie. Nos soldats de la Nouvelle-Ecosse, de Québec, d'Ontario et du Manitoba se sont sacrifiés pour maintenir l'intégrité de la Confédération, et ils l'ont accompli de leur sang. Revenus dans leurs foyers, ils feront encore plus que nous, car ils favoriseront l'immigration dans nos prairies fertiles. Dans le baptême du feu, ils ont appris à mieux aimer leur pays et à avoir une foi nouvelle dans son avenir. Puissent les malheureux troubles qui viennent de finir dans le Nord-Ouest avoir pour nous le même effet que la guerre civile a eu pour les Etats-Unis! Si, unis comme nous devrions l'être, nous nous mettons énergiquement à l'œuvre pour construire des chemins de fer dans nos vastes prairies de l'Ouest, nous pourrions espérer les mêmes résultats.

La première chose à faire pour atteindre ce but, c'est de terminer le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui doit unir notre population par un lien de fer et développer nos ressources si vastes et si variées. Quand on en viendra à écrire l'histoire de ce pays, ce qu'on devra surtout mettre au crédit du très honorable premier ministre actuel, c'est la part qu'il a prise à l'établissement de la Confédération et à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. En même temps, on devra tenir compte à l'honorable député de York-Est d'avoir exécuté des travaux entrepris par son prédécesseur dans la direction des affaires publiques.

Convaincu que ce chemin est une nécessité politique et nationale, une nécessité commerciale pour notre population, connaissant parfaitement le pays que traverse le chemin de fer de Montréal à l'Océan Pacifique, ayant une confiance absolue dans son avenir et dans la part importante que l'Ouest doit prendre au progrès matériel du pays; après avoir eu l'occasion d'observer et de comparer notre contrée de l'Ouest avec celles qui, au sud, sont traversées par des chemins de fer semblables; après avoir vu comment les voies ferrées ont développé ces contrées et ce que ces dernières font pour les entretenir, c'est avec plaisir que j'appuierai les résolutions qui doivent avoir pour effet d'assurer le prompt achèvement de notre grande voie nationale.

M. DAWSON: Je suis sûr que la Chambre doit avoir écouté avec plaisir le discours d'un député indépendant qui a traité la question d'une manière impartiale et jeté un jour considérable sur le sujet sous le rapport de son influence sur les territoires du Nord-Ouest. Aussi, je félicite mon honorable ami de Lisgar à l'occasion du discours qu'il vient de prononcer.

Dans une occasion comme celle-ci, au moment de terminer la plus grande entreprise dans laquelle le Canada se soit jamais engagé, je crois qu'on doit accorder un peu de latitude, et certes les deux partis s'en sont donné. Il ne me semble pas hors de propos de jeter un coup d'œil en arrière et de voir dans quelle condition se trouvait autrefois le Nord-Ouest.

Dans son éloquent et habile discours, l'honorable secrétaire d'Etat a parlé des voyages des Français il y a plusieurs années; il aurait pu remonter un peu plus haut dans le passé. Nous avons la preuve que dès 1666 les Français ont pénétré jusqu'au lac Winnipeg et sont allés, quelques années après, du lac Winnipeg à la baie d'Hudson. Plus tard encore, ils explorèrent le pays, par le Mississippi et par la Saskatchewan, jusqu'aux montagnes Rocheuses.

Après les Français vint une autre race, les Montagnards, écossais qui, chassés de leur pays par les troubles politiques, vinrent s'établir ici après la cession de Québec, et firent le commerce des pelleteries avec le Nord-Ouest. C'étaient des hommes qui avaient mené chez eux une vie active, des hommes habitués à la guerre et à la lutte, des hommes de haute position pour la plupart, et dans les déserts du Nord-Ouest, ils virent qu'ils pourraient encore être des chefs, eux qui ne l'étaient plus dans leur pays. Ils remontèrent la Saskatchewan jusqu'aux montagnes Rocheuses, descendirent la rivière Mackenzie jusqu'aux mers arctiques, et traversèrent les montagnes Rocheuses jusqu'à l'océan Pacifique. C'est grâce aux découvertes de ces hardis voyageurs que l'Angleterre put établir ses droits sur la Colombie-Britannique. On peut dire en toute vérité que le drapeau de la Grande-Bretagne a été porté jusqu'à l'océan Pacifique et aux mers arctiques au son de la cornemuse et du pibroch des Montagnards écossais. Ils ont été les explorateurs et ce sont eux qui ont établi dans le Nord-Ouest le grand trafic pendant longtemps exploité par la compagnie du Nord-Ouest. Ils avaient sur l'océan Pacifique de grands navires qui, même dans ces temps primitifs, transportaient les pelleteries de la partie septentrionale du continent jusqu'à la Chine.

Nous avons ensuite les colons qui arrivent au Nord-Ouest. Nous avons lord Selkirk qui essaie d'établir une colonie connue sous le nom d'établissement de la Rivière-Rouge, établissement qui fait aujourd'hui partie de la province du Manitoba. Au bout d'un certain temps, cette colonie fut solidement établie, mais non sans avoir eu à lutter beaucoup; il y eut des révoltes parmi les indigènes qui chassèrent les colons, dont quelques-uns s'en allèrent au lac Winnipeg et les autres se réfugièrent au Canada. En sorte que la rébellion que nous venons d'avoir au Nord-Ouest n'est pas la première qui ensanglante ces parages, et les doux agneaux que la mauvaise administration du gouvernement et d'autres causes ont portés à la révolte étaient depuis longtemps habitués à ces sortes de choses. En 1816 il y eut une autre rébellion dans laquelle le gouverneur et plusieurs de ses administrés furent tués aux Plaines de la Grenouille. Ensuite la paix régna pendant longtemps; mais de 1840 à 1845 les habitants de la colonie furent très turbulents, et le gouvernement impérial dut y envoyer des troupes. En 1846 le colonel Crofton y mena, par la baie d'Hudson, le 6^e régiment d'infanterie, qui resta dans le Nord-Ouest pendant plusieurs années. Ce furent les métis anglais qui firent cette révolte, et non les Français. Les Anglais étaient alors incontrôlables, et les métis français, qui se révoltèrent plus tard, étaient paisibles et loyaux.

M. CASEY: Je ne veux pas être déraisonnable, mais nous ne discutons pas en ce moment la question des troubles du Nord-Ouest—

M. l'ORATEUR: Non, la question des troubles du Nord-Ouest viendra plus tard.

M. DAWSON: Je pensais que comme le secrétaire d'Etat et d'autres honorables messieurs avaient fait allusion au passé, on m'accorderait le même privilège. L'honorable chef de l'opposition a parlé longuement de tout ce qui a rapport au Nord-Ouest, de la rébellion et de plusieurs autres choses.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député sera très court, afin que nous puissions en arriver au concours.

M. DAWSON: Je vais être très court. Je ne suis guère dans l'habitude d'absorber le temps de la Chambre, et je n'ai certainement pas l'intention d'être discourtois vis-à-vis de mes honorables collègues de la gauche.

Ainsi donc, M. l'Orateur, en 1846 le colonel Crofton arriva au Nord-Ouest avec un régiment anglais qui y demeura quelques années. En 1857 nos carabiniers canadiens y furent envoyés parce qu'une rébellion menaçait

d'éclater. La même année, le gouvernement du Canada y envoya une expédition chargée d'explorer le pays jusqu'aux montagnes Rocheuses. Après cela, le Nord-Ouest fut longtemps négligé, mais depuis 1869, époque de la première rébellion de Riel, il est devenu plus connu.

En 1871, commencèrent les explorations entreprises dans le but d'amener la construction de ce vaste chemin de fer, qui durèrent huit années et qui coûtèrent au moins \$5,000,000, sans résultats. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait de grandes difficultés à vaincre pour passer dans la plaine et à travers les montagnes Rocheuses. L'honorable chef de l'opposition et plusieurs autres préopinants ont lu des extraits d'une description du pays dans la chaîne des Selkirks pour montrer que la ligne passait par une région impraticable et que les avalanches de neige rendaient dangereuse. On a cité un ouvrage écrit par le premier ingénieur du chemin, je suppose que c'est lui—dans lequel je lis :

Montagnes d'une grande élévation, par groupes, tout au-dessus de falaises hardies, à droite et à gauche. Quelques-unes ont des pics en forme de cratères couverts de neige.

Nous traversons le chemin d'une grande avalanche de neige, une avalanche divisée en deux fourches, une d'environ cinquante verges de large, et l'autre d'environ cent cinquante verges. Des milliers d'arbres de deux ou trois pieds de diamètre, ont été mis en pièces par cette avalanche, et les racines, les troncs et les branches ont été emportés, et, avec une multitude de roches de toutes dimensions, précipités dans le lac pour former un promontoire dont il reste encore trois ou quatre cents pieds. Au sud, par-delà le lac, le regard se repose sur une immense montagne rayée de crevasses remplies de neige.

Il parle de milliers d'arbres de deux ou trois pieds de diamètre qui auraient été brisés par des avalanches. Comment des milliers d'arbres de cette taille peuvent-ils croître dans un petit espace de 50 verges, c'est ce qu'il serait difficile de dire. Un arbre prend de 300 à 500 ans pour atteindre un diamètre de deux à trois pieds; par conséquent il est évident qu'il n'a pas pu y avoir des avalanches en cet endroit depuis bien des années, et le voyageur ne court guère de risque en passant par ce chemin, si les avalanches ne se produisent qu'une fois tous les cinq ans.

Le secrétaire d'Etat dit que le président de la compagnie, dans l'exécution de cette grande entreprise, a communiqué aux travailleurs l'esprit dont il était animé lui-même. Il ne saurait y avoir de doute que l'entreprise a été poussée avec une énergie extraordinaire, depuis le président jusqu'au dernier employé. Quelques-uns des officiers chargés de sections particulières se sont certainement distingués. Je me permettrai de mentionner surtout une section que je connais particulièrement bien, celle de la côte nord du lac Supérieur. La compagnie l'avait confiée à plusieurs ingénieurs très habiles sous les ordres d'un maître de métier, M. Ross. Ils ont établi des tunnels dans les montagnes et construits plusieurs beaux ponts. On a beaucoup parlé des ponts de chevalets temporaires construits sur cette section. Eh bien, M. l'Orateur, dans la construction d'un chemin de fer il est nécessaire, tout d'abord, de construire des ponts de chevalets temporaires afin que les wagons puissent se rendre aux travaux en cours d'exécution au delà des cours d'eau ou des ravins que ces ponts traversent. Quelquefois on les fait assez solides pour qu'ils puissent durer longtemps. Quoi qu'il en soit, sur la rive nord du lac Supérieur, ces ponts temporaires sont rapidement remplacés par d'autres plus substantiels. Sur la rivière au Pic, sur la rivière Nipigon, et sur plusieurs autres cours d'eau il y a de magnifiques ponts en pierre, et je crois que des ponts de ce genre ne tarderont pas à traverser tous les autres cours d'eau.

Toute la section comprise entre Callander et Port-Arthur a été confiée à MM. Harry Abbott et John Ross, qui se sont certainement distingués en exécutant cette entreprise immense dans l'une des parties les plus difficiles de tout le continent; en effet, je crois qu'on finira par se convaincre que la section immédiatement au nord du lac Supérieur aura été plus rude que le passage dans les montagnes Rocheuses.

La compagnie a publié un exposé de ses affaires dans lequel le président traite d'une question qui a été d'une grande importance pour le pays. Voici ce qu'il dit :

Lors des derniers troubles du Nord-Ouest, la compagnie a été heureuse de pouvoir faciliter le transport des troupes et du matériel au théâtre de l'insurrection ; et quoique les volontaires aient éprouvé des désagréments inévitables en passant au nord du lac Supérieur, la rapidité avec laquelle le transport a été effectué a contribué dans une large mesure à la répression de la révolte. Cette circonstance a fait voir que le chemin de fer pourra probablement, lorsqu'il sera terminé jusqu'à l'Océan Pacifique, prendre une part même plus importante à la défense de l'Empire, et que son utilité sous ce rapport ajoutera à sa valeur comme instrument pacifique dans la consolidation et le développement des ressources du Canada.

Le président de la compagnie a fait preuve d'une grande modestie en s'exprimant ainsi. Il n'y a pas le moindre doute que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a rendu au Canada un service des plus importants en transportant les volontaires avec la rapidité que l'on sait. Si ce chemin n'avait pas existé, quelles auraient été les conséquences ? Jo me souviens — car j'ai eu beaucoup à faire, dans une occasion antérieure, avec l'expédition de troupes — je me souviens que quand la première rébellion éclata, le canal du Sault-Sainte-Marie nous fut fermé et qu'il fallut, pour racheter les rapides, construire sur le sol canadien des chemins par lesquels les munitions militaires furent voiturées jusqu'à bord des steamers du lac Supérieur. Cela occasionna beaucoup de retards. Lorsque les autorités américaines virent que nous avions effectué le transport et que nous pouvions nous passer de leur canal, elles vinrent nous dire : " Nous allons ouvrir le canal et vous n'avez pas besoin d'envoyer ces troupes par le portage ; nous consentons très volontiers à ce que vous fassiez passer troupes et munitions par le canal." Cette permission venait trop tard, et l'excuse qu'on a donnée du retard, c'est qu'il avait été occasionné par les autorités de l'Etat et non par le gouvernement fédéral.

Je suis franchement d'avis que si nous n'avions pas eu une route à nous pour envoyer des troupes au Nord-Ouest — et nous ne l'aurions pas eue sans le chemin de fer canadien du Pacifique — on nous aurait, cette fois-ci encore, refusé le privilège de les expédier par les Etats-Unis. Ce refus n'aurait pas été dicté par un sentiment d'hostilité chez le gouvernement et les autorités des Etats-Unis, car je les crois fort bien disposés à l'égard du Canada ; mais il leur aurait été imposé par certaines classes très nombreuses aux Etats-Unis qui n'auraient pas manqué de dire qu'ils cherchaient à aider le gouvernement canadien et écraser des patriotes qui s'étaient soulevés pour défendre leurs droits. Le gouvernement aurait peut-être hésité dans cette circonstance, quel que soit d'ailleurs son bon vouloir à notre égard, à nous permettre de faire passer nos troupes sur son territoire.

Supposons que la chose serait arrivée, que nous aurions été refusés par les Etats-Unis, quel aurait été le résultat de ce refus ? Deux mois se seraient écoulés avant que nos troupes fussent parvenues à destination — c'est-à-dire depuis le 26 mars, jour où nous parvint la première nouvelle de l'insurrection, jusqu'au 26 mai. A en juger d'après les mécontentements qui existaient chez les métis et d'après l'influence que ces derniers avaient sur les sauvages, il est évident que plusieurs des tribus qui habitent le voisinage des montagnes Rocheuses auraient pris les armes, et que nous aurions eu à les rencontrer bien en deçà de Qu'Appelle, probablement aux portes mêmes de Winnipeg. Tout cela nous a été évité par l'énergie avec laquelle la compagnie du Pacifique a poussé l'exécution de ses travaux et par la célérité qu'elle a déployée dans l'expédition des troupes ; et nous lui devons une dette de gratitude pour nous avoir ménagé des déboursés probablement beaucoup plus considérables que ceux que nous sommes appelés à faire en ce moment.

J'espère que la ligne du Sault-Sainte-Marie finira par être établie. C'est une ligne très importante, bien que l'honorable député de Wellington-Ouest (M. McMullen) dise qu'elle est dans une condition déplorable ; mais je crois que l'honorable député de Norfolk-Nord a dit qu'elle devrait être

M. DAWSON

exécutée. Je suis fermement de cette opinion, pour ma part, car elle devra se raccorder aux lignes américaines, et alors elle apportera un trafic considérable au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Elle fera plus encore : elle développera une région très importante sur la côte nord du lac Huron. Nous y avons de très bonnes terres, aussi bonnes que celles du Nord-Ouest ; sur les bords du lac Huron et des lacs Manitoulines le climat est supérieur à celui du Nord-Ouest, et sur cette côte on a déjà récolté de grandes quantités de blé. Je suis heureux d'ajouter que la colonisation s'y fait rapidement.

Le chef de l'opposition a dit que ce chemin de fer a été construit avec une hâte insensée. Je ne le crois pas, monsieur. Je suis d'avis que dans une entreprise de cette nature la rapidité de la construction conduit à son économie, et que l'entreprise a été exécutée plus économiquement que si son exécution avait été l'affaire de plusieurs années.

On nous a beaucoup parlé de trafic, de courbes et de toutes sortes de choses de ce genre ; mais je crois que les courbes sont aussi peu nombreuses et aussi faciles que le permettraient les conditions du pays, et que les rampes, même dans les montagnes Rocheuses, seront de telles sortes, une fois le chemin terminé, que les convois le plus lourdement chargés pourront y passer.

Je pense qu'on a trop parlé de la population actuelle et de ses besoins. Quand il s'agit d'établir un chemin de fer aussi immense que celui-ci, ce n'est pas de la population présente dont il faut tenir compte. Cette ligne est construite pour les générations à venir aussi bien que pour la génération actuelle. Je suis d'opinion qu'il faut surtout songer à l'avenir et aux nombreuses populations qui viendront après nous habiter cette région immense.

L'honorable député de Norfolk-Nord a débuté en parlant de l'admirable discours prononcé par le chef de l'opposition, et en déclarant avec vérité que ce dernier a tellement épuisé la question qu'il ne lui reste plus rien à dire. A mesure qu'il parlait j'ai donné à l'honorable député de Norfolk toutes mes sympathies, car j'ai bien vu qu'il était mal à l'aise. D'ordinaire il parle fort bien, et ses péroraisons atteignent les hauteurs de l'éloquence ; mais ce soir il m'a paru embarrassé en s'apercevant qu'il ne lui restait rien à dire.

L'honorable député de Wellington-Ouest m'a fait l'effet d'être dans la même position.

L'honorable député de Huron-Ouest a paru jouir considérablement en parlant de quelques gelées prématurées qui ont eu leur influence sur les récoltes. Il a accusé le chef du gouvernement de décrier le pays par la publication de rapports qui constatent l'existence de ces gelées. Ces rapports ont été envoyés par des employés du gouvernement, et le plaisir que l'honorable monsieur a mis à les signaler, sous le prétexte d'accuser le premier ministre, n'a servi qu'à témoigner de son désir de rabaisser le Canada dans l'estime publique.

L'honorable député de Queen, I.P.E., a été excessivement éloquent, il a parlé excessivement fort ; mais nonobstant ces grandes démonstrations, je pense qu'il se rejoint au fond du succès du Pacifique, et réellement je ne puis croire qu'il a été sérieux en condamnant cette entreprise. Mais, supposant qu'il l'était, je dis que jamais une grande entreprise n'a été exécutée sans soulever des récriminations, et contre celle-ci il y en a eu au moins, suivant moi, que contre la plupart des autres.

M. PATERSON (Brant) : Je n'ai pas l'intention de parler bien longuement, car il a été entendu hier soir que nous nous formerions en comité ce soir, et il n'est pas précisément agréable de prendre la parole dans ces conditions.

On s'est beaucoup éloigné de la question dont nous avons été saisis. Vous avez, M. l'Orateur, accordé une grande latitude aux députés, et nous avons eu des dissertations sur la grandeur du pays, nous avons entendu exprimer des sen-

timents que nous voudrions croire sincères et qu'il nous aurait fait plaisir d'écouter en tout autre temps.

Si je comprends bien, la question qui nous occupe est une question d'affaire. Des députés de la gauche n'ont pu se rallier aux résolutions soumises par le gouvernement au sujet de modifications à faire dans nos relations avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et ils ont placé entre vos mains, M. l'Orateur, une autre proposition : ce sont les deux questions dont nous avons à nous occuper.

Pour pouvoir apprécier convenablement le sujet et pour nous guider dans la décision que nous avons à prendre, il est nécessaire, je l'avoue, de tenir compte des transactions antérieures de la compagnie avec le gouvernement. Et je dois dire dès le début que, quant à la demande que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique veut nous faire cette année encore, elle me paraît être chose si extraordinaire, chose qui devait être si inattendue, qu'on ne doit pas être surpris de voir des membres demander comment il se fait que la compagnie vienne tous les ans faire de nouvelles demandes au parlement du Canada. Si, dans notre premier marché avec elle, nous avons été durs à son égard, si nous l'avions mise dans une position désavantageuse, si nous lui avons imposé des conditions défavorables, et si nous avons gardé les avantages pour nous, alors, M. l'Orateur, nous pourrions recevoir avec plus d'égalité d'âme cette demande annuelle de nouveaux octrois et d'allocations nouvelles.

Mais, M. l'Orateur, quand je me rappelle les faits, je vois que, au lieu de faire un contrat onéreux avec la compagnie, nous avons fixé des conditions si libérales que le gouvernement n'a pu défendre l'extravagance de la transaction qu'en disant qu'il y avait lieu de craindre que le chemin ne payât pas ses frais d'exploitation pendant quelques années, et que c'était à cause de cela qu'il avait établi des conditions si manifestement avantageuses pour la compagnie. Telle étant la nature du contrat primitif avec la compagnie, il n'était que naturel qu'il y eût plus que de l'étonnement quand l'année dernière, trois ou quatre ans après s'être mise à l'œuvre, la compagnie vint nous demander un prêt de \$22,500,000 et une prolongation de délai pour payer un peu plus que \$7,500,000 qu'elle avait promis de payer comme partie de la somme qui devait lui garantir ses intérêts pendant quelques années. Voilà que, maintenant, douze mois à peine après avoir reçu l'assurance, pour la deuxième fois, que l'arrangement était final, la compagnie vient encore nous demander de faire de nouvelles conditions. Nous sommes en présence d'une question que nous aurions été justifiables de discuter un peu plus longuement si nous avions pu prévoir que le premier ministre aurait proposé si vite que la Chambre se formât en comité sur ces résolutions, car la discussion en comité, vu que nous sommes bornés à un seul article, n'est pas aussi libre et aussi facile que celle que nous pouvons faire lorsqu'il est proposé que vous quittiez le fauteuil. L'autre soir, lorsque je répondais aux arguments présentés par quelques députés en faveur de la population demandant de l'aide en faveur des embranchements du chemin de fer Canadien du Pacifique dans le Nord-Ouest, quelques députés m'ont rappelé à l'ordre.

Je disais que, dans mon opinion, le gouvernement s'était trompé dès le commencement, que je n'avais jamais bien compris ses relations avec la compagnie, et que je n'avais pas compris comment il se faisait que la compagnie eût assez d'influence sur le gouvernement, pour le forcer à accepter presque toutes les conditions qu'il lui plaisait d'imposer. On s'explique facilement qu'il y ait du mystère là-dedans, parce que le contrat primitif était si contraire à la politique déclarée du gouvernement qu'il est étonnant que la compagnie lui ait arraché les conditions portées au contrat. J'ai démontré plus d'une fois à la Chambre que le gouvernement, en faisant le premier contrat avec la compagnie, a abandonné la politique qu'il avait annoncée au parlement, et que le parlement avait sanctionnée, quant à la construction

de ce chemin ; j'ai démontré aussi que le gouvernement a agi ainsi sans l'autorisation du parlement, et contrairement aux déclarations des ministres eux-mêmes qui avaient dit qu'ils construiraient ce chemin comme entreprise du gouvernement et non pas par l'entremise d'une compagnie. J'ai établi, à l'aide des rapports officiels, que le ministre des chemins de fer a exposé au mois de mars 1880 un projet de construction où il parlait de cette entreprise comme d'une entreprise du gouvernement. Il disait dans ce discours que, lorsque l'honorable député de York-Est avait soumis sa politique de chemins de fer en 1874, politique par laquelle il proposait que l'entreprise fût exécutée par le gouvernement, il (l'honorable le ministre des chemins de fer alors) avait éprouvé un sentiment d'alarme. "Mais," disait-il, "je n'hésite pas à dire que j'ai entièrement changé d'opinions sur cette question, et qu'il n'y a aucun homme en Canada qui ne voie pas que toute la situation a changé depuis lors." Il disait qu'il avait été opposé à ce que le chemin fût construit par le gouvernement en 1874, quand l'honorable député de York-Est proposait qu'il en fût ainsi, mais il pensait alors que c'était une chose qu'il convenait parfaitement de faire.

Nous savons aussi que le premier ministre, deux ou trois jours après que le ministre des chemins de fer eût exprimé ce sentiment, disait que lorsque son gouvernement avait pris les rênes de l'administration, à la chute du cabinet Mackenzie, il avait constaté que quelques-unes des parties les plus difficiles de l'entreprise avaient été commencées ; et que, "ayant constaté que le gouvernement avait entrepris la construction des travaux au nord du lac Supérieur, il (sir John) avait cru devoir poursuivre les travaux les plus faciles, les autres, les plus difficiles, ayant été accomplis." Voilà quelle était la politique du gouvernement, d'après les déclarations du premier ministre et du ministre des chemins de fer en 1880. Le parlement accepta cette politique et il dit au gouvernement de continuer les travaux et de construire le chemin comme entreprise ministérielle. Huit mois seulement après cela, le gouvernement fit un contrat avec la compagnie pour faire construire ce chemin, sans que le parlement eût exprimé le désir d'abandonner les arrangements adoptés.

Un DÉPUTÉ : C'est vieux, cela.

M. PATERSON (Brant) : Oui, cela est vieux ; mais si vieux que cela soit, depuis cette époque jusqu'au moment actuel, aucun ministre ne s'est levé de son siège pour donner les raisons pour lesquelles le gouvernement a abandonné la politique qu'il exposait en 1880. On n'a pas donné ces raisons lorsque le contrat a été soumis à l'approbation du parlement ; on ne les a jamais données depuis. L'honorable député qui dit que cela est vieux et qui, je suppose, a voté pour le gouvernement touchant toutes ses transactions avec la compagnie, et a approuvé les faveurs et les dons immenses qu'il lui a accordés, sera peut-être capable de nous dire pourquoi il a appuyé le changement de politique de ce gouvernement qui a donné l'entreprise à un syndicat, après avoir dit formellement qu'il l'exécuterait lui-même. L'honorable député prétendra-t-il que c'est parce que le gouvernement a assuré la construction du chemin à un prix moins élevé que celui que nous paierions si la compagnie en avait été chargée ? Affirmera-t-il cela ? S'il l'affirme, nous n'avons qu'à faire un calcul de ce qu'aurait coûté le chemin, comme entreprise du gouvernement. Sommes-nous dans les ténèbres à ce sujet ? Pas le moins du monde. En mars 1880, le ministre des chemins de fer nous soumit des chiffres indiquant le coût des parties du chemin que cette compagnie s'engageait à construire pour nous, car elle ne s'engageait pas à construire tout le chemin ; elle s'engageait simplement à construire ces parties du chemin qui, unies à celles que le gouvernement était pour compléter, devaient former le chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle devait construire 1,000 milles de Selkirk à Jasper, 335 milles de Jasper à Kamloops, et 600 milles de la baie du Tonnerre au

lac Nipissingue. Avons-nous une estimation du coût des travaux, si le gouvernement devait les exécuter pour lui-même ? Oui ; sir Charles Tupper nous en a donné une.

D'après ce calcul on dépenserait \$13,000,000 pour les 1,000 milles de Selkirk à Jasper, \$15,500,000 pour les 335 milles de Jasper à Kamloops, et \$ 0,000,000 de la Baie du Tonnerre au Lac Nipissingue. Voilà les chiffres qu'il nous a donnés et qu'il a empruntés à M. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef. Il a dit qu'il croyait qu'on pouvait construire les 600 milles de la Baie du Tonnerre au Lac Nipissingue pour \$18,000,000, mais que M. Fleming, dont l'habileté n'est surpassée que par sa prudence, lui avait demandé de porter cette dépense à \$20,000,000. Quel était le coût total de cette partie du chemin que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entreprenait de construire ? On a donné le chiffre de \$48,500,000 au parlement en 1880, et le parlement accepta ce chiffre. C'est en s'appuyant sur ce chiffre qu'il a dit au gouvernement : Construisez votre chemin aussi vite que vous pourrez. Alors, l'idée du gouvernement n'était pas de construire le chemin tout de suite. Sir Charles Tupper disait que l'administration ne se proposait pas de construire tout de suite la section au nord du lac Supérieur, mais que les circonstances demanderaient qu'elle fût construite dans un certain temps. Qu'avons-nous donné à la compagnie dans le contrat primitif pour qu'elle fasse ces \$48,500,000 de travaux ? Nous lui avons donné 25,000,000 d'acres de terre et \$25,000,000 en argent, et nous devions dépenser \$16,000,000 pour construire les 413 milles de la Baie du Tonnerre à Selkirk, les 125 milles de Yale à Kamloops, devant coûter \$8,000,000 ou \$9,000,000, et les 90 milles de Yale à Port-Moody, devant coûter des millions de plus—trois sections que nous leur donnions en purs dons.

Les 25,000,000 d'acres de terre, les \$25,000,000 en espèces, et les \$35,000,000 qu'il fallait pour terminer les travaux que le gouvernement allait compléter pour la compagnie, tout cela était donné pour faire ce que le ministre des chemins de fer avait évalué à \$48,500,000. En outre, nous donnions l'embranchement de Pembina, qui avait coûté \$1,750,000, qui était en opération et qui payait alors des dividendes ; nous donnions aussi à la compagnie le monopole du commerce du pays pendant 20 ans, nous l'exemptions de toute taxe sur ses terres tant que ces terres seraient en sa possession, et nous supprimions les droits sur les matériaux employés à la construction du chemin. Les ministres de l'époque et leurs partisans étaient incapables de justifier cette transaction, ils l'imposèrent à la Chambre après avoir siégé de jour en jour, et ils se contentèrent de dire : Nous savons que le marché est très avantageux pour la compagnie, mais nous le faisons ainsi pour qu'elle ne nous demande pas de nouveaux secours et que tout soit fini entre elle et nous sous ce rapport. Le parlement du Canada donna son assentiment à ces conditions et pour ces raisons. Lorsque cette compagnie, après avoir reçu cette somme immense au delà du coût réel de la construction et de l'équipement vint demander de nouveaux millions sous forme de prêts, il n'était que naturel que le parlement s'enquit des circonstances, et le parlement aurait agi sagement s'il avait refusé tout nouveau secours. Mais le parlement accéda à la demande de la compagnie. Un prêt de \$22,500,000 lui fut consenti et on lui permit de retarder le paiement des \$7,500,000 qu'elle devait payer. La compagnie contracta donc une dette de \$30,000,000 l'année dernière pour laquelle elle hypothéqua le chemin et l'équipement des embranchements, ses bateaux à vapeur et d'autres biens.

Voici que cette année, à peine douze mois après nous avoir dit qu'elle nous demanderait plus rien, elle vient nous demander de lui prêter encore de l'argent et même d'altérer la garantie que nous avons. C'est la proposition qui est devant nous, et ces messieurs de la droite sont apparemment disposés à accéder à cette demande ; ils sont prêts à nous dire que c'est notre devoir de patriotes de faire comme eux. Ces messieurs nous diront-ils quand nous arriverons à

M. PATERSON (Brant)

la fin de ces demandes ? Nous diront-ils si la compagnie reviendra à la charge l'année prochaine ? Nous avons devant nous une autre proposition qui est très simple et très bonne. Je la lirai encore, parce que les députés de la droite ont admis que si les assertions du chef de l'opposition touchant les dividendes payés aux actionnaires sont exactes, la situation devint très sérieuse. Quelle est cette proposition ?

Que tous les mots après le mot "que" soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "Le Canada, dans son contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, a donné à la compagnie des secours très considérables que l'on disait amples et finals."

Qui niera cela ?

Que le Canada, en 1884, a donné à la compagnie de nouveaux secours qui ont été déclarés devoir être amples et finals.

Qui niera cela ?

Que les actionnaires de la compagnie se sont déjà partagés des dividendes au montant de sept millions environ, et ont déposé entre les mains du gouvernement à peu près quatorze millions de plus pour s'assurer de nouveaux dividendes pendant plus de huit ans à venir, bien qu'ils affirment que le chemin donnera des profits dès le jour de son inauguration.

Que dans l'opinion de cette Chambre, si les actionnaires désirent s'assurer de plus d'argent pour leurs opérations, ils devraient proposer d'utiliser leur dépôt pour dividendes à venir, au lieu de demander au Canada d'améliorer ses garanties actuelles, faire de nouveau de fortes avances et permettre que l'entreprise soit grevée de quinze millions additionnels de capital dont l'intérêt devra être à la charge du commerce de ce pays.

Cette proposition n'est-elle pas raisonnable ? C'est une proposition qui dit que vous pourrez donner à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique les secours que vous pourrez convenablement lui donner. C'est une proposition qui se recommande aux hommes d'affaires et que l'on n'a pu combattre qu'en disant—quoi ? On a dit que cette proposition à l'apparence d'une répudiation. On avait besoin de dire quelques chose ; plusieurs personnes se sont réunies et elles ont décidé que ce serait là la réponse qu'on nous ferait. Ces messieurs savent qu'il n'y a rien là dedans. La proposition est si clairement raisonnable qu'elle se recommande à l'approbation de tout homme intelligent. Le parlement, conduit comme il l'est présentement, par le gouvernement, en caucus secrets, a résolu de faire ce prêt, et l'on dit que l'amendement porte la tache d'une répudiation. Mais quelle répudiation faites-vous en disant que si les actionnaires ont besoin d'une plus grande quantité d'argent pour continuer leurs opérations, ils n'ont qu'à employer les fonds qu'ils ont déposés pour payer des dividendes futurs ? Voilà tout. Il n'y a rien de compulsivoire. Nous n'avons pas le pouvoir de forcer les actionnaires à faire cela, mais la résolution nous demande d'exprimer l'opinion que se serait une chose sage à faire, mais non pas une chose aussi impudente que celle qu'on commet en venant nous demander un nouveau prêt qui devra reposer non pas sur des garanties plus sérieuses mais sur des garanties moins sûres. Mais, on nous a dit, cette après-midi, qu'il faudrait le consentement des actionnaires. Eh bien, la résolution propose cela ? Y a-t-il quelque difficulté là-dedans ?

Nous ne voulons pas forcer les actionnaires à quelque chose, mais ce sont les actionnaires qui viennent demander au parlement d'altérer leurs garanties et de leur prêter de l'argent. Nous leur disons : il conviendrait mieux, s'il vous faut encore de l'argent, que vous utilisiez celui que vous avez déposé entre nos mains pour vous assurer de bons dividendes. Voilà tout ce que propose la résolution, et s'il est difficile de vous y faire consentir, les propositions du gouvernement doivent vous offrir quelque difficulté. Comment émettrez-vous ces \$35,000,000 d'obligations hypothécaires ? Sera-ce avec le consentement des actionnaires ? Cela se fera-t-il tout à fait en dehors de la connaissance des actionnaires ? Les actionnaires n'y consentiront-ils pas du tout ? Les résolutions ne disent-elles pas :

Que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'autorisation de ses actionnaires, tel que prescrit par l'article 28 de sa charte, pourra émettre et délivrer au gouvernement des obligations privilégiées au montant de \$35,000,000 portant intérêt au taux de cinq pour cent.

Le gouvernement propose donc que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique émette ces obligations hypothécaires d'après les dispositions de sa charte, et l'article 28 de la charte stipule que cela sera fait d'après l'autorisation des actionnaires réunis en assemblée spéciale générale dans ce but. D'après le contrat, il doit y avoir une assemblée générale spéciale des actionnaires avant que l'émission des obligations que vous proposez puisse avoir lieu.

Cependant, ces messieurs voient tant de difficultés dans une simple résolution demandant qu'on utilise les fonds déposés dans les mains du gouvernement pour payer les dividendes futurs. Ils disent : Comment obtiendrez-vous l'assentiment des actionnaires ? Comment les amèneriez-vous à signer vos obligations hypothécaires ? Vos actionnaires auront à les sanctionner dans une assemblée générale spéciale. Personne ne propose de dire qu'ils utiliseront cet argent. La motion de l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) demande simplement que nous disions aux actionnaires : Nous croyons qu'il serait plus sage que vous proposiez d'employer l'argent que vous avez déposé entre nos mains, pour accomplir ce que vous désirez, que de venir nous demander comme vous le faites, d'émettre des obligations privilégiées. Tout ce verbiage à propos de patriotisme, toute cette éloquence touchant les beautés de notre grand pays de l'ouest, sont dépensés en pure perte. L'Ouest est un grand pays, cela ne fait l'objet d'aucun doute ; et l'on avait donné assez de secours à cette compagnie pour qu'elle pût construire ce chemin et le compléter à même les deniers publics du Canada. Un mystère semble planer sur cette transaction. C'est un mystère que cette compagnie ait assez de puissance pour forcer le gouvernement, d'année en année, à lui accorder toutes les conditions qu'elle demande ; mais les citoyens du pays examineront les propositions soumises à la Chambre au point de vue des affaires. Ils se demanderont naturellement pourquoi ceux qui ont mis des millions de côté pour s'assurer des dividendes immenses, millions qu'ils auraient dû employer à construire le chemin, viennent demander au parlement d'altérer les garanties qu'il possède et de leur avancer des milliers de dollars, quand il sait que des sommes si considérables sont dans le trésor. Si vous désirez de nouveaux secours, commencez par employer l'argent que vous avez pris de côté pour vous assurer de gros dividendes ; appliquez cela à construire le chemin ; vous en avez assez pour le compléter, d'après vos propres déclarations et vous nous dites, sous la signature de votre président, que le chemin, une fois terminé, vous rapportera certainement des dividendes. Vos dividendes sont donc tous assurés.

Cela étant, quel argument peut-on employer, quelle justification peut-on donner pour que le parlement altère délibérément les garanties qu'il possède quand aucune raison de justice ou d'équité n'exige qu'il fasse cela, quand la compagnie ne peut rien alléguer qui justifie sa demande. Prenez les rapports mêmes de la compagnie, voyez l'état de ses richesses, voyez son actif et son passif, lisez l'état qu'elle a publié l'autre jour, voyez quelles sont ses ressources, et, cependant, avec toutes ces ressources, ayant des millions pour se payer des dividendes, elle vient nous demander de lui donner cinq millions de plus et d'altérer des garanties qu'on nous disait si sûres. Je ne désire pas entrer dans plus de détails, mais je crois que l'on aurait pu justifier n'importe quel député de se lever en cette Chambre et de déclarer qu'il est opposé au projet ministériel et en faveur de la proposition de l'honorable député de Durham-Ouest.

La Chambre se divise sur l'amendement de l'honorable député de Huron (M. Cameron) :

Pour :
Messieurs

Auger,
Bain (Wentworth),
Bernier,

Fleming,
Forbes,
Geoffrion,

McIntyre,
McIsaac,
McMullen,

Blake,
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Catudal,
Charlton,
Davies,
Fairbank,
Fisher,

Gillmor,
Guay,
Harley,
Holton,
Innes,
Irvine,
King,
Kirk,
Landerkin,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McCraney,

Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Platt,
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Watson,
Wilson.—51.

CONTRE :
Messieurs

Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Blondeau,
Bowell,
Bryson,
Burns,
Cameron (Inverness),
Cameron (Victoria),
Campbell (Victoria),
Carling,
Cimon,
Cochrane,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Coursol,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desjardins,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,

Dupont,
Farrow,
Ferguson (Leeds & Gr.),
Ferguson (Welland),
Fortin,
Foeter,
Gagné,
Gault,
Gigault,
Gordon,
Grandbois,
Gullbault,
Guillet,
Haggart,
Hall,
Hesson,
Hickey,
Hurteau,
Ives,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Labrosse,
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lepage,
Macdonald (King's),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),
McOallum,
McCarthy,
McDougald (Pictou),

McDougall (O. Breton),
McLellan,
McNeill,
Massue,
Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
Paint,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Pope,
Pruyn,
Riopel,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Ross,
Royal,
Rykert,
Shakespeare,
Small,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Temple,
Tupper,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hasting),
Wood (Brockville),
Wood (Westm'land),
Woodworth.—95.

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

(En comité.)

Résolution lère,

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le premier ministre sait que nous ne pouvons pas passer cette résolution ce soir. Elle donnera lieu à une discussion considérable.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que le comité se lève et rapporte progrès, et ait la permission de siéger de nouveau.

Le comité se lève et rapporte progrès.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. BLAKE: Qu'est-ce que le premier ministre se propose de faire demain ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous prendrons ces résolutions.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 2.05 a.m. samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, 20 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie p.m.

PRIÈRES.

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur certaines résolutions concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Résolution 1ère,

M. BLAKE: Par cette résolution on propose d'émettre une série d'obligations hypothécaires s'élevant à \$35,000,000. Il est très clair que \$20,000,000 doivent remplacer des obligations, mais quant aux autres \$15,000,000, ce serait peut-être le temps de donner une explication générale des détails du projet.

M. POPE: L'honorable député sait que sir Charles Tupper, dans ses explications à la Chambre concernant les \$35,000,000 d'actions que le gouvernement devait garder, disait, l'année dernière, que cela était fait dans le but de rembourser le prêt du gouvernement. On a mis vingt millions de côté sur cette somme pour rembourser le prêt, comme l'honorable député le sait très bien, et lorsque ces obligations auront été vendues, on en appliquera le produit à rembourser le prêt aussi. Quant aux autres \$15,000,000, on en prend \$8,000,000 comme garantie pour le prêt de \$5,000,000 à cette session. Ce prêt de \$5,000,000 est destiné à payer la dette flottante. On emploiera les autres \$10,000,000 à compléter le chemin et à en faire un chemin bien meilleur que celui qu'on avait en vue par le contrat. Le contrat va maintenant être exécuté de telle façon que le chemin pourra rivaliser avec les routes les plus anciennes. Vu qu'il y a une route rivale, on a pensé qu'il serait bon que le chemin pût faire concurrence aux autres voies transcontinentales. Cela entraînera des dépenses considérables, et il faudra appliquer une partie de ces fonds au matériel roulant et à d'autres fins, comme l'honorable député a pu le voir par l'état soumis à la Chambre. On prendra aussi une partie de cet argent pour améliorer le chemin convenablement et permettre à la compagnie de le compléter d'une façon irréprochable. Voici la destination réelle de ces \$15,000,000: d'abord payer la dette flottante; deuxièmement, améliorer le chemin et le mettre en état de faire une concurrence convenable aux autres routes.

M. BLAKE: L'honorable ministre voudra-t-il dire le nombre d'années pour lequel on émettra les obligations?

M. POPE: Les obligations seront des obligations de 50 ans.

M. BLAKE: L'honorable ministre veut-il avoir la bonté de dire pourquoi le nombre d'années n'est pas mentionné dans sa résolution, parce que, telle qu'elle est, elle peut s'appliquer à des obligations de mille ans?

M. POPE: On n'a pas d'objection à dire "une période n'excédant pas 50 ans."

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Que devient la parole du ministre des finances, qui disait qu'il était pour rembourser tout l'argent emprunté au bout de sept ans, avec les deniers que lui remettrait la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien? Il n'y a que deux mois que le ministre des finances a dit cela.

M. BLAKE: Pourquoi fixez vous une période de 50 ans comme maximum?

Sir JOHN A. MACDONALD

M. POPE: Naturellement, cet arrangement est arbitraire, que vous disiez 25, 30, 40 ou 50 ans, mais on a cru qu'il valait probablement mieux dire 50 ans.

M. BLAKE: Comme nous avons emprunté et comme nous empruntons des sommes considérables pour faire ces prêts au chemin de fer du Pacifique canadien, il est important que nous sachions exactement ce qui en est au sujet du remboursement de ces prêts. De temps à autre nous avons entendu dire que les arrangements financiers de l'administration dépendent en grande partie des obligations du chemin de fer du Pacifique canadien, envers elle, et de ses obligations envers le chemin de fer du Pacifique canadien. Pendant le discours sur le budget, le ministre des finances nous a dit qu'il allait faire un prêt à courte échéance afin que nous ne soyons pas embarrassés par les richesses que nous allons recevoir en 1891 du chemin de fer du Pacifique Canadien. Nous voyons maintenant que ce sera un prêt de cinquante ans.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne crois pas que l'honorable député reste strictement dans les limites de la question. Nous discuterons cela quand il s'agira du prêt du gouvernement. Quant à ces obligations, elles écherront dans un espace de temps n'excédant pas cinquante ans. La question est de savoir quelle est la pratique ordinaire relativement aux prêts faits par les chemins de fer et aux obligations émises par les chemins de fer. Eh bien, elles varient; mais généralement elles sont rachetables au désir de la compagnie dans une période de 25 ou 30 ans. Il est désirable que nous fassions un arrangement qui réponde aux demandes du chemin de fer, quant à l'époque du rachat des obligations, parce que la compagnie sait généralement quelle est la meilleure manière de se les rendre profitables. Si l'époque de l'échéance est fixée à 50 ans, nous saurons exactement quand les obligations deviendront dues, dans 30 ans, dans 35 ans peut-être; mais la compagnie agira de la façon la plus propre à favoriser ses intérêts.

M. BLAKE: Je ne puis dire, comme le premier ministre, que cette question ne se rattache pas au débat. Le ministre des finances pouvait-il, pertinemment, en faisant son exposé budgétaire, déclarer qu'il était sur le point de faire l'emprunt qu'il négocie présentement en Angleterre, et qu'il voulait le faire à courte échéance, parce que la dette du chemin de fer Canadien du Pacifique devait échoir en 1891 et qu'il voulait avoir de l'argent pour l'acquitter? Une telle déclaration était certainement pertinente. L'honorable ministre exposait son système de finance, qui reposait sur la durée de la dette du chemin de fer. Maintenant, on propose de prolonger cette dette de 1891 à une période de 40 à 50 ans.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non, non.

M. BLAKE: Par conséquent, en parlant de cela, je reste dans la question. Le premier ministre dit non et nous savons, sans doute, que le chemin de fer du Pacifique canadien a la liberté de payer plus tôt, mais rien ne l'oblige à payer avant l'échéance des obligations. Qu'arrivera-t-il s'il ne paie pas. Voici ce qu'il arrivera: On paiera 5 pour 100 d'intérêt sur les obligations. Vous prenez \$20,000,000 d'obligations à 5 pour 100 pour votre garantie. Vous promettez que vous n'exigerez pas plus que 4 pour 100 sur les \$20,000,000 si la compagnie ne manque pas à ses engagements jusqu'en 1891; ensuite vous dites que vous exigerez 5 pour 100 après 1891. Mais les obligations n'écherront pas avant l'époque de l'échéance, elles n'écherront pas avant le moment de l'échéance pour le public. Si vous voulez qu'il y a quelque forclusion, vous devez présenter une proposition différente.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce n'est pas l'état des choses tel que je le comprends. Le délai accordé à la compagnie expire en 1891, et si elle ne paie pas en 1891 elle est en défaut.

Si le gouvernement ne juge pas à propos de se prévaloir de ce défaut, l'intérêt sera de 5 pour 100, mais dès que la compagnie sera en défaut le gouvernement aura tous les remèdes. En outre, la valeur des obligations ne dépend pas de la longueur du délai. Les obligations sont toujours négociables avant l'échéance. Dès qu'il y a défaut, le gouvernement peut faire comme il l'entend avec ces obligations, de même qu'avec toute autre garantie. L'honorable député dit qu'il n'y a pas moyen d'exiger le paiement de ces obligations avant l'expiration de cinquante années. Tel n'est pas le cas. Par exemple, les rentes consolidées ne sont pas rachetables en tout temps excepté par le gouvernement; elles courent indéfiniment; les gens les prennent comme garantie, parce qu'elles sont négociables en tout temps au prix du marché. Il en est ainsi avec les garanties du marché canadien; qu'elles soient pour 10, 15 ou 20 ans, elles ont une valeur sur le marché. Je prétends que le gouvernement a le droit, dès qu'il y a défaut de paiement, de confisquer la garantie et de la vendre quant bon lui semble.

M. BLAKE: Dire que le gouvernement canadien a le droit de vendre les obligations et qu'il a le pouvoir de s'emparer des garanties, c'est émettre deux propositions bien distinctes. Je n'examinais pas la question de savoir quand le gouvernement canadien peut vendre ses obligations; je considérais les conséquences du défaut de paiement, et le premier ministre a dit que cela lui donnerait le pouvoir de s'emparer de la garantie. Je dis qu'il n'aura pas ce pouvoir tant que l'intérêt sera payé et que l'échéance des obligations ne sera pas arrivée.

Après 1891, il aura ou n'aura pas le droit de vendre les obligations; mais, jusqu'à cette époque, je présume qu'il n'aura pas le droit de les vendre. Le public en général peut vendre les obligations dès qu'il les obtient. Le gouvernement pourrait demander à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de payer les \$20,000,000 que représente la garantie sur le chemin. Tout ce qu'il arrivera c'est que l'intérêt général sur les obligations au taux de 5 pour 100 commencera à courir à l'époque de ce défaut, et peut-être alors le gouvernement pourra-t-il, s'il trouve des acheteurs, vendre ses garanties, mais il ne pourra pas les confisquer.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'appellerai l'attention de l'honorable député sur la 11^{ème} résolution.

M. BLAKE: Je comprends que cela se rapporte au défaut de paiement de l'intérêt.

M. WHITE (Cardwell): Pas du tout, au défaut du paiement du capital.

M. BLAKE: Alors, l'honorable député veut dire que le mot défaut se rapporte au défaut de paiement de l'intérêt jusqu'en 1891?

M. WHITE (Cardwell): Jusqu'en 1891.

M. BLAKE: Alors, on veut que le gouvernement ait ce que les porteurs d'obligations en général n'auront pas, savoir, le droit de se servir des garanties pour le bénéfice des porteurs d'obligations en général après 1891.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je prétends que, si après 1891, il y a défaut de paiement, le gouvernement pourra se servir de ces obligations déposées entre ses mains comme garanties. On ne les substitue pas à la dette du gouvernement, et si, après 1891, il y a défaut de paiement de l'intérêt, ou si l'entreprise avorte, le gouvernement pourra vendre les garanties au prix du marché, et prendre le chemin pour le reste.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Supposons que ces \$15,000,000 d'obligations soient vendues, quelle sera la position des porteurs d'obligations? Apparemment le gouvernement devrait jouer le rôle de fidéicommissaire pour eux, et pour ses \$20,000,000. Le gouvernement ne pourrait pas

se prévaloir de sa garantie pour \$20,000,000; il serait obligé de faire cela pour les \$35,000,000.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement a un droit d'hypothèque sur tout le chemin; il prend ces obligations comme garantie collatérale. Les porteurs des \$15,000,000 ne sont pas dans cette position; ils prennent les obligations et ne peuvent s'en servir que d'après leurs conditions. L'achat des obligations n'est pas une garantie; c'est un placement; si les porteurs d'obligations jugent à propos de les vendre avant l'échéance, ils les vendent au prix du marché; c'est leur affaire. Prendre les obligations comme sûreté, c'est bien différent. Nous pouvons vendre ces obligations dans le cas de défaut de paiement en 1891, et si elles ne sont pas vendues au prix du marché, le reste demeurera comme hypothèque sur le chemin, ou nous entrerons en possession du chemin.

M. BLAKE: Ce résultat est très curieux. Le reste demeurera comme hypothèque sur le chemin de fer, mais ce sera pour le bénéfice de ceux à qui le premier ministre a vendu les obligations et l'avantage des porteurs d'obligations en général.

Sir JOHN A. MACDONALD: Certainement.

M. CASEY: Le premier ministre dit que ces obligations ne seront prises que comme garantie collatérale pendant que l'hypothèque garantira le reste de la somme.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui, j'ai dit cela.

M. CASEY: D'après la troisième résolution, il n'y a que l'embranchement d'Algoma qui demeurera grevé de l'hypothèque du gouvernement après l'émission et la délivrance des obligations.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non.

M. CASEY: Eh bien, j'aimerais à savoir quelle interprétation le premier ministre fait de ces mots, s'ils ne veulent pas dire que l'hypothèque sera effacée et radiée.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'admission des obligations ne s'appliquera pas à l'embranchement d'Algoma, pour une bonne raison, c'est que nous voulons que ce chemin soit construit; mais l'hypothèque imposée originairement par le statut en faveur du gouvernement restera sur l'embranchement d'Algoma, et les porteurs d'obligations n'auront aucun droit sur cet embranchement.

M. CASEY: Cela est parfaitement clair; mais quant au reste du chemin, l'hypothèque est effacée et les obligations la remplacent.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui.

M. CASEY: Voilà le texte de l'article, et c'est exactement ce que nous avons prétendu. Nous avons dit que, au lieu de prendre ces obligations comme sûreté collatérale on les prend sur toute la ligne, excepté l'embranchement d'Algoma, au lieu d'une hypothèque. Le premier ministre a dit il y a quelques instants, que dans le cas de défaut de paiement nous aurions le pouvoir de vendre le chemin. Ce n'est pas le pouvoir que donne l'article en question. L'article 5 parlant de ces éventualités dit:

Si la compagnie reste pendant une période de six mois sans payer le principal, soit l'intérêt des dits \$20,000,000, les fidéicommissaires auront l'autorisation et le pouvoir de prendre possession de la propriété hypothéquée, et exerceront tous ou aucuns des pouvoirs qui leur seront conférés par l'acte hypothécaire à cette fin, comme si le principal des obligations faisait défaut.

Ainsi le gouvernement n'aura que le pouvoir d'administrer la propriété et il ne pourra se rembourser qu'avec ce que lui rapportera l'exploitation du chemin. C'est assumer un risque considérable si l'on songe à l'expérience que nous a donnée le chemin de fer Intercolonial. Nous n'aurons pas du tout le chemin comme garantie; nous aurons simplement les droits de porteurs d'obligations ordinaires qui pourraient mettre le chemin dans les mains d'un receveur et

le faire administrer pour le bénéfice de tous les porteurs d'obligations. Notre part serait dans la proportion de 20 à 15, soit les $\frac{2}{3}$ des profits du chemin.

M. WHITE (Cardwell): L'honorable député a omis un point important en cette matière. D'après ces résolutions, nous aurons des obligations privilégiées au montant de \$35,000,000 sur le chemin de fer même, sans parler des terres de l'embranchement d'Algoma. Il y a là-dedans une somme de vingt millions qui est une garantie du remboursement du prêt de \$20,000,000 fait l'année dernière. Notre position à l'égard de la compagnie est exactement celle des autres porteurs d'obligations, avec cette exception que notre droit de foreclosure vient plus tôt que celui de porteurs d'obligations ordinaires.

M. BLAKE: Non, nous n'avons pas le droit de foreclosure.

M. WHITE (Cardwell): D'après l'article 4ième, l'époque du remboursement du prêt total fait à la compagnie sera fixée le 1er mai 1891. C'est le jour de l'échéance du prêt fait à la dernière session, lequel est prolongé en ce sens aujourd'hui. Par conséquent, nous avons le droit d'être remboursés à cette époque; et l'article 5ième dit que le défaut de paiement de l'intérêt sur les \$20,000,000 équivaldra au défaut de paiement de l'intérêt sur les obligations, ce qui nous permettra de faire ce que nous pourrions faire si nous étions des porteurs d'obligations ordinaires et que l'on fit défaut de payer nos obligations. Si en 1891, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas payé la somme empruntée, nous aurons le droit de la foreclosure et de prendre possession du chemin comme des porteurs d'obligations ordinaires, grâce à nos \$20,000,000 d'obligations; mais nous en prendrons possession aux mêmes conditions que les porteurs d'obligations des autres \$15,000,000. Ils auront les mêmes droits que nous sur la ligne, mais nous aurons un avantage de plus, c'est-à-dire que nous aurons les terres comme sûretés à part les garanties fournies par le chemin pour le paiement de l'intérêt de nos \$20,000,000, et la garantie reposant sur l'embranchement d'Algoma.

M. BLAKE: Vous avez l'embranchement d'Algoma tant qu'il ne sert à rien. Dès qu'il commence à être utile par le fait qu'une ligne est construite à partir du Sault-Sainte-Marie, il y a une hypothèque avant la vôtre.

M. WHITE (Cardwell): Je n'attache aucune importance à l'embranchement d'Algoma en cette affaire. Le grand avantage de cette ligne c'est que par sa jonction avec l'embranchement du Sault-Sainte-Marie et l'extension des lignes sur le côté américain, nous ouvrirons un commerce important qui fera plus que compenser la perte de la garantie pour le pays.

M. BLAKE: Voilà une autre question.

M. WHITE (Cardwell): Mais nous avons indubitablement les terres, et, si nous acceptons l'opinion de ces messieurs de la gauche quant à la valeur des terres, quand nous avons fait le premier contrat, nous en retirerons une somme très considérable qui suppléera à l'intérêt sur nos obligations, si le chemin ne paye pas l'intérêt. Cela doit arriver, et j'espère que cela arrivera. Nous aurons alors l'intérêt, et la vente des terres nous remboursera le capital.

M. BLAKE: Notre position est celle-ci aujourd'hui: s'il y avait défaut de paiement en mai 1891 du dernier prêt de \$29,820,000, nous aurions le chemin, nous aurions toute l'entreprise, le chemin et ses ramifications, les terres et tout le reste, et encore, nous n'aurions pas que la possession, nous aurions le titre aussi. Le chemin serait à nous. Mais d'après l'arrangement qu'on propose aujourd'hui, s'il y a défaut de paiement en mai 1891, nous pourrions prétendre non pas à la propriété, mais à la possession conjointe des $\frac{2}{3}$ du chemin pour nos \$20,000,000. Voilà notre position d'après l'arrangement projeté. L'arrangement actuel, d'après M. Stephen, est si sévère qu'il a provoqué des représentations de la part

M. CASEY

de la compagnie. C'est un ensemble de conditions difficiles que lui impose le créancier inflexible auquel elle est soumise. D'après cet arrangement la propriété nous appartenait s'il y avait défaut de paiement en 1891; d'après le nouvel arrangement, elle ne nous appartiendra pas. Non seulement elle ne nous appartiendra pas, mais nous n'aurons pas le droit de la posséder réellement; nous pourrions simplement avoir un fidéicommissaire qui devra protéger notre intérêt des $\frac{1}{3}$ dans le chemin—par conséquent, nous n'aurons pas la ressource mentionnée par le premier ministre tout à l'heure, nous ne pourrions pas vendre le chemin pour le reste de notre dette. Tout ce que nous pourrions faire, ce sera de nommer un fidéicommissaire qui prendra possession du chemin et nous obtiendra les profits que pourra lui rapporter l'exploitation du chemin dans les premières années du chemin, alors que la compagnie n'aura pu en tirer aucun profit, ce fidéicommissaire aura l'entreprise en mains jusqu'à ce que le trafic ait augmenté et que le chemin soit devenu payant; quand cela arrivera le chemin retournera à la compagnie, qui recueillera les profits.

M. WHITE (Cardwell): On nous remettra notre intérêt.

M. BLAKE: On vous remettra votre intérêt, mais vous pourriez ravoir la garantie, si vous aviez le pouvoir de vendre le chemin. La conséquence du nouvel arrangement sera que nous n'aurons pas le chemin. Les conditions actuelles nous le donnent. Nous n'aurons pas même un intérêt conjoint, nous aurons une possession conjointe pendant un temps indéfini si nous le voulons; nous pourrions exploiter le chemin dans des conditions où la compagnie aura fait défaut. Mais il restera un droit de succession, la compagnie pourra venir dire un bon jour si le chemin devenait payant: il nous appartient encore. Ce changement est important sous deux rapports. D'abord nous admettons d'autres porteurs d'obligations à être privilégiés comme nous à l'égard des garanties. Cela aura le résultat que je viens d'exposer si ma supposition se réalise, et ce n'est qu'à la lumière de cette supposition qu'il est important de discuter cette question. Nous aurons à désintéresser ces autres porteurs d'obligations. Si l'on n'a pas recours à la garantie, et si tout tourne bien, il n'y aura aucune difficulté; mais s'il nous faut recourir à la garantie nous devons désintéresser les autres porteurs d'obligations. Vous pouvez dire que non, c'est votre affaire. Nous avons d'autres porteurs d'obligations avec nous dans la société. Un fidéicommissaire doit être nommé et ce fidéicommissaire, si nous prenons possession du chemin, en 1891, devra voir à faire payer le chemin, et s'il y parvient ce sera pour notre bénéfice jusqu'à concurrence de nos garanties.

Mais, nous perdons complètement le pouvoir de réaliser notre garantie, de nous emparer du chemin, de le vendre aux meilleures conditions, de donner un titre parlementaire à quelque nouvelle corporation pour la somme que réalisaient nos garanties. Rien ne peut plus nous empêcher de n'être que les créanciers hypothécaires du chemin de fer Canadien du Pacifique. Voilà ce qui pourrait arriver d'après les conditions de cette garantie. Je ne sais pas si cela se présentera, mais si cela arrive ce sera comme dans les cas de défaut concernant tout le corps des porteurs d'obligations. Quant au cas spécial établi en notre faveur par l'article 5me, nous n'aurons qu'un recours, ce sera de prendre possession du chemin et de l'administrer pour le bénéfice des porteurs d'obligations.

M. WHITE (Cardwell): Cela dépend entièrement des conditions de l'acte d'hypothèque que la compagnie devra exécuter.

M. BLAKE: C'est l'article qui parle ainsi.

M. WHITE: Prenez le deuxième article.

M. BLAKE: Je vois le deuxième article.

M. CASEY : Nous prenons la position de porteurs d'obligations ordinaires, avec cette différence considérable que nous recevons 1 pour 100 de moins que les autres porteurs d'obligations jusqu'en mai 1891.

M. WHITE : C'est une autre question.

M. CASEY : Notre position quant aux recours n'est pas meilleure que celle des autres porteurs d'obligations, et nous prenons 1 pour 100 d'intérêt de moins. Quant au remède, la signification de l'article 5 n'est pas très claire.

M. WHITE (Cardwell) : Ne feriez-vous pas mieux d'attendre que nous soyons arrivés à l'article 5 ?

M. CASEY : Il se lit comme suit :

Mais s'il y a défaut de la part de la compagnie dans le paiement de l'intérêt sur la dite somme de \$20,000,000, ou du principal à l'époque de leur échéance respective, le taux de l'intérêt entier sur le prêt entier sera, par la suite, calculé au taux de 5 pour 100 par année; et tel défaut équivaldra à un défaut dans le paiement de l'intérêt sur les dites obligations, et donnera au gouvernement le droit d'employer les mêmes recours que s'il y avait eu défaut dans le paiement de l'intérêt ou du principal des dites obligations. Et, si la compagnie reste pendant une période de six mois sans payer soit le principal, soit l'intérêt des dits \$20,000,000, les fidéicommissaires auront l'autorisation et le pouvoir de prendre possession de la propriété hypothéquée, et exerceront tous ou aucuns des pouvoirs qui leur ser. nt conférés par l'acte hypothécaire à cette fin, comme si le principal des obligations faisait défaut.

Le dernier paragraphe de cet article semble vouloir dire —et c'est apparemment le sens que le chef de l'opposition lui a attribué—que tant que l'intérêt de 5 pour 100 sera payé, tant que l'intérêt additionnel causé par le premier défaut de paiement sera payé fidèlement, tant que le retard ne dépassera douze mois, il n'y aura pas lieu d'appliquer le remède de la prise de possession tel qu'il existe. Si l'on veut que les mots aient une autre signification, si l'on veut que l'on puisse appliquer le remède dès qu'il y aura défaut de paiement, soit des 4 pour 100 avant 1891 ou des 5 pour 100 après cette année, il faudrait faire dire cela à l'article dans des termes sur le sens desquels il n'y aurait pas à se méprendre. L'honorable chef de la gauche a dit que nous admettions des associés à partager notre garantie. Nous avons maintenant des garanties sur le chemin et sur les terres pour toute la somme, et nous pouvons voir quelle est la meilleure de ces garanties. D'après le nouvel arrangement, nous libérons les terres de tout le montant, excepté cette somme de \$9,830,000.

M. McCARTHY : Non.

M. CASEY : Pas absolument, mais nous prenons une hypothèque sur le chemin pour \$20,000,000 et pour \$10,000,000; en chiffres ronds, sur les terres. C'est certainement l'opinion d'un grand nombre entre nous que les terres sont les plus fortes garanties. On pourrait vendre les terres plus tard si le chemin de fer est en exploitation, et nous pourrions en prendre possession et le vendre. Mais au lieu de le garder comme garantie de réserve pour le capital, nous prenons une sûreté douteuse, en ne prenant le chemin que pour avoir les deux tiers des profits qu'il réalisera, l'autre tiers de la garantie, directement réalisable, reposant sur les terres.

L'honorable député de Cardwell a prétendu que les terres sont grevées en dernier lieu d'une hypothèque de \$20,000,000, mais ce n'est pas ce que je comprends d'après l'article, qui se lit comme suit :

Après paiement, à même les produits de telles terres, des obligations de concessions de terres en suspens, et de la dite somme de \$9,830,912 et intérêt, le gouvernement aura, sur le reste des dites terres, premier gage et hypothèque privilégiée comme garantie additionnelle du paiement de la dite somme de \$20,000,000, avec intérêt et.

Ce n'est que lorsque l'on aura payé \$10,000,000 en chiffres ronds, que vous aurez une hypothèque pour les \$20,000,000. Les terres pourraient rester en mains, et il se pourrait qu'on n'en aurait pas vendu assez quand les \$20,000,000 deviendraient dus, pour payer les \$9,830,000, et, conséquemment, vous ne pourriez pas compter sur les terres pour couvrir le

déficit relatif au paiement des \$20,000,000. Il vous faut d'abord avoir vos \$9,830,000 avant de pouvoir faire quelque chose concernant les \$20,000,000; de sorte que l'on n'a pas une garantie collatérale pour tout le prêt. La plus forte somme repose sur la plus faible garantie.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il est parfaitement vrai que les porteurs des \$15,000,000 d'obligations ont des conditions analogues à celles du gouvernement, en tant qu'il s'agit du prêt de \$30,000,000. Le gouvernement a cru qu'il devait accorder cette faveur dans les circonstances; afin de libérer le chemin, et le gouvernement est d'avis que sa garantie n'est pas changée matériellement par cette concession. Le gouvernement avait une hypothèque sur tout le chemin et ses accessoires jusqu'à concurrence du prêt de \$30,000,000. On considérait que la propriété avait une valeur infiniment plus élevée que l'hypothèque, et qu'en prenant \$15,000,000 d'obligations de plus, avec une garantie si importante, le gouvernement n'altérait pas sa garantie ou les moyens de s'en prévaloir. Cela équivaut à ce qui arrive dans le cas suivant. Une propriété vaut \$20,000,000 et vous la grevez d'une hypothèque de \$5,000,000; ensuite la personne qui a consenti l'hypothèque veut améliorer la propriété et vous permettez à une autre personne d'imposer une hypothèque de \$500 qu'elle va dépenser à améliorer la propriété; la valeur de la propriété dépasse tellement votre garantie et le chiffre de la deuxième hypothèque, que vous consentez à cela et que vous laissez améliorer votre propriété. Cela ne change pas votre sûreté, parce que la propriété est une bonne sûreté pour le premier et le deuxième prêts, ce dernier devant être employé à améliorer la propriété. C'est là la manière de voir du gouvernement. Maintenant, d'après les termes de ces résolutions il n'y a aucun doute qu'il y aura défaut si l'intérêt et le principal ne sont pas payés en 1891. La question qui se présente est celle-ci : Comment allez-vous vous prévaloir de la garantie ?

M. CASEY : S'il y a défaut dans le paiement de l'intérêt auparavant ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le défaut dans le paiement de l'intérêt équivaut au défaut sous n'importe quelle hypothèque. Le défaut a lieu, disons en 1891. Vous pouvez prendre les procédures ordinaires dans le cas d'une hypothèque, mais si vous le faites ce sera au bénéfice des porteurs des \$15,000,000 d'obligations comme à votre bénéfice; ou bien, en vertu de l'article 5ième, le fidéicommissaire peut prendre possession du chemin, si la compagnie fait défaut de payer l'intérêt ou le capital du prêt de \$20,000,000 :

Mais s'il y a défaut de la part de la compagnie dans le paiement de l'intérêt sur la dite somme de \$20,000,000—

Non pas sur les \$35,000,000, mais sur les \$20,000,000; la dette du gouvernement—

A l'époque de l'échéance pendant une période de douze mois—

Je puis dire que je crois que ce devrait être six mois.—

Les fidéicommissaires auront l'autorisation et le pouvoir de prendre possession de la propriété hypothéquée et de l'administrer pour l'avantage des porteurs d'obligations en général.

Cela veut dire que les fidéicommissaires prendront possession du chemin et qu'ils l'administreront au bénéfice des porteurs d'obligations en général, c'est-à-dire dans leurs intérêts. S'il arrivait que l'intérêt serait dû à l'un des porteurs d'obligations, parce qu'on ne l'aurait pas demandé ou pour une autre raison, les coupons n'ayant pas été remis, ce porteur d'obligations aurait droit de faire payer ses deux coupons. Je prétends que ces fidéicommissaires doivent administrer la propriété pour le bénéfice des porteurs d'obligations en général, s'ils en prennent possession après défaut de paiement, car la position du gouvernement exigera que les fidéicommissaires s'occupent de la réclamation du gouvernement pour le principal et l'intérêt, pendant que dans les cas des autres porteurs d'obligations ce sera pour l'intérêt seulement. Je crois que cela est très clair. La ques-

tion est tranchée hors de tout doute. Que l'honorable député lise l'article 2ième :

Que la compagnie pourra assurer le paiement des dites obligations et de l'intérêt sur icelles, par un acte d'hypothèque consenti par la compagnie à des fidéicommissaires à être approuvés par le gouvernement, avec l'autorisation, et de la nature et aux fins, et contenant les conditions, recours, dispositions et pouvoirs autorisés et prescrits par la clause 25 de la charte de la compagnie, dans telle étendue, et en telles manières et forme qui seront approuvées par le gouverneur en conseil.

Maintenant, l'article 28 de la charte prouve simplement que dans le cas de défaut de paiement—il s'agit des garanties—la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pourra émettre des obligations :

Et l'acte d'hypothèque pourra aussi stipuler avec la dite autorisation—
C'est-à-dire l'autorisation du gouverneur en conseil :

que le ou les fidéicommissaires pourra ou pourront, à défaut de tel paiement, et comme l'un de ces recours, prendre possession du chemin de fer et des propriétés hypothéquées, et les garder et exploiter au profit des porteurs d'obligations pendant un temps limité par tel acte d'hypothèque, ou vendre les dits chemins de fer et propriétés après tel délai et à tels termes et conditions que pourra stipuler le dit acte; et avec la même approbation tout tel acte pourra contenir des stipulations à l'effet que.....

M. BLAKE: Pour simplifier la question il est bien mieux de considérer quelle est la position de la masse des porteurs d'obligations, et quelle est la position exceptionnelle du gouvernement. Tous les porteurs d'obligations, y compris le gouvernement, sont dans cette position: dans le cas de défaut leur réclamation est garantie par une hypothèque conformément à l'article 2ième, et en conséquence, dans le cas de défaut, il peut y avoir une prise de possession ou une vente suivant les conditions de l'hypothèque. C'est la position commune des porteurs d'obligations et du gouvernement d'après le droit commun. Par exemple, les obligations sont des obligations de cinquante ans. Cela s'applique aux obligations du gouvernement devenant payables en 1891. C'est un droit commun à tous. Quels sont donc les droits spéciaux du gouvernement que n'a pas la masse des porteurs d'obligations? D'abord il détient ces obligations d'une manière différente; il les a reçues comme de simples garanties, et il ne les a pas comme propriétaire, et je suppose qu'il ne pourrait pas les vendre comme les porteurs ordinaires d'obligations, excepté si l'intérêt n'était pas payé en 1891. Ces obligations sont hypothéquées pour les vingt millions. En second lieu, le gouvernement a droit à 4 pour 100 et non pas à 5 pour 100 jusqu'en 1891. En troisième lieu ce prêt de vingt millions devient dû en 1891, et le gouvernement pourra par conséquent vendre en même temps ses vingt millions d'obligations. Et s'il les vend, quels droits auront ceux qui les achèteront? Les droits des autres porteurs d'obligations et rien de plus. Mais supposons que le gouvernement ne vende pas ses obligations et qu'il demande des pouvoirs spéciaux pour lui en vertu de l'article 5ième, comme dans le cas du défaut de paiement.

Nous voici aux pouvoirs spéciaux, non pas aux pouvoirs découlant de l'acte d'hypothèque, parce que les pouvoirs créés par cet acte d'hypothèque sont pour l'usage commun de tous les porteurs d'obligations. Mais aux pouvoirs spéciaux établis pour le cas où les vingt millions représentés par les vingt millions d'obligations ne seront pas payés, et nous voyons que ces pouvoirs donnent le droit de posséder la propriété au nom des fidéicommissaires, et de l'administrer pour l'avantage des porteurs d'obligations en général, mais non pas de la vendre. Rien ne dit qu'on pourra vendre en 1891. L'hypothèque n'a rapport qu'au cas de défaut de paiement des obligations en général. Si vous avez le pouvoir d'obtenir 5 pour 100 d'intérêt sur toute la masse des obligations, vous aurez le pouvoir de vendre en commun pour tout le monde, mais si l'intérêt au taux de 5 pour 100 est payé, il n'y a aucun pouvoir de vendre en 1891, à cause de ce prêt de vingt millions. Conséquemment nous sommes placés sous ce rapport dans une position tout à fait différente.

Sir JOHN A. MACDONALD

M. McCARTHY: Je suis d'accord avec l'honorable député de Durham-Ouest pour une grande partie de ce qu'il a dit. Mais, comme l'a dit le premier-ministre, l'intention du gouvernement c'est de faire mettre à effet en 1891 tous les pouvoirs qui sont donnés par les actes d'hypothèques et qui sont la garantie des obligations. On ne fait qu'altérer les termes de la fin de l'article 5. J'admets qu'il y a de l'ambiguïté, mais l'intention est là. Nous avons cet article qui dit que les fidéicommissaires auront le pouvoir de s'emparer de la propriété, et il se peut qu'il y ait un doute. Je ne dis pas que l'interprétation de mon honorable ami n'est pas correcte, il s'agit de savoir si c'est le seul, l'unique pouvoir qu'on puisse employer.

M. BLAKE: Nous pouvons certainement amender l'article.

M. McCARTHY: Il est inutile de perdre le temps à discuter l'exacte signification de cette résolution. Je comprends quelle est l'intention du gouvernement, et je crois que l'on pourrait facilement trouver des mots pour exprimer cette intention.

M. BLAKE: Si l'on a l'intention d'amender la résolution il est inutile de la discuter; naturellement nous discutons les résolutions telles qu'elles sont.

M. WHITE (Cardwell): Je comprends que toute la difficulté repose sur la signification réelle de ces mots. Si la résolution comprend les lignes affermées, il n'y a aucune nécessité de discuter la question.

M. BLAKE: Mais, je n'ai pas encore entendu l'honorable ministre dire qu'il ne voulait pas comprendre les lignes affermées, et je désire qu'il soit bien clair que les lignes affermées sont comprises. Je suis encore d'opinion que ce langage est assez large pour s'étendre aux lignes affermées, mais je veux que la question soit réglée définitivement.

M. MILLS: Il faut remarquer que cette interprétation n'est pas donnée par les cours, mais par le gouvernement.

M. BLAKE: J'admets que je ne vois aucune mention au sujet des lignes affermées; mais je suppose que l'article s'applique à elles. Le texte est assez vaste pour s'appliquer à ces intérêts, et je désire qu'ils soient compris dans l'arrangement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Pourquoi l'honorable député a-t-il soulevé cette question?

M. BLAKE: Il est à désirer, dans mon opinion, que l'hypothèque s'applique aux lignes affermées, et je veux que cela soit appliqué. J'ai donné ma manière d'interpréter l'article.

M. POPE: Je ne pense pas que l'on ait jamais eu l'idée d'étendre cet article aux lignes affermées.

M. MULOCK: Un bail n'est-il pas une propriété personnelle?

M. BLAKE: Certainement, un bail est une propriété personnelle.

M. McCARTHY: Les mots sont d'abord employés d'une manière générale; ensuite on précise ce que l'on veut indiquer. Je ne crois pas que l'article comprenne les lignes affermées.

M. BLAKE: Aurons-nous un droit de gage sur le chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba?

M. McCARTHY: Oui, si c'est un embranchement.

M. BLAKE: C'est une compagnie dans laquelle le chemin de fer du Pacifique canadien a des intérêts qu'il ne nous a pas définis. D'après le rapport de la compagnie, elle a payé environ \$1,250,000 pour 52 milles de chemin; cela est porté au compte des lignes affermées. A-t-on l'intention de donner quelque droit de garantie sur le chemin du Sud du Manitoba ou non?

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce n'est pas du tout un embranchement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Si je me rappelle bien l'argument de l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy), nous devons tenir compte de ces acquisitions extraordinaires que la compagnie a faites et qui l'ont soumise à des déboursés considérables. C'est une bonne raison pour que ces lignes affermées forment partie de notre garantie, si elles ont quelque valeur.

M. BLAKE: Nous payons pour les lignes affermées. Dans le rapport de la compagnie on voit que l'on a payé l'année dernière \$1,265,450 pour les lignes affermées dans l'Ontario. Quant au chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, qui est mentionné comme ligne affermée, nous n'avons pas été capable de vérifier la quantité d'intérêts qu'y possède la compagnie; mais, l'année dernière, elle a payé, d'après le compte de ce chemin, \$1,254,978. Pour l'Atlantique et le Nord-Ouest, elle a payé \$202,000. C'est une partie du projet de raccordement avec Montréal. Pour le St-Laurent et l'Ottawa, la compagnie a payé \$227,253. Elle a aussi payé une certaine somme pour le Sud-Ouest, ligne affermée comme les autres. Sommes-nous pour avoir une hypothèque sur quelqu'une de ces lignes affermées, et, si oui, sur lequel?

M. WHITE (Cardwell): Il est impossible que nous ayons une hypothèque sur les lignes affermées dont les obligations existent et sur lesquelles la compagnie a consenti à payer l'intérêt. Au lieu d'avoir une garantie valable, nous pourrions nous trouver avec un éléphant. Si nous pronions possession du chemin ensuite, nous aurions à payer l'intérêt sur toutes les obligations.

M. BLAKE: L'honorable député a fait une assertion qu'il regrettera. Il a fait profession d'avoir une grande confiance dans les rapports de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je vois dans l'état concernant les lignes affermées, que le chemin de fer d'Ontario et de Québec a fait des profits considérables, toutes dépenses payées. La compagnie a réalisé des bénéfices non seulement sur les obligations créées par le prix d'achat, mais sur ce qui a été payé pour l'extension de l'Est. Les lignes affermées mêmes ont donné des bénéfices.

A un moment donné l'honorable député était prêt à dire que les lignes affermées n'étaient pas un fardeau; maintenant, quand on nous demande de les inclure dans la garantie, il dit que nous pourrions prendre un éléphant. Allons donc au fond de la question et n'émettons pas un jour une proposition que nous combattrons le lendemain par une proposition tout à fait opposée. Si ces lignes constituent des placements avantageux et qu'elles donnent de gros profits au chemin de fer Canadien du Pacifique, pourquoi, dans ces circonstances, quelles qu'aient été les circonstances passées, ne pas donner au pays la garantie que ces profits seront à son avantage?

M. CASEY: Il y a plus que cela, et les directeurs eux-mêmes expriment l'opinion suivante:

Les directeurs sont convaincus que, sans le contrôle des lignes auxiliaires qui atteignent tous les centres de commerce importants dans les vieilles provinces du Canada, la compagnie n'aurait pas un contrôle suffisant du trafic du Nord-Ouest Canadien avec la côte du Pacifique, et que les lignes américaines continueraient à transporter la plus grande partie des marchandises comme dans le passé, et le chemin de fer Canadien du Pacifique n'atteindrait pas un des principaux objets pour lesquels il a été construit.

On veut nous donner la possession de cette ligne d'entier parcours privée des raccordements nécessaires, et nous refuser les droits que la compagnie a acquis des lignes auxiliaires.

Sir JOHN A. MACDONALD: Voici une discussion réellement stérile. Il se peut que l'honorable député de Durham-Ouest soit exact dans ses assertions. Il se peut aussi, comme le prétend mon honorable ami qui siège près de moi, que l'article n'ait pas cette signification, parce que la

dernière partie est plus précise que la première. Mais le texte est précisément le même que l'année dernière. Toute garantie que le gouvernement peut avoir eue l'année dernière pour le prêt de \$30,000,000 existe maintenant pour les \$30,000,000 et les \$15,000,000. Si l'honorable député a raison, le prêt de \$30,000,000 donne des droits sur les lignes affermées. Cela se peut, et s'il en est ainsi nous avons ces droits maintenant. Je ne suppose pas que l'honorable député veuille diminuer la garantie. C'est une question qui devra être réglée plus tard et elle sera réglée par les tribunaux s'il y a quelque difficulté.

M. BLAKE: Tout ce que le premier ministre a à faire, est d'ajouter dans la résolution les mots "garantissant les lignes affermées."

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous pouvons faire cela; mais serait-il politique de le faire? C'est une question différente. Le gouvernement avait l'intention de laisser les porteurs des \$15,000,000 d'obligations participer à la garantie que nous avons prise l'année dernière, et non pas de l'augmenter ou de la diminuer. Le gouvernement pourrait, naturellement, susciter beaucoup d'embarras à ces lignes, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de soulever cette question maintenant ou d'augmenter la garantie que nous avons eu l'année dernière. Je crois que nous devons garder la garantie telle que le veut la loi; nous ne devons ni l'augmenter, ni la diminuer, mais la garder aux mêmes conditions pour les porteurs des \$15,000,000 d'obligations et pour nous-mêmes.

M. BLAKE: L'idée de dire que nous devrions laisser cette chose dans l'indécision pour la faire régler par les tribunaux me semble difficile à répéter. Tout ce que nous pouvons éclaircir doit l'être; c'est le temps d'éviter les obscurités. Lorsque j'ai dit que c'est une question qu'on pourrait trancher en un instant, le premier ministre a vu la difficulté dans laquelle il se plongeait et il a dit: oui, mais il y a la question d'opportunité. Je dis que les observations de mon honorable ami d'Elgin (M. Casey) sont très fortes. S'il est vrai que pour avoir un grand chemin de fer transcontinental et pour réaliser le but dans lequel on a construit cette voie, il fallait absolument que le chemin de fer du Pacifique canadien contrôlât l'Ontario et Québec, le Credit Valley, le Toronto, Grey et Bruce, et leurs raccordements à Détroit; s'il est vrai qu'on va faire manquer l'objet d'un grand chemin de fer national; s'il est vrai que le trafic va continuer à suivre en grande partie la route des Etats-Unis; s'il est vrai qu'il est essentiel au succès d'une ligne canadienne que ces chemins soient acquis; si tout cela est vrai, quelle sera la position des porteurs d'obligations en général quand ces lignes ne seront plus sous le contrôle de la compagnie.

Vous nous dites que vous espérez vendre les obligations sur le marché et les vendre un bon prix, et ceux à qui vous voudrez les vendre examineront le rapport de la compagnie et ils verront qu'il est essentiel au succès de ses opérations qu'elle possède les lignes affermées. Alors, s'ils voient que la garantie que vous offrez n'embrasse pas les lignes affermées, c'est-à-dire celles qui sont essentielles à sa prospérité, ils ne donneront pas l'argent. Cependant vous espérez qu'ils vous paieront. Vous dites la même chose au peuple du Canada. Vous dites: ayez confiance dans ce rapport; ayez confiance dans la politique que nous avons approuvée. Ensuite, vous proposez que nous acceptions une garantie qui ne comprendra pas ces lignes essentielles au succès de la compagnie et vous proposez qu'on isole ces intérêts dans le cas de défaut de paiement. On prend des garanties en cas de défaut. Les garanties ont peu d'importance tant qu'on ne regarde que le côté brillant des choses et que l'on s'engage à payer. Mais il nous faut voir le revers de la médaille; nous devons voir les choses comme elles seront si la tempête éolote: nous devons voir ce que vaudra la garantie s'il survient une tempête.

Dans le cas de défaut de paiement, si ce rapport est exact, si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a agi sagement en faisant l'acquisition de ces lignes, quelle sera notre position ? Eh bien, M. le Président, nous ne serons pas capables d'avoir l'ancien trafic de la province d'Ontario ; il sera tout disparu. Les hommes du chemin de fer du Pacifique canadien seront maîtres de la situation. Ils pourront perdre la ligne principale, mais ils se retourneront et ils diront : Nous avons le trafic d'Ontario dans les mains, si vous voulez l'avoir par la ligne nationale, et non pas par Chicago (ils auront des raccordements avec Chicago) nous pourrions vous l'envoyer ; nous l'expédierons par les États-Unis, si vous ne faites des arrangements avec nous. C'est ainsi qu'agiront les propriétaires du chemin de fer du Pacifique canadien et vous aurez à payer très cher l'acquisition de leur intérêt. Voilà des choses qui arriveront certainement si nous voulons nous prévaloir des garanties. Si l'on doit créer des intérêts indépendants du chemin de fer du Pacifique canadien que nous acquerrons ensuite, ce sera l'autre nichet, l'autre ancre de salut de ces messieurs. Dans le cas de défaut de paiement ils pourront imposer de bonnes conditions au pays.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis heureux d'entendre ce discours de l'honorable député.

Plusieurs membres de cette Chambre, l'honorable député lui-même, ont prétendu que cette compagnie gaspillait ses fonds, qu'elle les appliquait à d'autres fins que celles pour lesquelles elle les a reçus, qu'elle avait failli à ses obligations envers le pays, et qu'elle s'était engagée dans des spéculations insensées.

Maintenant, que la compagnie ait dépensé ses fonds dans des entreprises sages ou folles, il est bien certain qu'elle n'a pas dépensé un sou des sommes qu'elle a reçues du gouvernement dans ces entreprises secondaires. C'est sur le chemin même qu'elle a dépensé tous les fonds. L'argent qu'elle a consacré à ces spéculations sages ou imprudentes a été obtenu d'une manière ou d'une autre. Ces messieurs se sont opposés à ces spéculations ; ils ont fulminé contre elles dans la presse et dans la Chambre, et maintenant, le chef de la gauche vient dire que ces acquisitions ont une grande valeur ; ces spéculations, ils n'auraient pas dû les faire, mais bien qu'ils y aient appliqué leurs propres fonds, nous devons les avoir. Nous devons prendre les garanties que les membres de la compagnie ont acquises d'une façon inconvenante et malhonnête—quelques-uns ont dit disgracieuse—avec leurs propres fonds, qui auraient dû être dépensés sur la ligne principale. Et, ces messieurs prendront le produit de ces actes malhonnêtes, le résultat de ces dépenses imprudentes—*non nolit*. Le premier acte peut avoir été mauvais, mais le chef de l'opposition doit prendre la garantie offerte par ces placements malhonnêtes et imprudents de la compagnie. Je ne vois pas comment l'honorable député peut soutenir cette façon d'argumenter. Il a abandonné sa première prétention quand il dit que nous devons avoir chacune de ces lignes affermées, quand il dit que notre garantie sera mauvaise si nous n'avons pas toutes les entreprises dans lesquelles la compagnie a placé des fonds, et si ne nous servons pas de ces entreprises à notre bénéfice.

M. BLAKE : Je faisais remarquer à la Chambre les prétentions du premier ministre et les dires de la compagnie. Je disais que le premier ministre avait déclaré que ces entreprises étaient importantes pour notre système national de chemin de fer ; je disais que la compagnie avait déclaré la même chose ; je disais que les deux parties contractantes avaient déclaré que ces entreprises étaient essentielles à l'existence du chemin comme voie nationale ; et je demandais comment il se faisait qu'elles fissent de telles assertions, qu'elles essaient de justifier ces extensions et ces baux pour cette raison, et qu'elles vinssent ensuite devant le parlement proposer que nous prenions une garantie boiteuse reposant

M. BLAKE

sur une entreprise qu'elles avaient déclaré essentielle au succès du chemin. Le premier ministre a dit que j'avais admis tout cela. Je n'ai pas admis et je n'admets pas cela ; mais je prétends que ceux qui ont justifié la conduite de la compagnie, ceux qui ont représenté au peuple de ce pays que ces acquisitions étaient nécessaires parce qu'elles étaient des liens nécessaires de notre grande voie nationale, n'ont aucun droit, quand ils viennent nous demander un prêt, d'omettre ces entreprises dont eux-mêmes ont admis la valeur comme garanties. Ce n'est pas moi qui ai fait cette admission, c'est le premier ministre.

Le premier ministre a employé des expressions plus fortes que les miennes touchant cette question. Il m'a attribué le mot malhonnête, que je n'ai jamais employé. Le premier ministre, par la véhémence de son langage, a reproché sur ce que j'avais déclaré. Il dit : Vous avez dit qu'il était imprudent de la part de la compagnie de faire cela, c'est une raison très forte pour laquelle vous ne devriez pas prendre l'argent. Je n'ai jamais entendu une telle chose dans ma vie. Quelle était la raison de mon objection ? J'ai dit : Cette compagnie a fait avec nous un contrat solennel dont l'objet était qu'elle employât toutes ses ressources et toutes ses forces à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ; et je prétends qu'elle viole l'esprit du contrat en appliquant son énergie et ses ressources à construire des lignes auxiliaires. Le premier ministre est d'avis que lorsque nous arrivons à réparer les dommages, nous ne sommes pas justifiables de dire que nous prenons un droit de gage sur ces choses mêmes sur lesquelles on a dépensé notre capital. J'ai dit : Vous prenez l'argent que le pays vous a donné pour la ligne principale et vous le dépensez ici et là et partout ; je me suis opposé à cela. Voici maintenant que le premier ministre veut prétendre, quand il nous demande d'aider la compagnie, que nous ne devons pas exiger une garantie pour les acquisitions qui ont reçu les fonds destinés à la ligne principale.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le premier ministre a soulevé deux ou trois points qui ne se rapportent pas beaucoup à la question. D'abord il a entretenu la Chambre de cette supposition propre à lui, par laquelle il veut que l'on ait rendu compte fidèlement de tous les deniers accordés par le peuple de ce pays pour la construction du chemin. Notre prétention est celle-ci : que l'argent ait été dépensé avec à-propos ou non, on n'a pas rendu compte pleinement des \$70,000,000 qu'on a donnés après l'adoption de ces résolutions pour la construction et l'équipement de la ligne principale. Mais il y a deux ou trois autres choses que nous devrions savoir. Je crois, particulièrement depuis que le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer a contredit mon honorable ami sur ce point, que nous devrions savoir parfaitement ce que nous donnons et ce que nous recevons comme garantie. Je diffère entièrement d'opinion avec le premier ministre, qui prétend qu'une question de cette nature devrait être laissée à l'appréciation des tribunaux. J'avertis le gouvernement que si la question n'est pas réglée, la vente des obligations en souffrira indubitablement. Si on les place sur le marché de Londres ou sur n'importe quel marché, l'attention sera certainement appelée sur le point que l'on a soulevé aujourd'hui. Cela ne peut être évité, et cela, je l'admets diminuera beaucoup la valeur de ces obligations sur le marché public, à moins qu'on ne puisse dire distinctement si les lignes affermées sont comprises dans l'hypothèque ou non. Il y a une autre considération dont la Chambre doit tenir compte. Nous devons supposer que la compagnie peut décider de nous remettre la propriété. S'il arrive par suite d'arrangements avec le gouvernement ou autrement que les lignes affermées ne nous reviennent pas, nous pourrions constater peut-être que la propriété garantie diminuera de valeur pendant que celle qui restera à ces messieurs sera entretenue avec soin avec les fonds qu'elle n'hésite pas à employer, d'après ses

rapports, pour l'usage des lignes affermées. C'est une raison pour laquelle nous devrions savoir exactement où nous en sommes en cette affaire.

M. BLAKE : Je puis ajouter que les révélations qui se font actuellement concernant le Union Pacific et le Central Pacific jettent des flots de lumière sur cette question. Le détournement de trafic le plus extraordinaire a lieu depuis que le gouvernement des Etats-Unis a commencé à travailler honnêtement à obtenir le règlement de la dette de ces compagnies sur leur ligne principale et leurs lignes affermées. Le résultat c'est que l'on rend les lignes affermées profitables aux lignes principales, ce que l'on peut faire dans ce cas. Si vous donnez deux espèces d'intérêts à la compagnie, si vous la subordonnez à votre avantage dans un cas et que vous ne le fassiez pas dans l'autre, vous pouvez être certains qu'elle fera tout en son pouvoir pour favoriser la voie qui lui appartiendra.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement considère qu'il est parfaitement en sûreté en faisant cet arrangement, et nous ne croyons pas devoir demander plus de garanties. Nous ne croyons pas que cela soit opportun. Nous avons demandé et nous avons obtenu toutes les garanties que nous pouvions avoir. Il n'y a qu'un changement : nous faisons reposer \$15,000,000 d'obligations sur les mêmes garanties. L'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a dit—et il y a quelque chose dans cet argument—que cela peut nuire à la vente des obligations en Angleterre. Je suppose que les porteurs d'obligations prendront des conseils en Angleterre, et s'il y a quelque doute là-dessus, ils n'auront qu'une chose à faire, ce sera de demander à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de donner les garanties nécessaires sur les lignes affermées. Si cela est nécessaire pour augmenter la valeur des obligations, la compagnie pourra le faire si elle le désire ; et ce sera à l'avantage de tous les porteurs d'obligations, y compris le gouvernement. Le gouvernement n'a pas jugé à propos d'imposer à la compagnie des conditions plus pénibles ou plus dures que celles qui ont été fixées par le parlement à la dernière session ; on a considéré que ces garanties étaient suffisantes pour les \$30,000,000 et pour les \$15,000,000 qu'il s'agissait d'ajouter.

M. CHARLTON : Nous n'avons pas de difficulté à croire qu'il répugne au gouvernement d'imposer des conditions pénibles à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais j'aimerais à avoir quelques explications concernant une assertion que le premier ministre a faite il y a quelques instants. Il nous a dit que les fonds fournis par le gouvernement ont été dépensés sur la ligne principale et que la compagnie a dépensé ses propres deniers dans des spéculations en dehors de la ligne principale. La compagnie a placé \$65,000,000 d'actions sur le marché, lesquelles ont réalisé \$29,500,000. Je parle des propres fonds de la compagnie. A part cela elle a déposé dans les mains du gouvernement \$14,250,000 ; elle a employé à payer des dividendes environ \$7,000,000 ; et elle a détourné de la construction de la ligne principale, y compris la somme dépensée à l'est de Callander, un total de \$33,500,000, ou \$10,000,000 de ses propres ressources. Cela étant, j'aimerais à demander au premier ministre sur quoi il s'appuie pour dire que la compagnie a employé à la construction de la ligne principale tous les fonds accordés par le gouvernement et qu'elle a dépensé ses propres deniers dans toutes ses spéculations extérieures.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député romme un débat dans lequel on a complètement et hautement discuté la question hier et avant-hier. Si une partie de l'argent du gouvernement a été appliquée à d'autres choses qu'au chemin même, et si un seul sou a été dépensé autrement, je ne puis que dire que le gouvernement est grandement à blâmer. Mais je dis qu'on ne doit porter aucune accusation de ce genre contre nous, soit au sujet du premier subside

de \$25,000,000, soit au sujet du prêt de \$30,000,000. On n'a pas déboursé un seul centin sans un certificat de l'ingénieur en chef qui dise que l'argent a été appliqué au chemin mentionné au premier contrat. Le gouvernement doit s'appuyer sur le rapport de l'ingénieur en chef. Ce rapport est précis, et pas un seul sou n'a été payé si ce n'est sur le certificat de l'ingénieur en chef déclarant que les fonds ont été consacrés au chemin compris entre Callander et Port-Mocdy.

M. MULOCK : Quelle objection y a-t-il à ce qu'on demande des garanties sur les lignes affermées, à présent que nous faisons de nouveaux arrangements concernant les garanties et que nous augmentons la dette ? L'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) a dit que les expressions générales dans l'article 1er de la résolution doivent être limitées dans le sens de celles qui suivent, et dans lesquelles, prétend-il, on désigne spécialement les garanties. S'il en est ainsi, pourquoi introduire ces expressions générales ? Nous avons maintenant le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer qui déclare que l'on n'a jamais eu l'intention d'hypothéquer les lignes affermées. Alors, il faudrait éliminer tout doute de l'article ; et avant d'abandonner une garantie que nous pouvons avoir, le gouvernement devrait donner ses raisons. Je conçois que la garantie reposant sur la ligne principale peut être grandement altérée si la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est obligée d'entretenir une ligne rivale. Même si la ligne venait sous le contrôle des porteurs d'obligations qui en prendraient possession par l'entremise d'un fidéicommissaire, la corporation continuerait d'exister, le bureau des directeurs continuerait d'exister, et le bureau des directeurs représentant la compagnie garderait les lignes affermées et pourrait les exploiter en opposition à la ligne du gouvernement. Le gouvernement peut posséder la ligne principale jusqu'à Port-Arthur, mais le chemin de fer Canadien du Pacifique, comme corporation, disparaît pour toujours. Cette compagnie possède la ligne affermée qui s'étend jusqu'à la rivière Détroit ; elle possède la ligne affermée de Détroit à Toronto ; elle possède la ligne affermée de Owen Sound à Toronto, et la ligne affermée à partir de Toronto en descendant jusque dans l'est d'Ontario, ainsi que des raccordements jusqu'au Saint-Laurant. Elle aura sous son pouvoir ce système de chemins de fer affermés, elle pourra faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique pour son commerce à l'est de Port-Arthur. Avant de permettre à la compagnie de continuer à administrer ces lignes rivales, le gouvernement doit donner au pays les raisons les plus fortes pour se justifier de faire de nouvelles avances et d'altérer ses garanties au lieu de les augmenter.

M. CHAPLEAU : La garantie de l'année dernière n'est pas diminuée du tout.

M. MULOCK : La somme est augmentée.

M. CHAPLEAU : Cette somme est aussi garantie. Toute la garantie de l'année dernière est comprise dans la garantie mentionnée dans l'arrangement proposé, excepté l'embranchement d'Algoma. Je ne suis pas prêt à dire que l'on comprend les différentes lignes affermées par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans l'expression "tous les biens réels et personnels" de la compagnie. Je n'aimerais pas à donner une opinion là-dessus comme homme de loi. Mon opinion personnelle serait que les biens personnels de la compagnie comprennent les droits de la compagnie dans les baux qui lui donnent ces lignes. Nous ne pouvons pas dire dans les résolutions que l'hypothèque de l'obligation couvrirait les lignes affermées.

M. MULOCK : Pourquoi pas ?

M. CHAPLEAU : Pour la raison qu'elles n'appartiennent pas à la compagnie. L'hypothèque pourrait comprendre le droit conféré au chemin de fer Canadien du Pacifique par le louage de ces lignes. Mais cela est-il compris dans les mots

“biens personnels de la compagnie” maintenant acquis ou à être acquis dans la suite? Le premier ministre a dit que ceux qui sont chargés des obligations verront à cela; il a dit qu'ils verront à ce que l'on réserve tous les biens qui peuvent être garantis par ces obligations. Je crois que la résolution est assez vaste et qu'elle comprend les droits de la compagnie sur les lignes affermées. Je ne pense pas que l'on traiterait la compagnie avec justice si l'on ajoutait les expressions comprises dans la dernière loi. Quelles sont ces expressions? Le gouvernement aura une première hypothèque sur tous les biens de la compagnie, réels et personnels. Je vois ici qu'il y aura :

Un gage et une charge privilégiée sur tous les biens de la compagnie, réels et personnels, acquis ou à acquérir, par la suite, y compris la ligne-mère avec ses prolongements, ses embranchements, la totalité de son équipement.

M. BLAKE: L'honorable ministre remarquera que la question est changée depuis l'année dernière. Il dit que nous ne devrions rien demander de plus que l'année dernière. La compagnie ne demande-t-elle pas plus que l'année dernière?

M. CHAPLEAU: J'ai dit que le premier ministre a déclaré que le gouvernement ne veut pas demander plus de garanties que l'année dernière.

M. BLAKE: Je dis que lorsque la compagnie demande quelque chose et que nous lui donnons quelque chose, nous ferions bien de considérer les conditions. L'année dernière, après avoir entendu le ministre des chemins de fer déclarer que cette garantie ne comprend pas les lignes affermées, j'ai proposé qu'on vint les inclure, mais il m'a répondu que cela entraînerait des risques considérables et peut-être des pertes, vu que les lignes affermées ne donnaient pas de profits au gouvernement. Le gouvernement ne devrait pas avoir été exposé à des pertes même si ces lignes n'avaient pas été avantageuses, mais, maintenant la compagnie nous dit que ces lignes sont avantageuses, et parce que nous les avons omises quand on nous disait qu'elles ne l'étaient pas, on veut maintenant que nous les omettions quand elles offrent de bonnes garanties. Le premier ministre dit qu'il ne croit pas que ces mots s'appliquent aux lignes affermées, et qu'il est d'avis qu'ils ne devraient pas s'y appliquer. Le secrétaire d'Etat déclare, de son côté, qu'il est d'opinion que la résolution s'étend aux lignes affermées et qu'elle devrait s'y étendre.

M. CHAPLEAU: J'ai dit que je ne voulais pas risquer mon opinion comme avocat, mais que personnellement, je crois que le droit de propriété s'étend à ces lignes affermées.

M. BLAKE: Et qu'il devrait s'y étendre.

M. CHAPLEAU: Non, je n'ai pas dit cela. L'honorable député n'a pas besoin de faire ce qu'il a déjà fait: me prêter des paroles que je n'ai jamais prononcées. Je ne le laisserai pas faire cela sans protester. La Chambre ne m'a pas permis de le contredire l'autre jour; on m'a dit de m'asseoir, mais je ne m'assiérai pas maintenant.

M. BLAKE: Je demande à l'honorable ministre de s'asseoir; il m'a interrompu.

M. CHAPLEAU: L'honorable député a repris son-siège et j'ai la parole. L'honorable député n'a pas le droit de me faire asséoir, à moins que le président ne décide autrement. Nous sommes en comité, et chaque député peut parler autant de fois qu'il le désire. Mon honorable ami me répondra quand j'aurai fini, pas avant.

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre.

M. CHAPLEAU: J'ai le droit de parler, et je ne suis pas pour souffrir qu'on me dise de m'asseoir. J'ai dit, et mon honorable ami ne peut s'être mépris sur le sens de mes paroles, que le premier ministre avait déclaré que le gouvernement n'est pas disposé à augmenter l'hypothèque de

M. CHAPLEAU

l'année dernière, et que l'hypothèque de l'année dernière n'est pas augmentée par la lettre ou l'esprit des résolutions. Je n'ai pas dit que le gouvernement devrait faire cela et qu'il le ferait. Le gouvernement pourrait faire cela, mais je ne suis pas ici pour le dire. J'ai eu bien soin de dire que le gouvernement n'augmenterait pas l'hypothèque de l'année dernière.

M. BLAKE: Je n'ai pas dit que l'honorable ministre avait prétendu que le gouvernement devrait augmenter l'hypothèque de l'année dernière, mais j'ai affirmé que l'honorable ministre avait dit qu'il croyait que l'hypothèque de l'année dernière devrait être augmentée. C'est l'assertion que j'ai faite; je la répète maintenant.

M. CHAPLEAU: Je n'ai pas dit cela; et j'ai expliqué que je n'ai pu dire cela qu'en disant le contraire de ce que je voulais dire.

M. BLAKE: Je répète mon assertion. Ensuite l'honorable ministre a dit que si les personnes qui désirent acheter ces obligations à Londres avaient quelque doute, elles pourraient faire passer un acte pour régler la question. Mais quelle est la majorité de ceux qui ont l'intention d'acheter quelques-unes de ces obligations? Ce sont les citoyens du Canada, et nous voulons voir pour eux quelle garantie nous aurons. C'est à cause de ces personnes que cette question nous intéresse particulièrement, bien que, naturellement nous soyons aussi intéressés au succès de l'opération en général, laquelle souffrira certainement du contraste qu'il y a entre la déclaration de M. Stephen l'autre jour et le rapport de la compagnie quant à l'importance de ces lignes.

La déclaration du parlement disant que l'hypothèque ne portera pas sur ces lignes nuira aussi à l'opération. Toutefois, c'est le peuple du Canada qui nous intéresse particulièrement. Peut-on dire, après cette discussion, que les choses peuvent rester dans cet état? Il faut que la question soit réglée d'une manière ou d'une autre. L'hypothèque de l'année dernière est-elle une chose sacrée? La loi de l'année dernière est-elle comme les lois des Mèdes et des Perses, qu'on ne peut altérer? Pourtant on l'a modifiée de beaucoup de manières. N'y a-t-il que sous ce rapport qu'elle soit inaltérable? A-t-on décidé de ne pas éclaircir ce qui est douteux? Allons-nous laisser des sources de procès? Ces messieurs insistent-ils pour donner de la besogne aux avocats? Disons si l'hypothèque comprend ou ne comprend pas les lignes affermées, et cela règle la question. J'ai exprimé ma manière de voir. Le secrétaire d'Etat a prétendu que j'avais tort de dire que l'embranchement d'Algoma n'est compris dans l'hypothèque que tant qu'il est inutile. Il est vrai que, apparemment il est compris dans l'hypothèque d'une manière permanente; mais il est vrai aussi, que du moment que l'on décide de l'utiliser en le prolongeant jusqu'au Sault-Sainte-Marie, on donne le pouvoir de l'hypothéquer, et par conséquent de le rendre inutile au point de vue de la garantie. Je suis d'accord avec l'honorable député de Cardwell (M. White) sur cette question.

J'ai toujours été favorable à la construction de la ligne du Sault. Je ne dis pas ce qu'il faudrait faire pour faire construire la ligne du Sault; ceci peut être un moyen aussi bon qu'un autre, mais vous ne pouvez pas dire que c'est une garantie pour votre dette à cause de la construction de la ligne. Indirectement vous pouvez toucher à la ligne principale en jetant le trafic du Pacifique du nord sur la ligne principale, à cause de la construction de la ligne du Sault, et cela peut être très important, mais vous ne pouvez pas dire que l'embranchement d'Algoma soit *per se* une garantie disponible pour cette dette. Le premier ministre a dit que le gouvernement serait à blâmer si un seul dollar avait été appliqué à d'autre chose qu'à la construction de la ligne principale. Je ne sache pas que quelqu'un ait accusé le gouvernement de payer de l'argent à la compagnie sans un certificat des ingénieurs disant que chaque dollar a été payé pour une quantité d'ouvrage valant un dollar. Mais qu'est-ce

que la compagnie fait de l'argent? Où est votre dette flottante? Où sont les entrepreneurs de la ligne principale et les hommes auxquels vous devez des millions? L'argent n'a pas été payé en retour de l'ouvrage. Le gouvernement a donné les fonds, sur production des certificats valus. Je n'en doute pas, et il n'a pas de reproche à recevoir sous ce rapport; mais je sais que, au mois de février dernier, on devait des centaines de mille dollars aux entrepreneurs pour la construction du chemin; on avait envoyé les estimations au gouvernement et le gouvernement avait remis l'argent à la compagnie, moins 10 pour 100; la compagnie avait reçu cet argent et elle ne l'avait pas remis aux entrepreneurs; conséquemment, on ne l'avait pas employé pour l'entreprise à laquelle il aurait dû être consacré. Où étaient allés ces fonds? Je crois que \$650,000 sont allées dans le gousset des actionnaires le 17 février dernier.

M. POPE: D'abord, on a prétendu, et nous prétendons maintenant, que notre hypothèque était bien garantie l'année dernière. L'honorable député dit que la compagnie nous demande quelque chose de plus maintenant. Si elle demande davantage, nous avons une meilleure garantie. Chaque dollar que nous lui avons payé s'ajoute à notre garantie, et nous avons aujourd'hui une meilleure garantie que l'année dernière pour ce qu'elle demande. Le chemin est presque terminé et nous l'avons comme sûreté, et nous avons plus de matériel roulant. Je dis que nous ferions peut-être mieux d'établir une hypothèque sur le Grand-Tronc aussi; nous ferions peut-être mieux d'hypothéquer tous les chemins de fer du pays. Mais nous avons assez de garanties, et comme notre position ne présentait aucun danger l'année dernière, elle n'en offre aucun cette année.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il me semble réellement qu'il ne devrait pas y avoir tant de difficulté. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas un corps inabordable. Nous avons eu le plaisir de voir ici le plus grand nombre de ses directeurs très souvent. Je suppose que nous pouvons facilement communiquer avec eux. Pourquoi le gouvernement ne constaterait-il pas définitivement quelles sont les opinions de la compagnie sur cette question controversée, et ne nous les ferait-il pas connaître? Assurément, on devrait nous donner une idée de ce que pense l'autre partie contractante de cette question des lignes affermées. Je crois qu'il y a ici quelques députés qui pourraient nous donner une opinion sans beaucoup de difficulté, et je crois qu'ils devraient parler. Quant au ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer, je dois rappeler à la Chambre qu'il diffère complètement d'opinion avec son collègue le secrétaire d'Etat sur le point en litige. Pendant que celui-ci dit que nous avons des droits sur les lignes affermées, l'autre déclare qu'il n'est pas du tout de cet avis.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois réellement que nous avons discuté la question assez longuement pour pouvoir voter. L'honorable député de Durham-Ouest n'est pas exact, quand il dit que j'ai exprimé l'opinion que les lignes affermées ne sont pas comprises dans cet article. J'ai dit simplement que le fait de savoir de quel côté était le droit dans la discussion engagée entre le chef de l'opposition et l'honorable député de Simcoe-Nord pouvait faire l'objet d'un débat. J'ai discuté la question ensuite sans tenir compte de l'interprétation légale de l'article, mais je n'ai exprimé aucune opinion moi-même quant au fait de savoir si l'article comprend les lignes affermées.

M. BLAKE: L'honorable député me rappelle un grand avocat, un ex-lord chancelier, lord Mansfield, je crois, qui déclara, il y a quelques années, quand une question très controversée se présenta devant la Chambre, qu'il avait une opinion sur cette question, mais qu'il la gardait en lui-même; il la garda en lui-même jusqu'à sa mort. Maintenant nous avons ici le chef de la Chambre, un député qui a plus d'expérience que n'importe qui dans l'interprétation des lois, qui

n'a pas d'opinion qu'il puisse exprimer ou qui est incapable de se décider à dire quelle signification il attribue à l'article. Dans ces circonstances, convient-il qu'une poignée de législateurs passent une loi dans cette forme?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis très obligé envers l'honorable député de la comparaison qu'il vient de faire entre lord Mansfield et moi. J'accepte la censure pour l'amour du compliment.

M. BLAKE: Mais l'honorable député gardera son opinion en lui-même jusqu'à sa mort.

M. CASEY: Le premier ministre est content de se voir comparer à lord Mansfield; c'est un compliment qui le console du lîâme qu'il doit s'attirer en nous demandant d'adopter une loi dont il ne connaît pas la signification. Maintenant, sur cette question le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer pense d'une façon, et le député de Simcoe-Nord, d'une autre façon, et le secrétaire d'Etat, d'une autre façon encore. Quant au premier ministre, il n'a pas d'opinion du tout; mais ils s'accordent tous avec une unanimité remarquable à refuser de donner une signification quelconque à cet article, en lui faisant dire ce que le secrétaire d'Etat voudrait qu'il dise, savoir, qu'il s'appliquât aux lignes affermées.

Évidemment, ces messieurs ne veulent pas que la résolution s'étende aux lignes affermées. Je puis concevoir aisément que telle était l'intention de la personne qui a rédigé ces résolutions, parce qu'il est évident qu'elles ont été rédigées par la compagnie elle-même ou par son avocat. Je puis comprendre que la compagnie désire que cet article soit ambigu, mais je ne vois pas pourquoi le gouvernement, —le mandataire du peuple—prendrait le rôle d'avocat de la compagnie et insisterait pour laisser l'article incertain. C'est une manière d'agir qui ne se concilie aucunement avec les devoirs des ministres. S'il y avait quelque doute, comme l'année dernière, quant à l'opportunité d'inclure les lignes affermées, ils pourraient trouver quelque prétexte, mais on ne peut pas même invoquer ce doute cette année. Le premier ministre lui-même a devant lui le rapport de la compagnie, qui dit que les lignes affermées ne sont pas seulement profitables, mais nécessaires; cependant, on refuse de nous les donner comme garanties, et le premier ministre n'a que l'ombre d'une raison, c'est qu'il ne croit pas que cela soit nécessaire. Il croit que la garantie, est si immensément bonne que l'addition d'une bagatelle de \$15,000,000 aux obligations de la compagnie ne changera aucunement sa position. Si nous reprenons le chemin nous devons l'avoir comme entreprise en pleine opération. Notre garantie dépend des profits qu'il rapportera. Si l'on ne peut pas exploiter le chemin sans les embranchements, il est absurde de nous demander de prendre la voie principale sans les embranchements qu'on déclare essentiels à son fonctionnement.

Les députés de la droite ont dit que chaque dollar avancé par le gouvernement a été dépensé sur la ligne et consacré à l'entreprise. Mais on ne prétendra pas que les \$7,000,000 avancés pour des dividendes et d'autres sommes payées aux actionnaires aient été mis dans l'entreprise. Indubitablement, une partie des fonds avancés par la compagnie a été consacrée au chemin, un peu à la ligne principale, un peu aux embranchements. Mais si le pays n'avait pas donné d'argent à la compagnie, la compagnie n'en aurait pas consacré aux lignes affermées. On a augmenté la valeur de toute la propriété par ces paiements, et il est parfaitement juste que le gouvernement ait une hypothèque sur toute la propriété. De fait, il n'y a rien qui fasse voir qu'on n'emploiera pas une partie de l'emprunt actuel à l'amélioration et à l'équipement des lignes affermées. Nous avançons donc \$5,000,000 pour améliorer une propriété que ces messieurs de la droite ne veulent pas que nous prenions comme garantie. Aucun gouvernement n'a jamais pris une telle position, et elle aurait eu tout lieu de nous surprendre si

nous n'avions pas connu le gouvernement par ses transactions précédentes. Au point de vue parlementaire il ne convient pas que nous adoptions les résolutions telles que soumises, attendu que le gouvernement en ignore la signification.

M. FAIRBANK : Le premier ministre a affirmé positivement que tous les fonds obtenus du gouvernement en boni et en prêts ont été consacrés à la construction de la ligne. Je ne contesterai pas cela. Mais la compagnie a aussi réalisé de l'argent avec les terres que nous lui avons données. Au mois de décembre, l'état soumis par le président était le suivant : Montant reçu en espèces, en prêts, en subventions et en terres du gouvernement : \$55,500,000; dépenses sur la ligne principale et les embranchements, \$55,500,000; ce qui laisse une balance de \$3,000,000. Il y a dans ce chiffre environ \$2,000,000 pour la construction d'embranchements qui ne font pas partie du contrat. La compagnie a aussi reçu de nous une étendue de chemin complété coûtant 29½ millions et 20,000,000 d'acres de terre qu'elle n'a pas vendus. Elle n'exploite pas les embranchements en vertu de baux temporaires, mais en vertu de contrats à perpétuité qui les rendent la propriété de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, moyennant certaines charges annuelles. Si je prenais hypothèque sur un violon je voudrais qu'elle s'étendît à l'archet aussi, particulièrement si je ne pouvais pas avoir l'article autrement. Le gouvernement propose qu'on augmente le prêt, qu'on réduise le taux de l'intérêt et qu'on diminue la garantie.

M. BLAKE : D'après ce que je comprends, l'intérêt de la compagnie dans le chemin de fer du Sud-Est est celui-ci : la compagnie est propriétaire d'une grande quantité d'obligations de ce chemin et d'un peu de matériel roulant qu'elle a payé \$1,595,000. Je présume que cela sera couvert par l'hypothèque. Ce sont des biens personnels de la compagnie.

Sir JOHN MACDONALD : D'après ce que je connais, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a des obligations du "Sud-Est" comme garantie pour un prêt. C'est un arrangement entre le "Sud-Est" et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BLAKE : Veut-on que l'hypothèque couvre cet intérêt ou non ?

Sir JOHN MACDONALD : Ce sont des biens personnels, naturellement, et ces obligations feront partie de la garantie.

M. BLAKE : Parlons du chemin de fer du St-Laurent et Ottawa. Je vois que ce chemin figure à l'actif du chemin de fer Canadien du Pacifique pour une somme de \$227,153. Cela sera-t-il compris dans l'hypothèque ?

Sir JOHN MACDONALD : Je ne suis pas capable d'expliquer exactement la nature des garanties données par le chemin de fer du St-Laurent et Ottawa, mais je crois que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit une dette contractée par ce chemin. Nous vérifierons cela, toutefois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ce chemin est mentionné comme ligne affermée.

M. BLAKE : Oui, et il en est ainsi du chemin du Sud-Est, ce qui doit être inexact. Mon impression, d'après les bribes de renseignements que j'ai pu avoir, c'est que l'exploitation de ce chemin par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été une source de pertes, parce que le chemin du St-Laurent et d'Ottawa a été considéré comme une espèce de ligne secondaire qu'on a presque complètement privée de matériel roulant. Je crois que cet item de \$227,153 représente l'acquisition des obligations du chemin du St-Laurent et de l'Ottawa, non pas de cette compagnie,

M. CASEY

mais des porteurs de ces obligations ou des porteurs des coupons de l'intérêt.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois savoir—mais je n'ai pas des connaissances très exactes sur le sujet—que le chemin est devenu la propriété des porteurs d'obligations, et que de fait, les actionnaires ont cessé d'y avoir quelque intérêt. L'intérêt ou le contrôle du chemin de fer Canadien du Pacifique doit provenir du bail fait par les porteurs d'obligations, mais quant à l'autre point, je m'assurerai.

M. BLAKE : Quant à l'intérêt sur l'argent aussi—un item du rapport.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. BLAKE : Ensuite, il y a le chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, item de \$202,837. Je ne sais pas quel intérêt y possède le chemin de fer Canadien du Pacifique, et si cela sera couvert par l'hypothèque.

Sir JOHN A. MACDONALD : D'après ce que je comprends, cette somme d'argent a été avancée pour permettre au chemin de fer Canadien du Pacifique d'avoir des raccordements au moyen du pont que l'on veut construire et auquel se reliait le chemin autour de la montagne à Montréal.

M. BLAKE : Je connais le côté géographique de la question ; je demande des détails sur la partie financière. Je comprends que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique prétend avoir payé une petite somme à ceux qui ont obtenu cette charte et le stock qui avait été payé, et qu'elle a payé ensuite le montant qui avait été payé pour le remblai et pour les rails. Elle semble donc avoir été propriétaire de l'entreprise, et le stock est probablement au nom de quelques-uns de ses amis.

M. ABBOTT : Bien que je ne désire pas être considéré comme représentant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en cette Chambre, je puis peut-être faciliter la discussion de cet item. Mes renseignements ne sont cependant qu'accidentels. Ces dépenses ont été encourues en partie pour ce que le premier ministre a dit, savoir, la construction de ce chemin au pied de la montagne pour relier la voie principale au Grand-Tronc, et en partie pour relier le chemin au pont projeté. Il y a aussi une somme peu considérable payée pour du stock sur la charte et une somme de plusieurs dizaines de mille dollars que l'on a dépensée pour les études de ligne, les plans et les sondages ayant rapport au pont. Les droits de propriété de la compagnie comprennent les travaux préliminaires pour l'achèvement du tronçon entre la ligne projetée de Québec et Ontario et le pont ; et ce tronçon et le pont appartiendront au système de Québec et Ontario. On veut que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit propriétaire de la voie de raccordement entre la ligne atteignant Montréal-Ouest et la voie du Pacifique au Mile-End. Ce bail, qui a été confirmé l'année dernière rend la section atteignant l'Ouest de Montréal la propriété probable du chemin de Québec et Ontario. Les titres qui doivent conférer complètement la propriété de la ligne entre le Grand-Tronc et le Mile-End au chemin de fer Canadien du Pacifique n'ont pas encore été préparés.

M. BLAKE : D'après ce que je comprends, ce stock ayant été acheté et payé avec les fonds du chemin de fer Canadien du Pacifique, la compagnie est maintenant sous le contrôle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Si quelques parties de ces dépenses appartiennent au système d'Ontario et de Québec, il est clair qu'il y a eu sur les lignes affermées plus de dépenses que n'en mentionne le rapport, parce que si une partie de ces fonds doit figurer comme bénéfice du système d'Ontario et de Québec, il est évident qu'il y a eu un déplacement de fonds. D'après ce qu'a dit l'honorable député d'Argenteuil (M. Abbott), je suis donc justifiable de croire que cette somme de \$157,000 cette année, contre \$202,060 l'année dernière—je cite les chiffres de mémoire

—ne représenterait pas seulement le remblai du chemin et la pose des rails; il y aurait une faible somme pour la ligne. Il aurait été bon qu'on divisât cette somme afin que nous puissions voir quelle est la quantité qui nous revient et qu'elle est celle qui revient au gouvernement de Québec, pour le réseau de Québec. Nous sommes face à face ici avec la question plus importante des raccordements du chemin de fer Canadien du Pacifique avec l'est et la mer, parce que, d'après la déclaration de l'honorable député d'Argenteuil (M. Abbott), le pont de Lachine sera une portion indépendante de celle comprise dans la garantie. Le premier ministre se rappellera que, il y a quelques jours seulement, il a dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique transporterait le fret pour le quart du coût des autres chemins de fer, parce que ce serait un chemin de fer d'entier parcours; mais s'il le sépare en un grand nombre de tronçons, je ne sais pas ce que nous deviendrons quand nous serons les heureux propriétaires de l'entreprise.

M. ABBOTT: Je crois que je ne me suis pas expliqué très clairement quant à la quantité appartenant au système d'Ontario et de Québec. La partie du chemin sur laquelle nous aurons une hypothèque s'étendra du Mile-End au prolongement du réseau d'Ontario et de Québec; l'autre partie appartiendra à ce système, et elle a été formellement affermée par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais tant que la ligne d'Ontario et de Québec n'aura pas été finie, il faudra tenir un compte séparé.

M. BLAKE: Pouvons-nous avoir quelque renseignement quant à l'intérêt qu'a le chemin de fer Canadien du Pacifique dans le chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba? On a dépensé beaucoup d'argent sur ce chemin l'année dernière.

M. ABBOTT: Réellement, j'assume un rôle qui m'empêchera de paraître en Chambre dorénavant pendant ces discussions. En même temps, j'espère que la Chambre comprendra que je fais une exception à la règle que j'ai toujours observée, et que mon rôle actuel n'est que temporaire et que je ne le renouvelerai pas. Je crois savoir que l'intérêt de la compagnie dans le chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba est celui-ci: quand la construction du chemin de fer a été interrompue au bout de cinquante milles, et qu'il est devenu apparent qu'on ne pouvait la continuer que sous les auspices du chemin de fer Canadien du Pacifique, celui-ci a acheté les intérêts de la compagnie, comprenant le droit aux terres qui devaient être concédées pour aider à construire ces cinquante milles de chemin, les obligations de la compagnie, au montant d'environ \$1,000,000; une certaine quantité d'actions, et quelques autres intérêts qui substituaient la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou ses représentants, à tous les droits de la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba.

M. BLAKE: Si tel est l'état des choses il est très clair que ce chemin appartient à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. ABBOTT: On pourrait dire non et on pourrait dire oui. La compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba a été organisée en vertu d'une charte séparée et distincte, et elle a été administrée jusqu'à présent en vertu de cette charte. La charte, naturellement, dépend des actions que possèdent des amis de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; mais le titre que la compagnie a à la ligne-mère est un bail exécuté en sa faveur par la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba. Les conditions de ce bail sont que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique paiera toutes les obligations consenties par la compagnie,—de fait, tout le coût de la ligne—pour en avoir l'usage.

M. BLAKE: Nous savons comment ces arrangements se font. Je suppose que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a payé les actions de la compagnie ce qu'elle croyait qu'elles valaient, et qu'elle a organisé son

bureau de directeurs. Je vois que M. Van Horne est le président de la compagnie. De sorte que c'est littéralement une ligne affermée comprise dans les mots: "une des lignes affermées de la compagnie." Naturellement, j'admets que le chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba peut être sujet à des considérations exceptionnelles. Je crois qu'il conviendrait de considérer la situation de la compagnie pour savoir si elle doit être comprise dans la résolution relative aux lignes affermées, ou si elle n'est pas exempte de cette hypothèque comme l'embranchement d'Algoma. Je regretterais d'avoir approuvé des concessions de terre à un chemin de fer qu'on déprécierait comme garantie. Dois-je comprendre que l'honorable député d'Argenteuil a dit que cette somme de \$1,254,654 a été payée en espèces sonnantes pour les 50 milles du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba.

M. ABBOTT: Je ne puis rien dire quant à l'exactitude de ces chiffres.

Je ne doute aucunement qu'ils ne soient exacts, parce qu'ils sont dans les livres de la compagnie, dans lesquels j'ai plus de confiance peut-être que l'honorable député. Mais je présume que cela représente la somme qu'il a été nécessaire de payer pour acquérir le contrôle de cette compagnie et les droits de propriété, comprenant le capital, la charte et les obligations qu'on faisait reposer sur cette charte qu'on avait émises dans un sens et non dans l'autre. Elles étaient prêtes à être émises, mais sujettes à toutes les charges relatives à la construction du chemin. D'après ce que je comprends, cette somme représentait les déboursés réels de la compagnie pour la construction de ces 50 milles de chemin, son entrée dans Winnipeg et les autres dépenses encourues pendant la période de son existence. Ces droits avaient été acquis, je crois, par certaines personnes du Minnesota. Je n'ai pas été partie à la transaction, mais je la connais et je crois savoir qu'aucun profit n'était compris dans la somme qui a été payée, quelle que soit cette somme. Cette somme que l'on a payée représente les déboursés réels relatifs à l'organisation de la compagnie et à la construction de 50 milles de chemin.

M. BLAKE: L'honorable député m'a mal compris s'il suppose que j'ai voulu dire que de fausses entrées ont été faites dans les livres. Je n'ai rien voulu dire qui comporte une telle accusation. Je présume et j'ai toujours présumé que lorsque les chiffres indiquent qu'une certaine somme a été payée elle l'a été réellement. J'ai simplement appelé l'attention sur cela, parce que je crois que l'on a trouvé des moyens d'arranger ces choses qui permettent aux amis des corporations d'acheter les obligations autrement qu'au pair, pendant que les corporations les acquièrent au pair. Ces sommes sont payées, mais on n'en donne pas la valeur. Vu la position désespérée du chemin de fer du Sud du Manitoba, on supposait que c'était payer alors une somme bien considérable au directeur de l'époque.

M. ABBOTT: L'honorable député doit être sûr que le chemin n'a pas été acheté de la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba, mais de différentes personnes qui en avaient acquis le contrôle et qui résidaient en dehors du Manitoba. Il pouvait y avoir quelques actionnaires dans le Manitoba, mais, règle générale, ceux qui contrôlent le chemin résidaient hors de cette province. Quant à l'autre point, j'ignore si de telles choses se font, mais je suis convaincu que dans ce cas particulier la somme mentionnée au livre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été réellement payée par cette compagnie et par les personnes qui ont acquis le chemin pour elle. Les sommes ont été payées et entrées telles qu'elles ont été payées. Sans parler de la confiance que je repose dans les personnes qui contrôlent le chemin, je puis dire, par ce que je connais des circonstances, qu'il n'y a eu aucune manipulation de ce genre.

M. BLAKE: Cela est très satisfaisant. Nous voyons qu'une partie considérable du capital a été dépensée sur les lignes affermées. Cela est-il représenté par quelque hypothèque ou droit de gage sur les lignes affermées ?

M. ABBOTT: Je suis incapable de répondre à cela, mais mon impression est que c'est une espèce d'ouvrage qui se fait d'ordinaire sur un chemin de fer de temps à autre pendant la période de son existence. Le chemin de fer, à venir jusqu'aux trois ou quatre derniers mois de l'année dernière, ne fonctionnait pas dans un ordre parfait, et l'on faisait constamment des dépenses en le réparant et en le ballastant. Mon impression est que l'on faisait ces dépenses pour perfectionner le système de différentes manières.

M. BLAKE: Il conviendrait peut-être, avant que nous arrivions à la prochaine étape de la procédure, que la compagnie nous donnât les renseignements les plus complets. Nous prenons une hypothèque sur les biens de la compagnie, réels et personnels. Est-ce que ces dépenses que le système du chemin d'Ontario et de Québec oblige la compagnie à faire devront lui être remboursées ? Si elle a droit de se faire rembourser ces dépenses, elles doivent être portées à son actif, mais s'il en est autrement c'est de l'argent perdu.

M. MILLS: Les renseignements fournis par l'honorable député d'Argenteuil sont satisfaisants pour le gouvernement et pour la Chambre. Je crois que la discussion que nous avons eue établit, à tout événement, que la Chambre aurait pu être satisfaite si nous avions eu un vrai ministre des chemins de fer, ou au moins une personne chargée permanentement du département des chemins de fer et responsable de son administration. A présent, nous avons un ministre suppléant des chemins de fer qui est le ministre permanent d'un autre département et qui est chargé de celui-ci. Quand mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie) était ministre des travaux publics, il était aussi ministre des chemins de fer. Le premier ministre semble croire que les chemins de fer et les canaux devraient être régis par des départements séparés, mais bien qu'il ait solennellement décrété par un acte du parlement que cette règle devrait être adoptée, il a jugé à propos de violer la loi pendant à peu près un an.

Sir JOHN A. MACDONALD: A l'ordre.

M. MILLS: Je suis dans l'ordre. Je veux des renseignements que l'honorable ministre ne veut pas donner, et je cherche à établir comment il se fait que ni lui ni ses collègues n'ont été capables de donner au comité les renseignements qu'il a besoin d'avoir. Je n'insisterai pas davantage sur ce point. Nous avons devant nous une résolution dont le premier ministre ne nous a pas fait connaître la signification. J'aimerais à savoir si le premier ministre a ou avec la compagnie quelque correspondance qui ait conduit à ces résolutions, s'il a fait quelque arrangement avec la compagnie pour soumettre ces résolutions au gouvernement dans cette forme ou s'il a vu en cette matière, comme lorsqu'il s'est agi du contrat primitif, à ce que le parlement puisse approuver, désapprouver ou amender les résolutions. Quelle raison y a-t-il pour nous de ne pas exercer les fonctions qui nous appartiennent de plein droit ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Pas la moindre.

M. MILLS: Pourquoi le premier ministre ne cherche-t-il pas à établir clairement quelle est la garantie qu'il a prise ? Il a parlé des dispositions de la loi de l'année dernière. Qu'est-ce que cela a à faire avec la proposition qui nous est soumise ? Le chef du gouvernement propose que l'on confère à la compagnie le pouvoir d'encourir de nouvelles responsabilités, et il dit qu'il ne sait pas quelle est la portée de ses propositions et quelle garantie la résolution nous obtiendra. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a demandé des renseignements sur la nature des relations existant entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et certaines lignes.

M. ABBOTT

Eh bien, le gouvernement n'a pas pu donner les renseignements ; le gouvernement ne savait pas si la garantie allait jusqu'aux autres chemins ou non. Nous avons ici une administration qui demande qu'on fasse des faveurs à une compagnie de chemin de fer, qui demande qu'on diminue les garanties que nous avons sur la ligne et qui n'a pas pris la peine de se renseigner suffisamment pour savoir quelles garanties elle recevra de la compagnie. Il me semble que les mots "tous les autres biens de la compagnie réels ou personnels maintenant acquis ou à être acquis plus tard" couvrent tous les biens de la compagnie, et que le mot "inclus" embrasse nécessairement tout ce qui est mentionné après. Mais cela ne s'applique pas à tout ce qui est mentionné auparavant en termes généraux, et si le mot "compris" était employé, la signification serait plus claire. Mais on ne dit pas, et je ne puis comprendre pourquoi le premier ministre ne rend pas clair ce qui est maintenant ambigu. Il dit que nous ne sommes pas liés envers la compagnie ; on n'a fait avec la compagnie aucun arrangement qui lie le gouvernement à faire exécuter ces conditions par le parlement. Pourquoi ne pas rendre la chose parfaitement claire en altérant le texte de façon à dire nettement si ces lignes affermées seront comprises ou non ? Si ces lignes ont de la valeur, il est important que le pays ait la garantie additionnelle ; si elles n'ont pas de valeur, nous n'augmentons aucunement notre responsabilité en les ajoutant à nos sûretés.

M. MULOCK: J'aimerais à avoir une réponse à la question que j'ai posée au ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer, il y a quelques instants. Je lui ai demandé si, dans son opinion, il est nécessaire pour le fonctionnement efficace de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique ou pour l'accomplissement de l'objet pour lequel on l'a construit, que la compagnie possède les lignes affermées ou l'une d'elles.

M. POPE: Je crois qu'elles sont très utiles.

M. MULOCK: Sont-elles nécessaires ?

M. POPE: Pas absolument nécessaires, mais utiles.

M. CASEY: La question que nous avons discutée est une faible partie de celle qui se présente. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est pour étendre ses raccordements. Elle dit dans son rapport qu'elle n'a aucun doute que cela ne soit sage. Voyez ce à quoi nous expose l'élasticité de cet article. Supposez-vous que la compagnie soit assez folle pour faire des raccordements qui seront soumis à une hypothèque ? Non, les prolongements qu'elle fera à l'avenir seront classés comme lignes affermées, bien que tous les fonds qu'elle y consacrerait puissent avoir été pris à même les subventions du gouvernement, de sorte qu'elle se construira un réseau de chemins de fer de l'est à l'ouest. Maintenant la voie s'étend d'ici à Toronto et à Saint-Thomas. Elle veut avoir des raccordements avec la rivière Détroit et Chicago. Elle veut aussi étendre la ligne d'Ontario et de Québec jusqu'à Montréal, et avec le pont qu'elle construira à Montréal elle aura des raccordements avec la ligne d'Ontario et de Québec, et par là même une ligne indépendante de Montréal à Chicago sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le premier ministre ne veut pas que nous ayons une hypothèque sur cette ligne indépendante, parce qu'il ne veut pas amender l'article de façon à nous donner cette hypothèque.

Ainsi, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pourra négliger de payer ses obligations et nous transporter la ligne principale, qui ne sera pas aussi payante que les lignes s'étendant sur des distances parallèles. On ne peut pas prétendre que la ligne d'ici au nord du lac Supérieur aura autant de valeur que la ligne de Montréal à Chicago. Ainsi, la compagnie pourra nous abandonner la ligne principale avec ses profits ou ses déficits, selon le cas, et elle aura une ligne rivale complète pour nous faire de la concurrence. On nous dit que la concurrence du Grand-Tronc est

très sérieuse pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette série de lignes affermées sera une rivale bien pire que le Grand-Tronc, si le chemin du Pacifique vient à être exploité par le gouvernement. Ce sera une ligne bien meilleure et bien plus courte, elle passera par des districts meilleurs et elle sera réellement plus avantageuse pour le trafic d'entier parcours que le Grand-Tronc. Quelle rivale sera-ce donc pour le chemin de fer Canadien du Pacifique administré par le gouvernement en vertu de cette hypothèque? Quelle garantie pour nos \$20,000,000 que le privilège de prendre la ligne principale d'un chemin de fer en désordre, surtout si l'on a à payer un déficit au lieu d'avoir des profits à recevoir? On vous dira que cette année la compagnie a tiré la plus grande partie de ses recettes des lignes affermées. C'est un état de choses qui se perpétuera longtemps. Il nous faut envisager l'avenir plutôt que le présent.

Résolution 2ème.

M. BLAKE: Nous savons que, en vertu de la charte de la compagnie, le gouverneur en conseil a le droit de réduire les tarifs lorsque les profits excèdent 10 pour 100, et le comité sait aussi que la compagnie ne fait que des tarifs et des règlements qui doivent être approuvés et qui, sous le système actuel, sont approuvés d'année en année, par le gouverneur en conseil. Pratiquement parlant, c'est le système qu'on a adopté pour la raison—qui n'est pas du tout ridicule, bien que l'on force peut-être les pouvoirs du gouverneur en conseil—que les changements de circonstances pourraient amener des modifications de tarif très déraisonnables, particulièrement dans les commencements. Je désire signaler à l'attention du premier ministre cette question qui me paraît avoir une importance considérable. On sait que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a pris l'habitude de consolider l'exploitation de la ligne principale et des lignes affermées de manière à nous empêcher de voir quelles sont les recettes et les frais d'exploitation de la ligne principale et des lignes affermées séparément, ou au moins à nous rendre cette distinction très difficile. Mon opinion est qu'il est très douteux que la compagnie du Pacifique canadien puisse acquérir des embranchements et rejeter les pertes qui peuvent découler de l'exploitation de ces embranchements et de ces prolongements sur la ligne principale. Prenons, par exemple, les embranchements construits dans le Nord-Ouest. Supposons que la compagnie se livre à une spéculation avantageuse en construisant des embranchements, je doute qu'elle ait le droit de dire: Nous allons gagner 10 pour 100 sur ces embranchements, parce que nous allons faire payer un dividende de 10 pour 100 à la ligne principale sur les fonds que nous y avons affectés, bien que ces embranchements mêmes ne rapportent rien.

Il me semble parfaitement clair que la compagnie n'a pas le droit d'imputer à la ligne principale des pertes qu'elle pourrait faire sur les lignes affermées, et cependant nous ne pouvons pas vérifier quel a été le résultat réel de l'exploitation de la ligne principale, à moins que les comptes ne soient tenus de manière à faire voir quelles sont les recettes et les dépenses. Dès les commencements de l'entreprise, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a adopté ce qu'elle a appelé la division d'Ontario et de Québec, et elle vous a donné les lignes affermées à partir d'un endroit près d'Ottawa jusque dans l'ouest; mais depuis elle a consolidé tout son système dans Ontario, y compris le prolongement à l'est de Callander, l'embranchement d'Algoma et la ligne principale dans Ontario jusqu'à Prince-Arthur, y compris les lignes affermées dans la division appelée la division d'Ontario. Il est possible qu'elle complète la consolidation quand elle commencera à exploiter toute la ligne. On dirait qu'elle a l'intention de porter sous un seul chef ses recettes et ses dépenses. Une fois que cela sera fait, il sera impossible que nous analysions les opérations de la ligne qui nous intéresse. Voilà une question parfaitement indépendante de l'hypothèque, mais qui s'y rapporte toutefois; parce que

si nous n'étendons pas l'hypothèque aux lignes affermées, il est très important que nous connaissions les diverses opérations des deux systèmes; mais si nous les enveloppons dans l'hypothèque, il est important que nous connaissions le résultat de l'exploitation de la ligne principale comparé au résultat de l'exploitation des lignes affermées.

Je prétends que la compagnie doit tenir ses comptes de façon à ce que nous puissions connaître les recettes et les dépenses de la voie principale, celle qui nous intéresse particulièrement. Ordinairement nous n'avons pas le droit de nous enquerir des affaires d'une compagnie à fonds social, mais il est admis que nous avons le droit de nous enquerir de la façon dont la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se sert de son capital, et nous avons le droit de faire une distinction entre le capital nominal et le capital réel. Conséquemment, il nous faut voir à ce qu'on n'adopte pas un système de tenue des livres qui nous permettra difficilement d'arriver à obtenir ces renseignements, et avant qu'on arrive à une autre phase de la procédure j'invite le premier ministre à examiner cette question de la manière de tenir les livres.

Sir JOHN A. MACDONALD: La recommandation de l'honorable député est assez raisonnable. Je crois que nous devrions avoir un compte séparé pour les recettes et les dépenses de la ligne principale, qui s'étend maintenant de Port-Moody à Montréal et qui, je l'espère, sera continuée jusqu'à Québec. Je crois que nous devrions avoir un compte spécial des dépenses de la ligne principale. Si la compagnie du chemin de fer a le pouvoir de construire des embranchements distincts de la ligne principale ou de faire des arrangements avec d'autres chemins de fer, je crois que nous pouvons considérer les embranchements comme spécialement construits comme embranchements et formant partie de la ligne principale, et que les recettes des différentes lignes peuvent être comprises dans le compte des lignes de l'est et de l'ouest. Je crois que nous avons une seule et même ligne. Toutefois, j'admets avec l'honorable député que l'on devrait tenir des comptes distincts des recettes et des dépenses de chaque embranchement.

M. BLAKE: Nous avons donné à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un pouvoir sans précédent qui l'autorise à construire des embranchements; elle a exercé ce pouvoir et elle continuera à l'exercer dans le Nord-Ouest. Maintenant, allons-nous forcer le trafic du Nord-Ouest à payer des dividendes de 10 pour 100 pour tout ce qu'il plaira à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'appeler des embranchements? Je crois que c'est là la difficulté. Je pense que, au point de vue de l'intérêt général, c'est une chose très sérieuse de venir dire à la compagnie, après avoir abandonné tout contrôle sur les embranchements: messieurs, continuez dans cette voie, parce que si vous ne pouvez parvenir à payer un dividende de 10 pour 100 avec la ligne principale, vous y arriverez peut-être avec les embranchements, si peu profitables que puissent être les dépenses auxquelles vous vous livrez.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je comprends cela. Les remarques de l'honorable député sont dignes d'attention.

Résolution 3ème,

M. BLAKE: Le premier ministre remarquera que cette résolution soulève une question importante. Lorsque la loi originale a été passée, on a donné à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le pouvoir de créer un capital de cinq millions et de l'augmenter jusqu'à vingt-cinq millions; et dans les longues discussions qui ont eu lieu à ce sujet, on n'a jamais prétendu que la compagnie ait implicitement le pouvoir de porter ce capital au delà de vingt-cinq millions.

Je doute beaucoup que la compagnie puisse augmenter son capital indéfiniment quand une disposition statutaire fixe le chiffre du capital. La loi générale des chemins de

fer permet aux compagnies d'augmenter leur capital de temps à autre, mais nous avons déterminé la somme à laquelle cette corporation peut élever son capital. La compagnie—et le gouvernement a consenti aux opérations en agissant pour les cautions—a introduit dans la loi qui la concerne une disposition de la loi des chemins de fer permettant que son capital soit augmenté jusqu'à \$100,000,000. Cet article propose que l'on annule les \$35,000,000 qui sont la portion non émise des \$100,000,000. Il n'y a rien qui empêche la compagnie, si elle le veut, de porter ensuite son capital à \$100,000,000. Vous annulez \$35,000,000, et la compagnie, à l'assemblée suivante, peut passer une résolution augmentant son capital du même chiffre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que l'on ferait bien de suivre la recommandation de l'honorable député et d'insérer une condition arrêtant que, après que les \$35,000,000 d'actions auront été annulées, le capital ne sera pas porté à au delà de \$65,000,000 sans l'assentiment du parlement.

La résolution est amendée en ajoutant: "On ne pourra plus émettre des actions sans l'autorisation spéciale du parlement."

Résolution 4ème.

M. BLAKE: Le premier ministre voudra-t-il dire pourquoi le taux de l'intérêt a été réduit de 5 à 4 pour 100.

Sir JOHN A. MACDONALD: Voilà une aide distincte accordée à la compagnie. Règle générale, le gouvernement obtient de l'argent à 4 pour 100, et la réduction de 1 pour 100 sera un avantage considérable pour la compagnie, et particulièrement à cette époque peu avancée de son existence. Comme la compagnie ne fait qu'entrer dans l'ère des profits, il est de la plus haute importance que les charges fixes soient le moins élevées possible. Voilà un secours sérieux, et c'est ce qu'on a l'intention d'accorder.

M. BLAKE: Le premier ministre dit que la compagnie est à une époque peu avancée de sa carrière, mais sa carrière était encore moins avancée à la dernière session, lorsque le taux d'intérêt a été fixé à 5 pour 100. Que s'est-il passé depuis pour que nous altérions notre décision? La compagnie avait alors encore plus qu'une année de travail pour compléter l'entreprise. Maintenant, on nous dit que le chemin sera terminé dans quelques semaines. Que le premier ministre se rappelle les assertions invitantes faites par ses partisans pour induire le parlement à accorder le prêt de la dernière session; qu'il se rappelle combien le ministre des chemins de fer se réjouissait de cette belle transaction commerciale et comment l'honorable député de Cardwell (M. White) démontrait qu'il était avantageux d'emprunter de l'argent à 4 pour 100 et de le prêter à 5. Maintenant, il paraît que nous avons tort. Que le gouvernement considère le crédit de la compagnie; qu'il se demande si on faisant réduire par le parlement le taux de l'intérêt à 4 pour 100, il ne portera pas le public à dire que la compagnie est trop pauvre pour payer le taux originairement fixé.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si jamais l'honorable député à une hypothèque sur sa propriété et qu'après avoir payé 6 pour 100 il ait l'avantage de ne payer que 4 pour 100, il ne considérera pas que cette réduction diminue la valeur de sa propriété. Je suis parfaitement convaincu que nous avons exigé des conditions trop sévères pour la compagnie à la dernière session; mais par le louable désir d'obtenir toutes les garanties possibles, nous avons mis sous clé tout ce que la compagnie possédait. Nous avons l'expérience d'une année. Nous voyons que la compagnie a besoin d'avoir plus d'argent, nous voyons qu'il lui faut du crédit, ce qui vaut même mieux que de l'argent pour un grand chemin de fer. Nous voulons que la compagnie se lance dans les affaires dans les meilleures circonstances possibles. Nous jouons le rôle de *pater familias* qui lancent un héritier dans le monde; nous voulons que la compagnie ait le moins de fardeaux

M. BLAKE

possible, et qu'elle n'ait pas l'ombre d'une dette qui la menace.

M. BLAKE: Je crois que la deuxième partie exige des explications, parce que c'est, je crois, une disposition relative à une grande partie de ces obligations. Il est très clair que, dans ces circonstances, tout paiement fait avant 1891 se rattacherait aux \$30,000,000, parce que, s'il se rapporte aux terres, la compagnie n'aura pas l'avantage de retirer ses obligations. Je crois que l'insertion d'une telle disposition est à regretter. De cette façon les porteurs d'obligations et la compagnie pourraient contrôler une majorité et le gouvernement n'aurait qu'une minorité.

Sir JOHN A. MACDONALD: La compagnie ne peut payer les obligations qu'en les vendant, parce qu'elle n'aura pas de fonds par elle-même pour les payer.

M. BLAKE: En effet, c'est une disposition pour permettre à la compagnie de négocier ses obligations pourvu qu'elle nous paie. A tout événement, que nous vendions les obligations par défaut ou que la compagnie les vende avant qu'il y ait défaut de paiement, il y aura une charge de \$30,000,000 sur le chemin.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il y a un autre point qui exige des explications. Tant que nous gardons \$30,000,000 sur les \$35,000,000, nous avons un pouvoir considérable dans les mains, mais il peut arriver qu'un syndicat ayant les autres \$15,000,000 utilise cette disposition, achète quelques millions de plus et obtienne ainsi le contrôle du chemin, ce qui pourrait être très sérieux.

M. BLAKE: Le premier ministre voudrait-il nous dire quel nombre d'actionnaires il faudrait pour faire agir le fidéicommissaire à cause de cette hypothèque. Je désire que nous évitions tout arrangement par lequel les actionnaires possédant les \$15,000,000 et formant la majorité pourraient avoir le contrôle des affaires en vertu des conditions générales de l'hypothèque.

Sir JOHN A. MACDONALD: On verra à cela dans l'hypothèque même.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Dans tous les cas, de quelque façon que vous rédigez l'acte d'hypothèque, la majorité des porteurs d'obligations aura virtuellement le contrôle et choisira le fidéicommissaire.

M. McCARTHY: Les fidéicommissaires sont nommés en vertu d'un acte.

Sir JOHN MACDONALD: Nous pourrions dire dans la disposition que la compagnie pourra en tout temps, avec le consentement du gouvernement, payer, etc.

M. MULOCK: D'après la loi d'Ontario, telle que je la comprends, tout porteur d'obligations a droit d'être colloqué s'il y a défaut de paiement. Il me semble que l'on fortifierait la position des porteurs d'obligations si on leur donnait ce droit, parce que je puis difficilement concevoir que la compagnie puisse être justifiable de payer certains porteurs d'obligations et de ne pas payer les autres. Ils devraient tous être sur un pied d'égalité.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le contrat en vertu duquel les obligations seront placées sur le marché pourvoira à tout cela, et les porteurs d'obligations prendront les obligations d'après les conditions de cet acte.

Résolution 5ème.

M. BLAKE: J'ai compris que la discussion qui a eu lieu sur cet article a décidé le premier ministre à proposer que, dans le cas de défaut de paiement en 1891, on donnera des pouvoirs plus considérables aux fidéicommissaires, afin qu'ils puissent s'emparer de la garantie, au bénéfice de tous les porteurs d'obligations. Je veux être certain que si le principal du prêt n'est pas payé en 1891, les fidéicommissaires

auront le pouvoir de faire comme s'il y avait défaut de paiement des obligations.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la dernière ligne: "et de l'administrer pour le bénéfice des porteurs d'obligations en général" soient retranchés, et que les suivants leur soient substitués: "Et ils exerceront tous les pouvoirs qui leur seront conférés par l'acte d'hypothèque, comme s'il y avait défaut de paiement du principal des obligations."

Résolution 6ème,

M. BLAKE: Cette résolution doit-elle s'appliquer au prix d'achat des terres ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a environ \$8,500,000 d'obligations en circulation et environ \$2,000,000 de ventes non payées. Le produit de la vente des terres va au gouvernement en paiement des \$10,000,000 après le paiement des \$2,000,000.

M. BLAKE: Il y a \$3,000,000 d'obligations reposant sur des concessions de terres dans les mains du public et \$2,060,000 sur les terres acquises. Il est impossible d'arriver à une autre conclusion que celle-ci, c'est que l'on devrait inclure là-dedans le produit de la vente des terres. Le premier ministre peut difficilement être exact quand il dit que nous avons un droit pour nos \$10,000,000 immédiatement après le paiement des obligations de concessions de terres en circulation, parce qu'il y a \$5,000,000 d'obligations de concessions de terres, à tout événement, qui sont notre garantie pour l'exploitation du chemin, et on ne peut avoir l'intention de nous troubler dans la jouissance de notre hypothèque; il faudrait toujours le déclarer expressément et non pas implicitement. Vous devez reconnaître le fait que les \$5,000,000 d'obligations de concessions de terres qui sont dans les mains du gouvernement passent avant nos \$10,000,000. Ainsi, vous avez \$3,600,000 d'obligations de concessions de terres dans les mains du public et vous avez ces \$5,000,000 que possède le gouvernement, soit un total de \$8,600,000 d'obligations de concessions de terres dont \$3,600,000 seulement portent intérêt et qui seront une hypothèque sur les terres avant la dette que nous imposons maintenant. Par conséquent, on détient maintenant les terres comme garantie pour \$18,600,000.

Sir JOHN A. MACDONALD: D'après la loi de la dernière session, on doit appliquer les \$10,000,000.

Premièrement à éteindre les intérêts accumulés sur le dit prêt et sur la dite somme de \$7,380,912; deuxièmement sur le compte du capital de la dite somme de \$7,380,912; et troisièmement sur le compte du capital du dit prêt. Et le gouvernement pourra faire tout arrangement qu'il croira convenable pour garantir le paiement, après le rachat des obligations de concessions de terres, du produit de la vente de toutes les terres concédées ou à être concédées à la compagnie d'après le contrat, pour l'appliquer aux objets et de la manière susdite. Et on continuera à garder les autres \$5,000,000 d'obligations de concessions de terres et d'argent aux conditions et pour les fins mentionnées au dit contrat.

M. BLAKE: L'opération est devenue très confuse. D'alors il y a eu un très grand nombre d'obligations de concessions de terres qu'on a émises et qu'on a rachetées et annulées. Il y a \$3,600,000 d'obligations de concessions de terres dans les mains du public et \$5,000,000 dans les mains du gouvernement comme garantie pour l'exploitation du chemin. Dans cette disposition vous dites: "sujet aux obligations de concessions de terres en suspens." Vous avez toutes les obligations de concessions de terres, excepté les \$3,600,000 dans les mains du gouvernement. Je serais d'avis d'annuler toute obligation de concession de terre qui est dans les mains du gouvernement, excepté les \$5,000,000 que l'on garde pour l'exploitation de la ligne. Les autres obligations ne sont pas émises, et elles semblent n'être d'aucune utilité; on n'a pas l'intention de les émettre. Vous auriez donc \$3,600,000 d'obligations de concessions de terres dans les mains du public et \$5,000,000 dans vos mains. Voilà deux obligations de premier ordre sur votre

fonds provenant des terres. Le public a le premier droit: vos \$5,000,000 constituent le deuxième, et les \$9,880,000 le troisième. Ainsi, il y a un total de \$18,000,000 à \$19,000,000. A présent, il est difficile de comprendre quelle émission on va faire des obligations qui ne sont pas émises et qui excèdent les \$5,000,000 que l'on garde comme garantie pour l'exploitation du chemin.

M. ABBOTT: La disposition adoptée à la dernière session gardait les obligations de concessions de terres en vigueur. Celles émises à part les \$5,000,000 devaient servir, je crois, à garder le mécanisme en opération. D'après cet arrangement, les fidéicommissaires seront tenus de distribuer les fonds reçus et formant la différence entre les \$15,000,000 d'obligations de concessions de terres et le reste de la somme. Les autres porteurs d'obligations auraient leur part et le gouvernement aurait la sienne. La part du dehors servirait à l'extinction des obligations du dehors et le reste serait employé de la manière indiquée par la loi de la dernière session; une partie s'élevant à \$10,000,000—ou \$9,000,000 je crois, maintenant—servirait à l'extinction de la dette du gouvernement, et l'autre, savoir, \$5,000,000, formerait un fonds pour la garantie de l'exploitation du chemin. Je comprends que les résolutions tendent à garder le système en opération, comme le veut la loi de l'année dernière. Peut-être que les mots dont on se sert ne suffisent pas pour conduire au résultat qu'on veut obtenir, mais ce résultat est clair; les fidéicommissaires procéderaient à la vente de ces terres et ils en appliqueraient le produit, savoir, quatorze ou quinze millions au gouvernement; le gouvernement affectera la quantité applicable aux \$5,000,000 à ce fonds, et la quantité applicable aux \$9,000,000 à la dette du gouvernement. Il y a réellement une charge d'un million et demi sur les obligations circulant à l'extérieur, et il y a une obligation de quatorze millions dans les mains du gouvernement; les $\frac{1}{4}$ de cette somme serviront à la garantie de \$3,000,000 pour l'exploitation du chemin, et les $\frac{1}{4}$ à l'extinction de la dette.

M. BLAKE: Vous verrez, toutefois, qu'en en vertu d'une loi passée à la dernière session on a fait des obligations de concessions de terres en circulation la garantie du paiement d'environ \$7,310,000.

M. ABBOTT: Maintenant c'est pour environ \$10,000,000

M. BLAKE: Maintenant vous ne connaissez plus les \$7,310,000. Vous parlez des \$9,880,000, et ce que vous avez à faire c'est de statuer que les obligations de concessions de terres en circulation soient la garantie pour cette somme et qu'elles viennent *pari passu* avec la sûreté pour l'exploitation du chemin. A tout événement la tenue des livres présentera beaucoup de complications.

M. ABBOTT: Si ces résolutions telles que préparées, n'indiquent pas que les fonds devraient s'appliquer aux \$9,880,000 et non pas aux \$7,310,000, on devrait les amender dans ce sens. Mon impression est qu'elles veulent dire cela, mais il vaudrait mieux les rendre plus explicites.

M. DAVIES: Quelle est la signification de l'article 6me ? D'après ce que je comprends, le gouvernement a l'intention de prendre la première hypothèque pour les \$9,000,000 sur les terres seulement; ensuite l'article propose que l'intérêt sur les \$9,000,000 soit prélevé sur ces terres, et non autrement, et que tant que les terres n'auront pas été vendues et le produit de la vente réalisé, nous n'ayons aucun droit sur quelque autre partie de la compagnie. S'il en est ainsi, je veux savoir pourquoi. Pourquoi rejeter l'obligation ordinaire de la compagnie à rembourser l'emprunt d'abord et l'intérêt ensuite à même les deniers qu'elle pourra avoir ?

M. BLAKE: Sans doute, voilà une objection qui s'impose. Vous avez une garantie d'une nature improductive, en ce sens que vous ne pouvez en tirer aucun revenu. Vous espérez réaliser l'intérêt et le principal en plaçant vos

actions, et il est statué formellement que tant que vous n'aurez pas vendu tous les 20,000,000 d'acres, vous n'aurez de droit contre personne pour exiger le paiement de cet intérêt. Si le gouvernement ne peut vendre les terres, sans les vendre à sacrifice, il devra attendre pour avoir son intérêt.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'objet de cet article était de mettre toutes les terres sujettes aux obligations de concessions de terres comme garantie spécifique contre les \$9,880,000, ou, en chiffres ronds, les \$10,000,000. Il est statué que le gouvernement continuera à garder les obligations comme produits nets; les fiduciaires vendront les terres pour payer l'intérêt sur la somme mentionnée en dernier lieu, et si les ventes ordinaires à être faites de temps à autre ne sont pas suffisantes pour payer l'intérêt ou le principal, quand le principal deviendra dû, le gouverneur en conseil pourra ordonner de nouvelles ventes. Le gouvernement pourra même faire des ventes forcées pour le paiement de l'intérêt ou du principal. Le gouvernement pourra forcer la vente de n'importe quelle partie des terres pour payer l'intérêt, et toutes les terres pourront être offertes sur le marché de la même manière et vendues pour ce qu'elles pourront rapporter. J'espère que cela n'arrivera jamais. Je ne suppose pas que cela arrive; mais quand tout cela aura été fait, quand les \$10,000,000 auront été payés, le reste des terres sera une garantie, une garantie additionnelle pour toute partie des \$20,000,000.

M. BLAKE : Mais le premier ministre n'a pas du tout répondu à mon honorable ami. D'abord, vous devez vous rappeler que ce n'est pas l'intérêt sur ces dix millions que ces ventes doivent servir à payer, mais vous avez à vous occuper des concessions d'obligations de terres. En premier lieu il vous faut faire face aux obligations de concessions de terres en circulation et aux frais que ces obligations entraînent, à moins que vous ne soyez disposés à détruire complètement cette garantie. Ensuite il vous faut payer \$400,000 par année sur cette dette. Il a une difficulté, c'est que si les recettes sont insuffisantes pour payer les frais d'administration—lesquels doivent être payés à même cette somme—la compagnie n'est pas pour payer les frais d'administration, d'acheter les obligations de concessions de terres en circulation, et ensuite compléter le paiement de ces \$5,000,000, et payer enfin \$400,000 par année comme intérêt sur le prêt. Tout ce que vous pouvez faire c'est d'attendre qu'on ait vendu plus de terres pour payer le principal, et ce n'est qu'après avoir vendu chacun des 21,000,000 d'acres que vous pouvez attendre le principal ou l'intérêt de quel qu'un. Par conséquent, si vous croyez qu'il serait imprudent de faire des ventes forcées des terres pour payer le capital de cette dette, soit à cause des intérêts du Nord-Ouest en général, des compagnies de chemins de fer ou des compagnies de colonisation, vous serez obligés de dire: Maintenant, nous n'avons aucune garantie quelconque pour le paiement de l'intérêt ou du capital, parce que nous ne pouvons demander à la compagnie le paiement d'un shilling à même les revenus.

M. McCARTHY : Cette opinion ne me paraît pas du tout déraisonnable. Le projet des résolutions divise la propriété en deux parties, l'une affectée au paiement des cinq millions et l'autre affectée au paiement des dix millions ou d'une somme d'un peu moins que dix millions. On a hypothéqué les terres à cause de cette dernière obligation. Mais la supposition que fait l'honorable député, c'est qu'il peut y avoir un temps où l'on ne fera pas assez de ventes pour payer l'intérêt sur ces dix millions.

M. BLAKE : Ou sur le principal au bout de neuf ans.

M. McCARTHY : Nous parlons d'abord de l'intérêt. Je dis que cette supposition est très improbable. Si toutefois, cela arrivait, le gouvernement aurait toujours le pouvoir de forcer la compagnie en disant: Nous vendrons les terres.

M. BLAKE

Mon honorable ami admet cela. Je dis que le gouvernement a le pouvoir d'amener une vente forcée. Mon honorable ami prétend que le gouvernement ne jugera peut-être pas à propos de faire cela et qu'il n'aura peut-être pas d'autre ressource. La seule ressource qu'il aurait ce serait la vente des obligations et des coupons pour payer les trente-cinq millions à part la dette représentant les obligations. Si la compagnie a les moyens de payer la dette et l'intérêt sur la dette, et que ses terres soient pour être sacrifiées, je suppose que son propre intérêt la poussera à payer sa dette en recourant à d'autres moyens, ce qui n'entraînera pas beaucoup de complications.

M. BLAKE : Pourquoi n'imposerait-on pas une obligation à la compagnie ?

M. McCARTHY : Il y en a une, parce que dès qu'elle vend ses terres et que les terres ne rapportent pas ce qu'elle veut, elle est soumise à l'obligation.

M. BLAKE : Après avoir effectué la vente des terres ?

M. McCARTHY : Précisément. Epuisez ce moyen et vous donnez ouverture à l'obligation. L'honorable député suppose que la compagnie n'a pas recouru à la garantie, que le gouvernement ne veut pas s'en prévaloir, et que la compagnie a d'autres moyens de payer qu'elle ne veut pas employer pour sauver ses terres. Assurément, il n'est pas nécessaire d'avoir beaucoup de prévoyance pour dire que, dans ces circonstances, le gouvernement pourrait forcer la compagnie. Si la compagnie avait les moyens de payer l'intérêt et qu'elle négligerait de le faire, le gouvernement pourrait dire: vous devez vendre vos terres à n'importe quel prix pour nous payer. Je crois que la garantie sera assez assurée et que l'intérêt sera payé.

Le comité se lève, et comme il est six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. BLAKE : Nous parlions de l'opportunité d'adopter une disposition nouvelle, obligeant la compagnie à payer l'intérêt si le produit de la vente des terres n'était pas suffisant, et l'honorable député de Simcoe-Nord a recommandé au gouvernement de forcer la compagnie à vendre ces terres. Mais cette opinion ne me paraît pas satisfaisante. Il me semble que l'on devrait obliger la compagnie à payer l'intérêt sur cette partie de la dette avancée de la compagnie. Je ne puis voir pourquoi le gouvernement persiste à déclarer qu'il ne pourra forcer la compagnie à payer l'intérêt, tant que la vente des 21,000,000 d'acres de terres n'aura pas été complétée.

Sir JOHN A. MACDONALD : D'abord, les terres sont une simple garantie pour le paiement des dix millions. Le 1er mai 1891 l'argent devient dû, le pays étant dans la position d'un créancier et le gouvernement dans celle d'un débiteur quant à cette somme de dix millions, et l'on pourra prendre des procédés pour percevoir cette somme. Il est vrai que l'on a établi certaines dispositions dans l'article 6e relativement à la réalisation de la garantie. Cet article n'empêche aucunement le gouvernement, s'il y a défaut de prendre les moyens ordinaires pour obtenir le paiement des \$10,000,000, et l'effet de tout cet article 6e est celui-ci : il constitue une première hypothèque pour les \$20,000,000 et une deuxième hypothèque pour les \$10,000,000. On verra par la dernière partie de l'article 6e qu'aucune autre charge ne pourra être imposée sur la propriété hypothéquée comme garantie pour les premières obligations privilégiées, tant que les dits \$9,000,000 et l'intérêt, et aussi les \$20,000,000 et l'intérêt n'auront pas été payés en entier. S'il y a défaut de paiement en 1891, le gouvernement pourra procéder comme n'importe quel autre créancier pour les \$9,000,000 et le reste. Je crois qu'il pourra faire vendre les terres pour payer l'intérêt. Voilà une garantie addi-

tionnelle à part celle qui défend l'imposition de toute autre charge après l'émission des premières obligations privilégiées.

M. DAVIES: L'honorable monsieur peut difficilement soutenir, je crois, que les \$10,000,000 constituent une seconde hypothèque sur la propriété dans le sens que comporte ordinairement le mot hypothèque.

Sir JOHN A. MACDONALD: Pas techniquement, mais on substance.

M. DAVIES: La 6e clause décrète expressément qu'elle est un nantissement sur les terres. Sans cette clause l'argument pourrait valoir quelque chose. Tant que les terres ne seront pas vendues, aucune parcelle des \$10,000,000 ne peut constituer un nantissement sur le revenu de la compagnie. En 1891, si la compagnie faisait défaut, vous ne pourriez, en présence de cette clause, intenter une action pour la forcer à payer, car la seule interprétation raisonnable que l'on puisse faire de la loi, c'est que le gouvernement ne peut forcer le paiement des \$10,000,000 avant que toutes les terres aient été vendues. Il peut surgir des circonstances où il serait imprudent pour le gouvernement de forcer la vente des terres. Voilà pourquoi je me permets de suggérer d'insérer dans les résolutions une stipulation qui oblige la compagnie à payer le principal et l'intérêt à même ses recettes ordinaires si les terres ne suffisent pas.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si le gouvernement ou le parlement croyait qu'il n'est pas à propos d'insister sur la vente des terres, alors l'affaire en resterait là. Mais nous avons le loisir de vendre les terres pour servir l'intérêt annuel et pour acquitter le capital quand il deviendra dû. Si une vente forcée était retardée, la garantie demeurerait intacte.

M. BLAKE: Pourquoi n'aurions-nous pas sur les ressources de la compagnie un nantissement qui aurait effet au bout de neuf ans. L'honorable monsieur fait observer qu'il n'y a pas de nantissement supérieur au nôtre, et il est aussi sûr qu'en 1891 le chemin de fer aura un surplus de revenu considérable. Dans le cas du chemin de fer Northern, la compagnie a trouvé le moyen de dépenser le revenu au lieu de faire des paiements à l'Etat. La même chose pourrait arriver dans le cas présent. Les 20,000,000 d'acres seront affectés aux paiements s'élevant à \$18,000,000 du principal, aux frais de gestion et au service de l'intérêt, et pourquoi, en attendant que toutes les terres soient vendues, n'aurions-nous pas droit au revenu ordinaire de la compagnie pour être remboursés ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous pouvons avoir jugement contre elle.

M. POPE: L'honorable monsieur pense-t-il que le terrain n'est pas une bonne garantie. Je me souviens qu'il a déjà émis l'opinion que les terres valent de \$2 à \$4 l'acre, et aujourd'hui il paraît croire qu'elles ne valent pas plus de \$1 l'acre. Je n'ai aucun doute qu'elles constituent une garantie de première classe, et pourquoi chercherions-nous à avoir plus qu'une garantie suffisantes? C'est ce que je ne puis comprendre.

M. BLAKE: Au mois de juin 1883, le gouvernement décida de donner les terres du Nord-Ouest à raison de \$1.50 l'acre pour aider les chemins, parce qu'il croyait que la marge des profits que les compagnies retireraient serait suffisante pour leur permettre de construire les chemins. Son idée était qu'il obtiendrait \$1 et que les compagnies feraient \$1 de l'acre. Le gouvernement avait donné les terres à raison de \$1 l'acre, et il croyait que les compagnies pourraient faire \$2. Au mois de juin 1883, il décida que le prix était trop bas, et proposa \$1.50, croyant que les compagnies vendraient les terres \$2.50, ce qui aurait fait \$1.50 pour le gouvernement et \$1 pour les compagnies. Au mois de septembre 1884, il décida que les compagnies ne pouvaient rien réaliser

à ce compte, et leur donna les terres gratuitement, afin qu'elles pussent en obtenir \$1 de l'acre, somme qui était nécessaire pour aider les entreprises de chemins de fer. Et cependant l'honorable monsieur me demande si je ne crois pas que les terres soient une bonne garantie.

M. POPE: Par aucun de nos actes nous n'avons fait voir que nous ne pensions pas que les terres ne valaient pas \$1 l'acre. J'ai dit qu'à l'époque dont parle l'honorable monsieur les compagnies n'étaient pas en état de payer \$1 l'acre et d'en retirer assez avec le nombre d'acres que nous donnions par mille,—ce qui est différent.

M. DAVIES: D'abord, le ministre intérimaire des chemins de fer n'expose pas bien l'affaire; il sait que ce n'est pas un premier nantissement sur le terrain, car il y a des millions de piastres avant cela. En second lieu, la réponse à sa question peut se résumer comme ceci: Pense-t-il qu'un capitaliste prudent accepterait aujourd'hui une hypothèque sur ces terres en échange de dix millions? J'en doute fort. Je dis que c'est une monstruosité de refuser d'accepter une garantie qui nous est offerte. J'aimerais beaucoup connaître la raison de ce refus.

M. BLAKE: La raison, c'est qu'en acceptant une seconde garantie, qui serait pour nous un nantissement en 1891, avant la vente des terres, nous empêcherions la compagnie de se payer des dividendes aussi considérables à même les recettes du chemin. L'honorable ministre voudrait que les recettes iraient dans le gousset des actionnaires, au lieu de payer nos dettes.

M. MILLS: Nous n'avons qu'à examiner les sommes produites tous les ans par la vente des terres, d'après les rapports du ministre de l'intérieur, pour voir ce que nous pouvons en réaliser. La proposition qui nous est faite en ce moment c'est de compter sur ces terres pour le paiement, non seulement du principal, mais encore de l'intérêt annuel, aussi bien que les frais de gestion. Que l'honorable monsieur déduise les frais de gestion des ventes de terres que le département a faites depuis six ou sept ans, et il n'en aura pas assez pour payer l'intérêt ou quoi que ce soit de semblable; et il voudrait que la Chambre considère que c'est une garantie suffisante, non seulement pour solder le principal, mais encore pour servir l'intérêt annuel. Eh bien, je dis que le gouvernement est tenu de vous faire connaître comment il s'attend à réaliser de ces terres, non pas de tout le Nord-Ouest, mais d'une faible partie seulement de ces territoires, une somme plus considérable que celle qu'il a obtenue de toute la propriété qu'il possède en ce pays.

M. POPE: Ces honorables messieurs prétendent que je représente mal les choses; ce sont eux plutôt qui les exposent sous un faux jour. L'honorable député sait qu'il n'est pas question de payer l'intérêt sur ces \$5,000,000, excepté comme garantie. Il sait qu'il y a en outre \$2,000,000, ce qui fait presque la moitié, et prétendre que cette somme n'est pas suffisante pour la balance, c'est avancer une chose qu'un homme qui comprend bien la question n'oserait dire.

M. MILLS: Je voudrais savoir le montant du revenu que le gouvernement a retiré des terres du Nord-Ouest l'année dernière, après avoir payé les frais de gestion.

M. POPE: Voilà bien la manière d'argumenter de l'honorable monsieur. Il a soin de choisir l'année qui a été la plus défavorable pour la vente des terres, et il la donne comme exemple.

M. MILLS: L'honorable monsieur ne devrait pas oublier que le gouvernement a des terres réservées pour la colonisation, les *homesteads* et les préemptions, et que la seule considération qui porte les colons du Nord-Ouest à acheter des terres du chemin de fer, qui ne sont qu'une simple fraction de toute l'étendue du Nord-Ouest, c'est l'avantage de se trouver près d'une voie ferrée. Pour cette raison la quantité de terres vendues par la compagnie en un an ne doit former

qu'une faible partie des terres du Nord-Ouest établies durant l'année. L'honorable monsieur dit que le montant des ventes ne paiera pas l'intérêt sur la somme en question, à moins que le Nord-Ouest se colonise beaucoup plus rapidement qu'il ne l'a été jusqu'ici.

M. McCALLUM : Je ferai observer que, d'après les sommes que ce gouvernement a dépensées pour donner du prix aux terres du Nord-Ouest, elles doivent avoir plus de valeur qu'en 1881. Voici ce que l'honorable député de Bothwell disait des terres en 1881 :—

Depuis que ce débat est commencé, il est visible que les ministres déprécient les terres du Nord-Ouest de propos délibéré. Mais, M. le Président, nous ne sommes pas tout à fait dans les ténèbres à cet égard ; nous pouvons nous former une idée assez exacte de ce que rapporteront les terres choisies, les seules que la compagnie soit forcée d'accepter. Lorsque le public s'occupait de la question, à propos du contrat Allan, j'adressai au *Canadian Monthly* un article dans lequel je disais :

Il cite ici l'article dont je ne donnerai pas lecture, puis il continue :

Je ferai observer au ministre des chemins de fer que j'écrivais cet article il y a huit ans. Mes conclusions n'étaient pas basées sur des évaluations vagues et incertaines des terres inoccupées dans le voisinage des chemins de fer, mais sur un examen minutieux des faits. Depuis lors, ce qui s'est passé dans la république voisine n'a aucunement modifié les conclusions auxquelles j'étais arrivé antérieurement. Que l'honorable ministre me permette de lui signaler les rapports de l'an dernier, indiquant le prix moyen des terres vendues par les diverses compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis. Je parlerai d'abord du Texas, ce pays dont la seule mention a donné un tel cauchemar aux ministres depuis deux ans. Voici l'état des ventes de terres sur les lignes suivantes :—Chemin de fer Missouri, Kansas et Texas, \$2 11 l'acre ; chemin de fer Texas Pacific, \$2.16 ; chemin de fer St-Louis, Iron Mountains et Southern, \$3.66 ; chemin de fer Iowa Falls et Sioux City, \$3.36 ; St-Louis et San-Francisco, \$3.81 ; chemin de fer Winona et St-Peters, \$3 90 ; chemin de fer Southern Minnesota, \$3.31 ; chemin de fer Burlington et Missouri River, \$4.30 ; chemin de fer Still Water à St-Paul, \$4.65 ; chemin de fer St-Paul et Pacific Branch, \$4.29 ; chemin de fer Cedar Rapids et Minnesota, \$4.79 ; chemin de fer St-Paul et Sioux, \$5.26 ; chemin de fer Sioux City et St-Paul, \$5.84 ; chemin de fer St-Paul et Pacific, \$6.83 ; chemin de fer Hannibal et St-Joseph, \$7. Ces ventes représentent une moyenne de plus de \$5 l'acre.

Voilà le langage que l'honorable député tenait à cette époque ; il était d'avis que les terres du Nord-Ouest valaient \$5 l'acre, mais aujourd'hui il croit qu'elles ne constituent pas une bonne garantie à 75c. dans la piastre. Les honorables membres de la gauche ont la mémoire courte, et il est très heureux que nous ayons des *Débats* pour les rectifier quelques fois. Une année les terres, d'après eux, ne valent pas \$1 l'acre, et l'année suivante elles valent \$5—selon les besoins de leur cause.

M. HESSON : Le bilan de la compagnie au 31 décembre dernier fait voir qu'elle a vendu 3,000,263 acres, s'élevant à \$10,506,234, moins les frais et 10 pour 100 de prime sur les bons des concessions gratuites, \$1,119,947, réalisant \$9,394,286 ; de plus ses emplacements de ville ont rapporté \$504,675 : soit, en tout, à peu près \$10,000,000 pour moins de 4,000,000 d'acres de terres. Eh bien, je conçois que sur ce qui reste de terres, 21,000,000 d'acres, il doit y avoir une garantie suffisante pour le montant accordé par cette résolution. Je dois avouer que la valeur mise sur les terres ne me paraît pas du tout représenter leur valeur réelle. La compagnie elle-même prétend que le restant des 21,000,000 d'acres vaut \$2 l'acre, soit \$43,000,000, bien que ce qu'elle a vendu ait rapporté \$3 l'acre. Si la proposition est d'aider un peu la compagnie, quel avantage aurons-nous en engageant toutes ses propriétés de façon à la mettre dans une position gênée et à l'obliger de venir nous demander de nous désister de quelques-unes des garanties ? Je ne pense pas que ce soit le motif ou le désir de la gauche. En aidant la compagnie, nous aidons le pays et le grand Nord-Ouest, et je suis sûr que nos honorables adversaires ne diront pas que la compagnie a vendu les meilleures de ses terres.

M. BLAKE : L'honorable monsieur devrait se rappeler que la plus grande partie des terres vendues par la compagnie, 2,200,000 acres, l'a été à une corporation, et que

M. MILLS.

dans le principe cette corporation en avait acheté 5,000,000 d'acres, je crois.

M. HESSON : Nul doute qu'elle a fait une affaire serrée.

M. BLAKE : Elle a fait une affaire si serrée qu'elle a été forcée de rendre à la compagnie du Pacifique plus de la moitié des terres pour éviter une ruine complète, et son capital-actions de \$7,500,000 est aujourd'hui représenté, d'après ses livres, par \$2,800,000 ; en sorte que les terres qu'elle a payées en moyenne \$2.23 l'acre sont maintenant évaluées à \$1 ou \$1.10, et c'étaient les terres de choix que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait à vendre. Il est inutile de discuter ces matières à ce point de vue, car les ventes ont été faites à l'époque de la prospérité. Je suis heureux d'apprendre que la compagnie a vendu à bons prix l'année dernière ; mais le nombre d'acres vendus n'était pas considérable, et les ventes n'ont pas été faites argent comptant. Si l'honorable monsieur veut bien se donner la peine de lire le rapport de la compagnie, il verra quelle a été l'expérience de cette dernière :

L'expérience de la compagnie en fait de ventes de terres a été à peu près la même que celles de toutes les compagnies des Etats-Unis où la première fièvre de spéculations a presque invariablement été suivie d'une notable diminution dans les ventes de terres, à cause des vastes quantités de terres concédées gratuitement par l'Etat ; mais comme ces terres ont été prises par des colons, la vente des terres du chemin de fer a augmenté et les prix ont haussé. Profitant de l'expérience des autres, la compagnie a donné une grande publicité aux concessions gratuites du gouvernement et fait tous ses efforts pour encourager leur établissement. Les colonies établies le long de la ligne-mère s'étendent aujourd'hui à plus de 400 milles à l'ouest de Winnipeg, et sur cette distance la plus grande partie des terres du gouvernement, à moins de dix milles du chemin de fer, ont été prises, et il y a des indices d'une nouvelle activité dans la vente des terres de la compagnie.

C'est le mieux que la compagnie pouvait dire de ses perspectives immédiates. L'honorable monsieur dit que nous voulons lier la compagnie. La résolution empêche toute autre hypothèque d'être placée sur la propriété de la compagnie pendant que celle-ci existe, en sorte qu'elle ne peut pas faire servir sa propriété à de nouveaux emprunts. Tout ce que nous voulons c'est que, dans le cas où il arriverait ce que l'honorable monsieur prétend qu'il n'arrivera pas, c'est-à-dire si les terres ne suffisent pas au service des intérêts, les revenus de la compagnie y soient affectés. S'il est vrai que les terres produisent une somme suffisante, alors les revenus de la compagnie ne serviront pas à payer les intérêts ; mais s'il arrive que la stagnation des affaires dans le Nord-Ouest dure plus longtemps qu'on ne s'y attend, et s'il devient difficile de vendre les terres, pourquoi ne ferions-nous payer notre intérêt par le revenu ? Nous donnons à la compagnie l'occasion d'obtenir \$15,000,000 de plus comme premier nantissement sur la propriété ; pourquoi n'aurions-nous pas pour l'intérêt un second nantissement pour ce sur quoi nous avons maintenant une première hypothèque. Nous avons aujourd'hui un premier nantissement sur les terres, le chemin de fer et tout. On nous demande \$10,000,000 qui seront, non pas un premier nantissement, mais un second nantissement sur les terres, et on nous prie d'accepter un second nantissement sur le chemin de fer, mais seulement après que les 21,000,000 d'acres auront été vendus. Je dis que nous devrions avoir un second nantissement sur le chemin de fer, dans le cas où les terres ne produiraient pas ce que vous en attendez. Si elles le produisent, le second nantissement ne fera pas de mal, et si elles ne le produisent pas, il y a les revenus de la compagnie qui pourraient servir à payer nos intérêts.

M. HESSON : La moyenne des recettes réalisées par la vente des terres est de plus de \$3,000,000 par année. L'honorable monsieur se récrie. Niera-t-il que nous avons réalisé environ \$10,000,000 avec la vente des terres, et que nous avons à fournir l'intérêt sur moins de \$10,000,000 ? Suppose-t-il que les terres ne réaliseront pas assez pour payer \$500,000 par année, quand elles ont rapporté une moyenne de plus de \$3,000,000 par année ?

M. MILLS: Cette assertion est extraordinaire. L'honorable monsieur dit que la compagnie a vendu pour \$9,000,000 de terres depuis son organisation, ce qui représenterait une moyenne de \$3,000,000 par année. Ces terres sont-elles établies? Non, ces mêmes terres sont mises sur le marché et font la concurrence à celles que la compagnie possède.

M. HESSON: Elle en reçoit de l'argent comptant.

M. MILLS: L'honorable monsieur croit-il que le gouvernement va vendre des millions d'acres à quelques spéculateurs de la même manière que la compagnie a vendu ses terres? Cette dernière a vendu à la compagnie du duc de Manchester en Angleterre; et tous ceux qui connaissent tant soit peu le Nord-Ouest savent que cette vente aura pour effet d'en empêcher d'autres, et que des années seront occupées à l'établissement des terres ainsi vendues. Nous avons à surveiller ce que fait aujourd'hui le gouvernement et la compagnie; nous avons à veiller à ce que l'établissement se fasse. Je m'en tiens à l'opinion que j'ai déjà exprimée et que l'honorable député de Monck (M. McCullum) citait tout à l'heure. Ce n'est pas le prix que rapportent les terres, mais la quantité des terres mises en vente et la valeur totale des terres vendues qui indiquent la somme d'argent que la compagnie aura à sa disposition pour payer l'intérêt sur ses obligations. Tant que nous aurons une aussi vaste étendue de pays à établir dans le Nord-Ouest, ces ventes de terres par la compagnie devront continuer dans une proportion comparativement faible, et le gouvernement ne réalisera probablement pas une somme suffisante pour payer l'intérêt. Les choses étant ainsi, la garantie donnée ne suffit pas. Il nous en faut une autre, non parce que ces terres ne finiront pas par rapporter le montant avancé par le gouvernement, mais parce qu'elles ne donneront point les moyens nécessaires pour payer l'intérêt sur les obligations de la compagnie, car l'intérêt est dû tous les ans.

M. HESSON: Les compagnies ont acheté ces terres à la condition d'y apporter des améliorations qu'elles n'ont pas faites. Le gouvernement n'aura pas à établir ces terres. Il y a les sections portant des numéros pairs à établir, et pour ce qui est des terres vendues, il n'a rien à faire avec leur établissement. L'établissement des terres ne fait pas partie des conditions. La question est de rentrer dans nos fonds. L'honorable monsieur niera-t-il cela?

M. BLAKE: Oui.

M. HESSON: Veut-il dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est obligée d'établir les terres avant de les vendre?

M. BLAKE: Non.

M. HESSON: C'est toute la question.

M. BLAKE: La fièvre est passée, et la mesure des ventes de terres dans le Nord-Ouest est la mesure de l'établissement de ce pays, sans que ce soit la mesure de l'établissement gratuit du Nord-Ouest.

M. WATSON: Pour ce qui est de la vente des terres du chemin de fer du Pacifique canadien, un grand nombre de terres ont été vendues en 1882 à la condition qu'elles seraient établies; cette condition n'étant pas remplie, les terres ont été abandonnées. Quelques-unes de ces terres étaient loin du chemin de fer; d'autres ont été prises pour servir à la spéculation. En 1882, quiconque avait quelques dollars à placer achetait des terres; on n'exigeait que 10 pour 100 de déboursés, et on y mettait de l'argent croyant que les terrains hausseraient considérablement en valeur. Ces calculs ne se sont pas réalisés, je regrette de le dire, et les terres du Nord-Ouest ne se vendent plus comme à l'époque de la fièvre, quand la vente a été faite au duc de

Manchester. Je ne pense pas que le gouvernement ou la compagnie pourrait aujourd'hui faire une vente semblable.

M. HESSON: L'honorable député connaît-il des terres du chemin de fer Canadien du Pacifique qui soient aujourd'hui à vendre pour moins de \$2 l'acre?

M. WATSON: J'en connais beaucoup qui ne se vendraient pas \$2 l'acre. C'est le prix que la compagnie demande, et \$1.50 à la condition de les établir; mais ce dont nous avons à nous occuper, ce n'est pas du prix que la compagnie demande, mais bien du prix qu'elle peut obtenir. En faisant un marché avec la compagnie du Pacifique, nous devons faire en sorte qu'il soit une garantie pour le gouvernement, aussi bien que pour la compagnie. Il semble que la négociation que nous sommes en train de conclure a pour objet de mettre la compagnie à l'abri de toutes chances de pertes, et de laisser tous les risques au gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne suis pas surpris d'entendre l'honorable député dire que la vente des terres du chemin de fer du Pacifique ne nous fera pas rentrer dans nos fonds, car il a déjà exprimé l'opinion que toutes les terres à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal ne valent pas un liard, que c'est un désert aride; non, je n'en suis pas surpris. Mais je pense que d'autres, qui ont plus lu et qui, peut-être, connaissent mieux que l'honorable monsieur, ont donné une plus grande valeur aux terres.

L'honorable député de Bothwell dit: "Voyez le compte des ventes faites par le gouvernement." La comparaison n'est pas juste. Le gouvernement donne les terres et les homesteads, et l'argent qu'il reçoit n'est que pour les préemptions. Par conséquent, il ne met pas les terres sur le marché de la même manière que le fait la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou tout autre propriétaire particulier. En réalité, il met les terres sur le marché gratuitement, et il prend l'argent qu'il peut obtenir pour préemptions de gens qui se croient assez riches pour avoir des fermes, partie gratuitement et partie à un prix qui sera payé plus tard.

L'honorable député de Durham (M. Blake) dit que ce n'est pas une seconde hypothèque, mais c'en est presque une. Puisque nous en sommes à aider la compagnie en ce moment, si nous croyons réellement avoir une solide garantie, nous devrions profiter des leçons de l'expérience et ne pas répéter l'erreur que le gouvernement a commise l'année dernière en imposant des conditions trop rigoureuses. Dans notre grand désir de prendre tout ce que la compagnie avait à nous offrir, nous l'avons tellement acculée dans des limites restreintes qu'elle est forcée de revenir à nous. Si nous avons la certitude que le pays ne court aucun danger de perdre le montant du prêt—si le parlement le donne, c'est l'affaire du parlement—aidons la compagnie sans porter préjudice à son crédit ou à sa position sur les marchés monétaires du monde. Je crois que la Chambre sera d'avis que nous devons l'aider sous ce rapport. Les préjugés sont si puissants, les capitaux et les capitalistes si timides, qu'une seconde hypothèque *eo nomine* insérée dans un acte du parlement aurait ou pourrait avoir pour effet d'abaisser le crédit de la compagnie, quand le but principal du parlement et du gouvernement est de l'élever et de donner à la compagnie un bon point de départ. Je crois donc que nous ne devons pas mettre au chemin des entraves que nous pouvons éviter si nous sommes certains que le pays ne court pas le danger de perdre, en définitive, l'argent que nous avons prêté. On admet que la compagnie a une belle propriété et un bel avenir, et qu'elle sera une compagnie prospère, à revenus considérables. C'est un avenir important, et une chose très heureuse pour le pays aussi bien que pour le chemin lui-même.

Ensuite, quoi qu'il n'y ait pas de seconde hypothèque, le gouvernement a le droit, comme créancier, si la compagnie fait défaut au 1er mai 1891, ou avant cela si les intérêts ont

été en souffrance, de vendre les terres à vente forcée. Si le gouvernement le désire, il peut forcer une vente pour payer les \$200,000; il peut répéter cette opération deux fois par année et vendre assez de terres—ce ne serait pas une très grande quantité—pour solder ce montant d'intérêt. Et puis, il a le droit d'obtenir jugement quand il le voudra, jugement qui serait suivi d'une exécution sur toutes les propriétés du chemin de fer. Il ne peut rien survenir, excepté d'autres exécutions par d'autres créanciers du chemin.

M. BLAKE: Qu'est-ce que l'exécution peut atteindre?

Sir JOHN A. MACDONALD: Tout ce qu'une exécution contre un chemin de fer peut atteindre. Le gouvernement a le droit d'aller en cour et d'insister à ce qu'un receveur soit nommé pour prendre possession du chemin et de tous ses revenus. Tel est l'effet pratique d'une exécution contre un chemin de fer, que vous pouvez saisir ses revenus et faire nommer un receveur. Il ne saurait y avoir d'autre charge spécifique, sous forme d'hypothèque ou de débenture, qui puisse venir s'interposer entre notre jugement pour le plein montant de la créance et la propriété du chemin.

Je ne dis pas que ce soit une garantie aussi solide qu'une seconde hypothèque, mais elle en approche de si près, avec la certitude, à mon point de vue, que vous avez, d'abord de vendre les terres à vente forcée, et ensuite d'obtenir une exécution sur le chemin de fer, que vous obtenez en substance ce qu'il vous faut de cette manière, sans entraver la compagnie sur les marchés monétaires du monde en la faisant voir aussi obérée que si elle était sous le coup de deux hypothèques. En même temps la garantie est substantiellement suffisante, car elle couvrira, sans aucun doute le principal et l'intérêt; et je demanderai à la Chambre de se placer à ce point de vue, d'aider la compagnie en ne la surchargeant pas aux yeux des capitalistes timides, ce que nous ferions s'il y avait, non seulement une première, mais encore une seconde hypothèque pour tout le montant.

M. MULOCK: Le premier ministre dit que dans le cas où la compagnie manquerait de servir l'intérêt sur les bons du prêt de l'État, une exécution pourrait être obtenue contre elle, et que sur cette exécution le gouvernement aurait droit de faire nommer un receveur. Je suis sous l'impression que le très honorable monsieur fait erreur en disant à la Chambre que c'est la loi. Je ne connais pas de tribunal ayant juridiction, du moins dans la province d'Ontario, de disposer de cette manière d'une propriété de ce genre. La seule cause pour laquelle les cours de justice nomment des receveurs c'est que le créancier est hypothécaire d'une chose qui ne peut être vendue, et que le seul recours qu'il ait soit d'entrer en possession des loyers et profits de la place; mais ce n'est pas la position d'un créancier ordinaire qui obtient une exécution contre les terres et la propriété, et la seule chose qu'il puisse saisir est quelque propriété spécifique.

Sir JOHN A. MACDONALD: Toutes les décisions judiciaires, en Angleterre et aux États-Unis, établissent que les chemins de fer sont en réalité des voies publiques, et par conséquent une exécution qui interrompt de quelque manière que ce soit l'exploitation du chemin ne peut être mise à effet; mais une exécution ne s'opère que comme une charge contre les revenus du chemin de fer, après que les frais d'exploitation sont payés. Quelques fois elle est mise à effet d'une manière et quelques fois d'une autre, mais aux États-Unis les décisions sont invariables.

M. MULOCK: Je ne pense pas que vous puissiez atteindre les recettes du chemin par l'intermédiaire d'un receveur.

M. McCARTHY: Tout créancier ayant jugement à droit *ex debito justitiae*, à la nomination d'un receveur. Je n'ai pas l'ombre d'un doute là-dessus. Ayant une exécution et ne pouvant pas intenter une action sur votre jugement, vous avez droit à la nomination d'un receveur. Je suis surpris d'entendre mon honorable ami faire une pareille assertion.

Sir JOHN A. MACDONALD

M. WATSON: Le premier ministre a dit, il n'y a pas longtemps, qu'il n'y avait pas un seul homestead de pris entre les 3e et 4e méridiens, et seulement 23 entre les 4e et 5e. C'est, je crois, un témoignage bien moins favorable que celui que j'ai donné. Quant à la section des 300 milles à l'ouest de la Mâchoire-d'Original, l'information que j'ai fournie à la Chambre m'a été communiquée par un arpenteur, et elle n'a pas été contredite.

M. MULOCK: Assurément, l'honorable député de Simcoe-Nord ne saurait prétendre que par une procédure quelconque un créancier peut obtenir, dans la forme, d'autre droit que celui que lui donne le contrat. Dans l'espèce le contrat ne donne au gouvernement qu'un nantissement sur certains fonds, et je doute fort qu'il pourrait obtenir une exécution générale contre l'actif général de la compagnie sur la garantie proposée. Je demanderais à l'honorable député de Simcoe-Nord s'il peut citer un cas où un receveur ait été donné à un chemin de fer, excepté à l'instance de créanciers de convention.

M. McCARTHY: La cause de Fox vs la compagnie du chemin de fer Nipissingue.

M. MULOCK: Cette cause n'a pas ici son application. Elle comportait une demande plutôt que le droit d'un créancier de contrat.

M. DAVIES: D'après le premier ministre, nous sommes d'abord entraînés dans un procès contre la compagnie pour obtenir jugement, et quand nous l'aurons obtenu nous aurons à produire en cour de chancellerie une demande établissant que ce jugement ne nous rapportera rien, attendu que la propriété est déjà grevée de trente-cinq millions comme première hypothèque, et que nous n'en pouvons rien réaliser avant qu'un receveur soit nommé.

Eh bien, qu'allons-nous faire? Il nous faut demander la nomination d'un receveur qui puisse enlever le chemin à la compagnie afin de nous rembourser. Chaque créancier intentera une poursuite en même temps que nous. Nous savons qu'il y a des milliers de ces petits créanciers de contrat, et Dieu sait combien il y en aura dans dix ans d'ici. La question est de savoir si, dans le contrat que nous faisons en ce moment, notre intérêt sur les terres sera garanti par d'autres propriétés que les terres elles-mêmes. Ces terres se vendent-elles aujourd'hui? La compagnie les offre à \$1.25 l'acre, avec condition d'établissement, et elle ne réussit pas à les vendre. Il est vrai que dans le temps de la fièvre de spéculations des ventes considérables ont été effectuées, mais personne ne s'attend à un retour de cette pléthore.

Or, nous ne prenons pas une première garantie pour ces dix millions; il y a déjà en bons courants des garanties antérieures pour un montant de huit millions et demi, notre intérêt vient comme seconde charge, et vous faites une stipulation à l'effet que les recettes courantes de la compagnie ne seront pas affectées au service des intérêts sur ces dix millions.

Supposons que le gouvernement demande à la compagnie, lorsqu'elle manquera de payer les intérêts, de forcer la vente des terres, les actionnaires diront: C'est une proposition extrêmement injuste. Vous avez vous-même inséré une clause à l'effet qu'aucun de nos revenus ne sera affecté au paiement des intérêts avant que vous ayez vendu les terres. Les exigences politiques ou nationales peuvent faire que vous ne soyez pas forcé de mettre ces terres en vente de suite ou dans le cours des cinq ou six années prochaines. Par conséquent, vous ne pouvez toucher à aucune partie de nos revenus, et si vous nommez un receveur, vous manquez à la foi donnée. Si vous aviez l'intention d'en venir là et approprier une partie de nos revenus, pourquoi ne l'avez-vous pas dit dans le contrat? Je crois qu'il est raisonnable d'insérer dans le contrat une clause déclarant que, dans le cas où la vente des terres ne rapporterait pas une somme

suffisante pour payer l'intérêt, cet intérêt serait payable à même les recettes générales.

M. McCALLUM : Il y a quelque temps, lorsque la Chambre était saisie du contrat, le chef de l'opposition a évalué les terres du Nord-Ouest à \$1.04 l'acre. Si nous avons eu une fièvre de spéculations dans le Nord-Ouest, c'est grâce aux honorables membres de la gauche. Ils décriaient notre pays au profit des terres du Texas.

M. BLAKE : Le premier ministre dit qu'il ne nous a pas donné une seconde hypothèque en forme, parce qu'il craint qu'elle n'effraie les capitalistes. Cela va vous faire du bien, et le public ne saura pas que nous avons la garantie. Quel mal cela fera-t-il à la compagnie ? Cette seconde garantie empêcherait tout simplement les actionnaires de retirer l'argent et de l'empocher. Nous la demandons uniquement pour qu'elle nous donne droit sur le surplus, une fois les obligations fixes acquittées. La question se réduit simplement à savoir si, après la vente des terres il y a un surplus, ce surplus doit aller dans le gousset des actionnaires ou payer l'intérêt.

Quant à la question du receveur, je ne prétends pas m'inscrire en faux contre l'opinion de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) et de l'honorable député de Victoria (M. Cameron), car depuis plusieurs années j'ai abandonné les tribunaux pour me consacrer à la politique.

M. McCARTHY : L'importance de la question du receveur est tout à fait illusoire. Personne ne prétendra que le gouvernement, possédant un nantissement à ces conditions, n'est pas dans une situation meilleure que les créanciers de contrat. C'est une charge expresse sur l'actif de la compagnie, ayant le pas sur les réclamations des actionnaires.

M. DAVIES : Quand prend-elle effet ?

M. McCARTHY : Dès que le fonds des terres est épuisé. Le projet est de faire servir les terres au paiement des \$10,000,000. Ce fonds particulier étant épuisé, la réclamation du gouvernement fait preuve sur toutes les ressources de la compagnie, après, naturellement, la réclamation des porteurs de bons pour \$35,000,000. La compagnie ne devra pas être empêchée de mettre ses bons en circulation par l'idée que d'autres créanciers pourraient être sur le même pied que les détenteurs de bons et compromettre ses droits.

M. BLAKE : Nous ne disons pas cela.

M. McCARTHY : C'est ce que l'argument de l'honorable monsieur tend à établir.

M. MILLS : Comment la compagnie peut-elle retirer un profit considérable de ses terres tant que le gouvernement continue à mettre les siennes à la disposition des colons à qui il plaît d'en prendre possession. Cette circonstance doit nécessairement nuire au revenu que la compagnie peut obtenir de ses terres. A en juger par ce que la compagnie et le gouvernement ont fait jusqu'ici, on peut dire que la vente de terres appartenant à la compagnie ne suffira pas pour lui permettre de payer l'intérêt sur ses obligations. Aussi il est de simple justice que si les terres ne suffisent pas à payer l'intérêt, la réclamation du gouvernement soit acquittée à même les autres ressources de la compagnie. Lorsqu'on veut nous demander de l'argent et que nous voulons exiger une garantie raisonnable avant de le donner, il est extraordinaire de voir le gouvernement s'y opposer. Il devrait chercher à protéger l'intérêt public au lieu de se constituer l'avocat de la compagnie de chemin de fer.

M. DAVIES : Ce n'est pas une question entre les porteurs de bons et le gouvernement ; aucune proposition n'est portée de la gauche portant atteinte à la garantie qui doit être donnée aux porteurs de bons. La question est simplement entre le gouvernement et les actionnaires de la compagnie. Il s'agit de savoir si le surplus de revenu du chemin doit être appliqué, dans le cas où la vente des terres n'y suffirait

pas, à payer l'intérêt sur les \$10,000,000, ou bien s'il doit être consacré à payer des dividendes aux actionnaires. C'est donc tout simplement une question entre le peuple et les actionnaires, et il est évident que le gouvernement préfère que les actionnaires soient protégés plutôt que le peuple.

M. BLAKE : L'honorable monsieur aurait-il l'obligeance de nous expliquer ce qu'il entend dire par les charges fixes dont il est question dans cette clause ?

M. McCARTHY : J'ai cru que l'un des actes concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique contenait une définition du mot, mais je ne puis la trouver dans le moment. Il n'y a pas de doute, cependant, sur sa signification dans le langage des chemins de fer. Les charges fixes, comme il est dit dans le rapport de M. Stephen, s'élevaient à \$3,606,070 par année, et elles comprennent l'intérêt sur les bons et d'autres obligations, qui sont spéciales, spécifiquement garanties et qui doivent être acquittées tout d'abord.

M. BLAKE : La raison qui me faisait poser ma question au sujet de ces charges fixes est précisément le passage du rapport de M. Stephen dont l'honorable préopinant vient de parler. Il est étrange que nous n'ayons pas les lignes louées et que nous soyons cependant obligés de payer, comme partie des charges fixes, avant de recevoir l'intérêt sur l'argent, le loyer des lignes louées. Il y a une somme de \$778,434 que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dit faire partie des charges fixes et qui proviennent du loyer des lignes données à bail. Elle a donné une garantie de payer ce loyer, et demain elle peut donner une garantie pour une autre opération. Est-ce donc là, *ipso facto*, une charge fixe, et est-elle préférée à notre réclamation ? Il nous faudrait une définition des charges fixes, relativement à cette convention spéciale.

M. CAMERON (Victoria) : L'honorable monsieur doit savoir que l'expression "charges fixes" est un terme de chemins de fer très connu, et aussi universellement compris et employé que celui d'hypothèque parmi les avocats. Je suppose qu'il est ici employé dans le sens ordinaire qu'on l'emploie dans les négociations de chemins de fer.

M. BLAKE : Nous ne nous occupons pas ici de tout le réseau de chemin de fer. Je comprendrais une charge fixe s'il était question de tout le chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes à bail et autres ; mais quand nous prenons une hypothèque dont la portée est encore un secret pour le premier ministre, c'est une autre affaire. Quelles sont les charges fixes de la ligne proprement dite, si vous ne prenez pas les lignes affermées ? C'est un mot dont l'application varie entièrement. Quelle est la charge fixe sur le chemin de fer Ontario et Québec ? Les recettes nettes de l'Ontario et Québec sont appliquées avant tout, et les premières charges fixes sur ces recettes sont ces loyers. Si je comprends bien, le système a consisté dans l'émission, par l'Ontario et Québec, de bons au montant d'environ \$10,000,000 à 5%, et ces bons portent la garantie de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle a convenu de payer l'intérêt sur cette somme. Ensuite le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce a été pris à bail par l'Ontario et Québec moyennant à peu près \$140,000, qui constituent le loyer. D'où je conclus que le bail de tout le réseau a été donné à la compagnie du Pacifique moyennant une somme ronde et l'équivalent à l'intérêt de 5% sur les bons et de 6% sur les \$10,000,000 de capital. Je suppose qu'elle est la bailleuse et qu'elle a convenu de payer ce loyer qu'elle compte acquitter à même le profit des lignes affermées, mais dont, en cas de défaut, la compagnie du chemin de fer serait responsable. Or, quand vous prenez une hypothèque qui ne porte que sur la ligne-mère, serait-elle, le cas échéant, une charge fixe sur les lignes affermées ?

M. McCARTHY : Je me refuse à croire que l'honorable monsieur ait voulu vous tendre un piège ; mais je pense

qu'il aurait été plus franc en demandant la définition d'un mot.

M. BLAKE : J'ai demandé la signification du mot que contient la résolution.

M. McCARTHY : Je n'ai certainement pas compris l'honorable monsieur dans ce sens. J'ai pris la parole uniquement pour essayer d'aider le comité en disant ce que je crois être la signification des mots "charges fixes" dans un contrat de chemin de fer comme celui-ci. Quant à ce que dit mon honorable ami, je ne pense pas que la difficulté soit très grande. S'il était difficile ou impossible de négocier ces effets publics, je dis que la compagnie pouvant couvrir les embranchements, ces derniers seraient couverts par cette garantie. Je ne saurais dire jusqu'où cette garantie devrait aller; mais suivons le raisonnement de l'honorable monsieur. Voici la ligne-mère ordinaire avec ses charges fixes, et voici l'embranchement avec ses charges fixes; puis il y a la ligne Ontario et Québec avec ses charges fixes, pour laquelle l'honorable monsieur dit que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a donné son hypothèque. Supposant que cela soit, que s'en suit-il? Cette charge ne serait pas une charge fixe sur ce réseau, pour ce qui est du Pacifique canadien; ce serait simplement, si je comprends bien, transporter la garantie du chemin de fer Canadien du Pacifique aux détenteurs de bons d'un autre chemin de fer. Ils tiendraient la compagnie du Pacifique comme caution, et ils seraient simplement dans la position de créanciers de contrat; cela ne pourrait être une charge fixe sur ce chemin de fer particulier qui est hypothéqué au gouvernement. En sorte que si cette somme de \$9,880,912 comprend les embranchements qui ne sont pas couverts par les termes de l'hypothèque—

M. BLAKE : Elle comprend le chemin Ontario et Québec.

M. McCARTHY : Dans ce cas, elle serait exclue. Ensuite, s'il s'élevait une contestation avec les détenteurs de bons du chemin de fer Ontario et Québec, nous pourrions dire qu'en vertu des conditions de ce document, notre créance passe avant la leur; parce que, quoiqu'ils aient une réclamation ordinaire à être décidée par procès, nous avons une charge fixe autorisée par le parlement.

M. BLAKE : Je dois dire que je n'ai pas eu l'intention de tendre un piège à l'honorable monsieur. Je voulais avoir une réponse catégorique sur la nature des charges fixes mentionnées dans le contrat dont nous nous occupons. Le motif qui me la faisait demander, c'est que j'ai remarqué que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait spécifié ces charges fixes pour notre garantie qui, je pensais, ne couvrirait pas les embranchements. Il ressort du débat que l'expression "charges fixes" peut être très ambiguë. Appliquée à la garantie de la compagnie, elle peut signifier une chose, et appliquée à nos effets publics, avoir une autre signification. Je crois que le comité sera de mon avis qu'il ne doit pas y avoir de doute sur ce point, que la chose ne doit pas être déterminée par un procès, mais par un langage plus clair que la phrase employée dans la résolution.

M. CAMERON (Victoria) : En vertu de l'acte du Grand-Tronc, le loyer de la ligne donnée à bail fait partie des frais d'exploitation, et les frais d'exploitation sont bien en avant des charges fixes ordinaires, parce qu'ils sont déduits avant d'en arriver au revenu net. Quant au loyer de la ligne Ontario et Québec, si la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a donné sa garantie, elle prend toutes les recettes du chemin de fer Ontario et Québec. Je crois que les recettes de ce chemin sont infiniment plus considérables que le loyer qui a été garanti. Naturellement, la compagnie peut avoir une autre ligne dont le cas peut être tout le contraire; mais si elle prend les recettes et les met avec le

M. McCARTHY

revenu provenant des chemins donnés à bail, elle doit certainement être en mesure de payer le loyer.

M. BLAKE : Si l'honorable monsieur avait été ici il y a quelques instants, il aurait entendu le premier ministre dire qu'il faudra tenir un compte séparé. La garantie n'est pas une obligation qu'il faudra acquitter avec le revenu net des lignes données à bail. On ne prendra sur la ligne-mère que quand il y aura un déficit dans les recettes de la ligne donnée à bail. Mais, lorsque la même corporation exploite la ligne-mère et la ligne louée, vous verrez que le trafic sur cette dernière est quelquefois très considérable et d'autres fois se réduit à très peu de chose; parfois des améliorations dispendieuses sont exécutées sur la ligne affermée, et parfois elle reste stationnaire; parfois encore il y a concurrence avec cette ligne, et parfois il n'y en a pas. Supposons par exemple que le chemin de fer Canadien du Pacifique soit ouvert l'été prochain jusqu'à Winnipeg; pour le trafic du Nord-Ouest il y a deux lignes: par Perth, sur les chemins de fer Ontario et Québec et Toronto, Grey et Bruce, et par bateaux à vapeur jusqu'à Port-Arthur, et il y a la ligne-mère qui leur fait une concurrence directe. La compagnie peut, à volonté, rendre bonnes ou mauvaises les recettes des lignes louées; elle peut y créer un surplus ou un déficit, en sorte que vous pouvez appeler cela charge fixe; mais que ce soit ou non une charge onéreuse sur la ligne-mère, cela dépend de la manière dont les deux lignes sont administrées.

Puis, il peut y en avoir d'autres. Prenons le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce; d'après les derniers comptes, le revenu net a été de \$60,000, et le loyer, \$140,000. La compagnie du Pacifique peut améliorer le trafic de cette ligne en lui donnant une partie de son trafic direct, mais alors elle priverait d'autant la ligne-mère. Ainsi, nous ne savons pas ce que seront les opérations de ces lignes. Ce que nous voulons, c'est qu'on nous dise catégoriquement ce que sont ces charges fixes. Si notre hypothèque doit couvrir tout le réseau, le loyer des lignes à bail est, à proprement parler, une charge fixe. Mais, dans le sens propre du mot, ce n'est pas une charge fixe sur le chemin de fer du Pacifique si vous coupez les lignes en deux, faisant d'une part les lignes à bail et de l'autre la ligne-mère. Ce serait une énormité, maintenant que nous avons une garantie sur tout le réseau, de nous en désister et de prendre une hypothèque sur une partie seulement du réseau.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il est clair, dans tous les cas, que la ligne-mère sera la partie qui réussira le mieux. Afin de rendre la clause plus spécifique, nous pourrions ajouter: "Après la vente de la totalité de ces terres, tout déficit dans les produits de telles ventes pour couvrir le montant dont elles seront grevées, constituera une hypothèque sur tout le revenu après avoir pourvu à ses charges fixes sur le chemin de fer Canadien du Pacifique."

M. BLAKE : Je n'invite pas l'honorable ministre à faire une modification spécifique de cette nature, pour la raison bien simple que la nature de cette modification dépend de celle de notre hypothèque et ce qu'elle couvre. Reste à savoir si c'est la ligne-mère seulement ou tout le réseau, et j'attirerai l'attention de l'honorable monsieur sur l'obscurité de son langage au sujet de la signification de l'hypothèque. Avant de passer à la résolution suivante, le gouvernement devrait prendre une décision.

M. McCARTHY : Je crois qu'il a été suggéré d'ajouter quelques mots pour rendre la première partie de la résolution plus claire. Je propose qu'après le mot "acte," dans la 9e ligne de la 6e résolution, les mots suivants, soient ajoutés:

Et affectera les deniers applicables aux obligations de concessions de terres entre les mains du gouvernement au-dessus de la somme de \$5,000,000 mentionnée dans le second paragraphe de la clause 5 du dit acte, au paiement de l'intérêt et du principal de la dite somme de

\$9,880,912, au lieu de les affecter aux fins prévues par le premier paragraphe de la clause 5 de l'acte de la dernière session.

Amendement adopté.

Sur la résolution 7,

M. BLAKE: Cette clause pourvoit à l'application de l'argent du gouvernement. Il sera "appliqué par la compagnie, sous le contrôle du gouvernement, au paiement des travaux faits ou à faire pour le développement, l'amélioration et l'extension du chemin de fer, de ses raccordements et de son équipement, et pour le maintien, le crédit et l'efficacité de la compagnie en général, à la satisfaction du gouvernement. Par cette clause vous pouvez vous attendre à un nouveau dividende et le mettre au crédit de la compagnie. Je n'ai jamais vu pareille construction de phrase.

Sir JOHN A. MACDONALD: Elle est décidément large, afin de parer aux exigences de la compagnie. D'abord l'argent doit être appliqué sous le contrôle du gouvernement, qui doit veiller à ce qu'il soit convenablement appliqué. Il doit être affecté au paiement des travaux faits ou à être exécutés sur le chemin de fer. Les mots laissent une grande latitude, mais je ne vois pas comment on pourrait les limiter, car le but lui-même est important: il s'agit de contrôler la compagnie d'ici au mois de juillet 1886, alors que tout l'argent sera payé—nous avons lieu de le croire—et que l'efficacité et le crédit de la compagnie seront établis.

M. BLAKE: Prenons un exemple. La compagnie a annoncé à ses actionnaires qu'elle donnerait un dividende supplémentaire de 1 pour 100 durant l'exécution des travaux. Nonobstant des conditions extrêmement difficiles dans lesquelles elle s'est trouvée placée, elle a jusqu'ici tenu sa promesse, afin, je suppose, de maintenir son crédit. Le prochain paiement doit se faire au mois de septembre. D'après les déclarations qui ont été faites lors de la dernière assemblée annuelle, les directeurs sont fortement inclinés à recommander qu'il ne soit pas continué. Supposons maintenant qu'ils changent d'avis et qu'ils croient de l'intérêt de la compagnie, pour maintenir son crédit, de continuer ce dividende supplémentaire de 1 pour 100, la phrase que je viens de citer est assez élastique pour le leur permettre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela ne serait pas à la satisfaction de l'administration actuelle, non plus qu'à la satisfaction de mon honorable ami s'il arrivait au pouvoir.

M. BLAKE: J'espère que l'honorable ministre a fait remarquer la chose à la compagnie le 17 février, avant que celle-ci paye le dernier dividende de 1 pour 100 qui, comme je l'ai dit, a été de fait payé à même notre argent.

Sir JOHN A. MACDONALD: Dans tous les cas, ceci fait partie du contrat.

M. BLAKE: On ne dit pas si l'on est disposé à en recommander la discontinuation, quoiqu'il soit dû en vertu de l'arrangement. Cette clause est celle qui devait couvrir plus particulièrement l'application des deniers et celle au sujet de laquelle nous avons le droit de recevoir quelques renseignements sur l'application probable de ces deniers; je renvoie l'honorable monsieur à l'estimation de M. Stephen contenue dans sa lettre du 18 mars, et je lui demanderai de communiquer au comité les informations qu'il a pu recueillir sur l'opportunité et la nécessité de ces différentes dépenses. La première en est une de \$1,000,000 pour matériel roulant de différentes sortes, qu'il spécifie. La suivante est:—

Pour élévateurs, Port-Arthur, Montréal, etc.; soutes à charbon, Montréal; nouveaux biens-fonds, Montréal et ailleurs; murs de revêtement, Montréal; nouveau dépôt, voies et facilités additionnelles, Montréal et autres endroits. Cour et voie additionnelle, docks à charbon et autres, et autres améliorations à Fort-William et Port-Arthur, \$1,500,000.

Somme en bloc. Le gouvernement a-t-il reçu plus de détails sur la division de ces dépenses? A-t-il obtenu des

informations sur leur opportunité ou leur nécessité, ou quelque rapport de l'ingénieur ou autre officier sur le sujet?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne suis réellement pas en état de donner cette information en ce moment, mais je vais me la procurer pour l'honorable monsieur.

M. BLAKE: Je suis un peu désappointé, mais je continue:—

Pour ateliers et mécanisme à neuf endroits, docks à charbon et mécanisme à deux endroits de la section du lac Supérieur, bâtiments de gares, maisons de cantonniers et diverses constructions en différents endroits, nouvelles voies de garage et de croisement, voies à différents endroits, prolongement de cours de division, nouveaux hangars à machines, amélioration du service d'eau, nouveaux réservoirs, ponts permanents à différentes traverses, Rivière-à-l'Arc, et sur d'autres sections, nouveau ballastage, remplage de chevalets et exhaussement de la chaussée, \$600,000.

Entre autres articles, je remarque celui du "remplage de chevalets," qui fait partie de la construction de la ligne, car à une époque antérieure de la session, mon honorable ami le ministre intérimaire des chemins de fer, en réponse à la proposition de mon honorable ami de Waterloo-Ouest (M. Edgar), qu'il y avait une certaine quantité de constructions de chevalets, mais qu'il n'en rendrait pas compte, parce qu'il était question de les remplacer par des constructions permanentes; cependant je trouve ici, dans cette dépense nouvelle et imprévue, un item pour remplage de chevalets. Le gouvernement a-t-il eu des détails qui indiquent la somme de chaque item, ou a-t-il reçu quelque rapport sur ce sujet?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crains bien que non, mais je n'en suis pas certain.

M. BLAKE: Je présume que le gouvernement est dans la même position au sujet de l'item suivant:

Pour terminer le réseau télégraphique, ligne-mère et embranchements, \$275,000.

C'est une somme très considérable pour le réseau télégraphique, mais je n'en suis pas surpris. Dès le début, la compagnie s'est fait autoriser à établir un réseau télégraphique, elle en a pressé la construction avec énergie en disant qu'il serait une source de revenu considérable, et son achèvement est aujourd'hui une des choses imprévues pour lesquelles elle demande encore de l'aide. Je crois qu'on devrait nous dire si c'est dans l'intérêt du chemin de fer ou pour développer un réseau télégraphique général comme source de revenu. Un autre item très important est celui-ci:

Pour raccordement avec Coal-Harbor et la Baie-des-Anglais, ateliers, bâtiments, docks, voies et autres travaux au terminus du Pacifique \$760,000.

Le gouvernement nous avait fait des déclarations positives, pas plus tard qu'à la dernière session, et même à cette session. Lorsque j'ai signalé au ministre intérimaire le fait qu'il était rumeur que la compagnie poursuivait un prolongement de Port-Moody à Coal-Harbor ou à la Baie-des-Anglais, et que j'avais déjà fait observer que pour le commerce avec la Chine et le Japon, ce prolongement serait nécessaire, il me répondit: s'il est construit, le gouvernement considère que Port-Moody est l'endroit convenable, et si d'autres travaux sont nécessaires, ils seront exécutés par la compagnie elle-même, nous n'avons rien à y voir. Et dans le même moment il passait un contrat pour une nouvelle dépense d'au moins \$70,000 pour remplacer par des piles de fer les piles de bois du quai de Port-Moody, qui ne servira plus guère si le prolongement en question est fait. Je ne veux pas dire qu'il n'y aura point de trafic à Port-Moody; mais si le terminus doit se trouver à treize milles plus loin, à Coal-Harbor ou la Baie-des-Anglais, nous avons fait à Port-Moody, pour réparer les ravages du taret, une construction permanente qui coûte plus cher que le quai lui-même, et, outre que nous en faisons cadeau à la compagnie du Pacifique, nous allons probablement lui donner \$760,000 pour ce prolongement. Le ministre intérimaire des chemins de fer disait, au commen-

cement de la session : c'est une affaire dans laquelle nous n'avons rien à voir ; nous croyons que le terminus est bien placé à Port-Moody. Je voudrais savoir si le gouvernement a de nouvelles informations à cet égard et s'il a vérifié les plans et estimations sur lesquels la compagnie du Pacifique s'est fondée pour transférer son terminus de Port-Moody à Coal-Harbor ou la Baie-des-Anglais.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si je ne me trompe, ces évaluations sont généralement une ébauche ; mais avant que les déboursés soient faits, nous donnerons tous les détails possibles. Pour ce qui est du raccourcissement avec Coal-Harbor, mon honorable ami le ministre des chemins de fer avait raison de dire que c'est l'affaire de la compagnie elle-même. Le contrat et l'acte du parlement stipulaient que le terminus serait à Port-Moody ; le contrat se termine là. Port-Moody est un excellent port, et il sera toujours le foyer d'un commerce considérable, bien que la compagnie ait l'intention de prolonger sa ligne jusqu'à Coal-Harbor et à la Baie-des-Anglais. De nouvelles découvertes ont fait voir que la compagnie et le commerce étranger y trouveraient plus leur compte si le terminus était établi à Coal-Harbor et à la Baie-des-Anglais ; mais ce prolongement ne fait pas partie du contrat, et la compagnie ne reçoit pas de subvention pour cette partie de la ligne. Je crois que le prolongement a été fait pour l'avantage du commerce général de l'Asie. Vous pouvez être certains que, avec les renseignements qu'elle possède, la compagnie agit dans les meilleurs intérêts du commerce et de son chemin en faisant la dépense que lui coûte ce prolongement de 13 milles.

M. BLAKE : La réponse de l'honorable monsieur n'est pas satisfaisante. Le gouvernement a délibéré sur cette question jusqu'au 30 avril dernier, et il aurait dû, entre autres choses, s'assurer pourquoi la compagnie demandait une nouvelle aide pécuniaire, il aurait dû scruter les détails de cette prétendue nécessité et constater s'il était réellement raisonnable de nous proposer d'avancer à la compagnie une nouvelle somme aussi considérable. Or, l'honorable monsieur ne paraît pas avoir pris tous les renseignements nécessaires. Je vois que le ministre intérimaire des chemins de fer est ici. Peut-être pourra-t-il nous dire—ce que le premier ministre n'a pu faire—si le gouvernement possède plus de détails sur l'item de un million et demi pour élévateurs, etc., mentionné dans la lettre de M. Stephen.

M. POPE : Je ne les ai pas ici. Je pense que je pourrai les donner quand viendra le concours.

M. BLAKE : C'est toujours comme cela. Je demandais il y a quelques instants, s'il avait été échangé une nouvelle correspondance sur ces sujets, et le ministre a répondu que non. Je soutiens que le gouvernement aurait dû nous donner des renseignements complets. Les estimations ont dû être faites de manière à former une somme ronde. La compagnie devait savoir ce qui en était, elle aurait dû donner tous les détails au ministre, et ce dernier aurait dû nous dire s'il y a réellement nécessité pour le parlement de modifier les garanties et de faire de nouvelles avances. Or, si le gouvernement avait fait son devoir, s'il avait exigé d'être mis en possession de tous les détails, s'il avait chargé M. Schreiber de le renseigner à cet égard, nous aurions aujourd'hui des informations qui nous permettraient d'en arriver à une décision.

M. POPE : J'en ai parlé à l'ingénieur. Pour ce qui est de plusieurs de ces choses, vous avez une estimation, comme par exemple pour les tranchées et les remblais. Tous ceux qui ont voyagé sur ce chemin savent ce que c'est. Mon ingénieur en chef dit que pour les travaux qui ont été exécutés l'item est très faible. J'ai déjà fait observer plusieurs fois à l'honorable monsieur qu'une grande partie de cette dépense avait été faite pour l'amélioration du chemin. On a remplacé des ponts de bois par des ponts de fer. On a dépensé beaucoup pour les tranchées et pour les élévateurs con-

struits à Port-Arthur et à Fort-William. L'item de Québec dont il parle couvre en grande partie les élévateurs, mais il y a aussi une propriété que la compagnie a l'intention d'acheter. Il faut prendre en considération que dans toutes ces choses il serait impossible de donner des estimations en détail, mais j'en ai causé avec l'ingénieur, et il m'a donné son opinion au sujet de ces items, car il s'y connaît en fait de tranchées et de ponts. Le meilleur pont que j'aie jamais vu en Canada est celui de Népigon, il est très dispendieux et comme maçonnerie et comme superstructure. Je puis dire à l'honorable monsieur que la maçonnerie dans cette partie du pays est aussi bonne qu'il soit possible d'en trouver dans tout le monde, et toutes ces dépenses sont en plus de celles du contrat. On aurait peut-être pu faire un peu moins dans quelques-uns de ces endroits, mais enfin les travaux sont là ; on aurait peut-être pu se servir de bois pendant quelque temps.

M. BLAKE : Après tout, voici une somme ronde d'un million et demi, et nous n'avons ni rapport de l'ingénieur ni état détaillé fournis par l'honorable monsieur qui, lui-même, n'en a pas reçu.

M. CAMERON (Victoria) : L'honorable monsieur ne doit pas perdre de vue le fait que cet item se rattache à une dépense future et non à une dépense passée. La résolution n'a trait qu'au mode dont ces deniers doivent être déboursés sous le contrôle du gouvernement. Nous pouvons certainement compter que le gouvernement verra à ce qu'ils ne soient pas appliqués à d'autres fins que celles mentionnées dans l'état détaillé ici présenté. On ne présume pas ici, je crois, que les \$5,000,000 soient suffisants ou presque suffisants pour les dites fins. La seule chose que le gouvernement ait à faire, c'est de veiller à ce que, quand le parlement décide que des deniers pourront être dépensés sous son contrôle pour certains objets, ils soient appliqués à ces objets. Il serait impossible aux ingénieurs du gouvernement de préparer des estimations ou états du prix de revient des différents travaux. L'honorable monsieur demande plus de renseignements que de raison.

M. BLAKE : Je comprends parfaitement que ce sont des estimations, et que les raisons pour lesquelles le gouvernement demande de l'argent ce sont les réclamations inattendues qui lui ont été faites et les circons'tances imprévues qui ont exigé une dépense plus considérable qu'on ne s'y attendait. Le gouvernement concourt dans cette opinion. Le parlement a donc le droit de demander la preuve sur laquelle on s'est appuyé pour en arriver à cette conclusion. Puisque le ministre des chemins de fer avait chargé M. Miall d'examiner les comptes de la compagnie, et donné instruction à M. Schreiber de faire une estimation de ce qu'il en coûterait pour terminer les travaux de construction, il aurait dû aussi vérifier les dépenses et se faire donner des rapports. Les estimations en bloc qui ont été présentées ne donnent aucun renseignement. L'honorable monsieur a parlé d'excavation dans la prairie pour une valeur de \$100,000. Il n'y a pas longtemps encore on chantait des hymnes de triomphe sur la bonne qualité du chemin, on disait que toutes les précautions avaient été prises pour en faire un chemin de première classe. Et cependant, il a fallu l'améliorer sous ce rapport. Quant aux ponts de chevalets, la Chambre n'a pas encore reçu des renseignements complets même sur les ponts permanents.

M. POPE : La compagnie n'a pas reçu d'argent pour les ponts de chevalets temporaires ; ils sont payés à même l'argent du contrat. Mais un bon nombre des premiers ponts de chevalets se sont détériorés et il a fallu les remplir.

M. BLAKE : Dans quelle partie du pays ?

M. POPE : Sur les sections 15 et 25.

M. BLAKE : Où ?

M. POPE : Entre Port-Arthur et Winnipeg.

M. BLAKE: Est-ce sur la section du gouvernement ?

M. POPE: Je parle d'une partie du chemin qui est terminée depuis longtemps, et où les chevalets et tout le bois étaient devenus pourris.

M. BLAKE: Qui paie pour cela ?

M. POPE: Nous.

M. BLAKE: L'honorable ministre donne le bénéfice de ces travaux à la compagnie aux frais du public. Ils n'ont rien à faire avec ce crédit.

M. POPE: Le paiement pour les chevalets temporaires est réservé, en vertu du contrat, jusqu'à ce qu'ils soient remplis. Puis, la compagnie est payée aux prix du contrat. Il y a aussi des chevalets permanents, et je compte que la compagnie les remplira dans le cours des huit années prochaines.

M. BLAKE: Ce sont des travaux qui ne sont pas d'urgence et que la compagnie peut exécuter dans l'espace d'un certain nombre d'années; aussi elle ne devrait pas demander au gouvernement d'en payer les frais. Combien va coûter l'élévateur de Port-Arthur, et quand sera-t-il terminé ?

M. POPE: L'élévateur de Port-Arthur est terminé, et je crois que celui de Fort-William l'est aussi, ou à peu près. Ils coûteront de \$600,000 à \$800,000; ce sont de très grands élévateurs.

M. BLAKE: Ce montant est-il compris dans ceci ?

M. POPE: Il doit y en avoir une partie.

M. BLAKE: L'honorable monsieur sait-il d'où l'argent venait pour les élévateurs de Port-Arthur ?

M. POPE: Non, je ne pourrais pas le dire.

M. BLAKE: Alors, je lui dirai que \$120,000 que l'on a mis pour payer ces élévateurs ont été pris sur un crédit voté pour améliorer un chemin entre Port-Arthur et Winnipeg.

M. POPE: Pas un seul dollar.

M. BLAKE: L'honorable monsieur verra cela dans un rapport présenté à la Chambre durant cette session. Puis, a-t-on des détails relativement aux paranoiges, dans les montagnes ?

M. POPE: J'ai suivi l'avis de mon ingénieur, qui m'a dit que c'était un prix raisonnable, bien que, naturellement, il soit impossible de le dire exactement, tant que nous n'aurons pas eu un peu plus d'expérience.

M. BLAKE: Je suppose que l'on se sert de clôtures en guise de paranoiges, au lac Supérieur ?

M. POPE: Oui.

M. BLAKE: A-t-on pris des mesures de protection contre les lames qui viennent se briser sur la partie du chemin, près du rivage du lac Supérieur et qui, dit-on, sont une source de danger pour le chemin ?

M. POPE: Non.

M. BLAKE: Puis les moyens de communication avec Québec ? Va-t-on se servir du chemin de fer de la Rive Nord ?

M. POPE: Ces moyens de communication seront ce qui, d'après ce que l'on suppose, sera bientôt la tête de ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BLAKE: Et ce montant de \$2,500,000 employé, en dehors du contrat, à la construction du chemin entre Michipicoten et Port-Arthur ? L'honorable monsieur peut-il donner des explications à ce sujet ?

M. POPE: L'honorable monsieur sait très bien que cette partie du chemin est très difficile et qu'il faudra beaucoup plus que la somme mentionnée au contrat. J'en ai parlé à

mon ingénieur, et il ne croyait pas que ce montant fût trop élevé pour cette section du chemin.

M. BLAKE: Mais le contrat stipulait qu'il fallait un bon chemin; il contenait des dispositions au sujet des rampes, des courbes et du tracé. L'honorable monsieur a réglé tout cela et la somme de \$70,000 par mille a été fixée pour une certaine distance. On a payé sur cette partie du chemin une somme de \$7,600,000 d'argent public, indépendamment de la subvention en terres; je sais que c'est une partie difficile du chemin, mais je ne sais pas qu'il faille faire plus que ce que stipule le contrat.

M. POPE: Le chemin, tel que projeté, était un chemin sur lequel seulement pouvaient circuler les trains.

M. BLAKE: Non; le type en a été donné.

M. POPE: Oui, mais il a fallu beaucoup d'argent depuis qu'il a été d'abord construit.

M. BLAKE: Il est réellement sérieux de nous dire que le type choisi par le gouvernement était si inférieur qu'il est nécessaire de dépenser, pour cette section en particulier, deux millions et demi de plus pour en faire une ligne que l'on puisse exploiter. Est-ce que le tracé n'était pas convenable ou que le terrassement est mauvais ? Je comprends que c'est du roc vif.

M. POPE: Il y a beaucoup de cela.

M. BLAKE: Sont-ce les chevalets ou les travaux que l'on a faits pour les combler ?

M. POPE: On remplit une grande partie des chevalets et l'on doit en faire un chemin de première classe autant que la chose est possible. L'honorable monsieur sait que les terrassements sur cette partie du chemin sont quelques-uns des plus forts que nous ayons, et ils doivent être conservés dans la meilleure condition possible. Ainsi, l'on doit faire mieux que ne le prescrit le contrat une grande partie du terrassement, et il n'y a pas de doute que l'on devra dépenser des sommes considérables pour la construction des paranoiges, outre le montant mentionné par l'honorable monsieur.

M. BLAKE: Je pense que c'est là une explication très peu satisfaisante. Nous avons entendu le propre rapport de M. Stephen au sujet de ce qu'il faut pour construire les paranoiges, et maintenant l'honorable monsieur dit qu'il en faut davantage. J'en doute beaucoup, et nous devrions savoir, je pense, ce que l'on a l'intention de faire avec ces deux millions et demi. Bien qu'une partie des travaux soit difficile, il arrive qu'en certains endroits, comme vous le verrez d'après le tracé, cette ligne soutient presque avantageusement la comparaison avec la ligne des prairies. On semble avoir longé le sommet d'un coteau; il y a très peu de ponts et les travaux en chevalets ou en remblai sont aussi très peu nombreux. Vous devez prendre le difficile avec le facile, et bien que j'admets qu'il y a certains travaux difficiles, il y en a une partie très facile.

Or, je ne vois pas que l'honorable monsieur ait apporté des raisons satisfaisantes pour prouver que nous devrions affecter de nouvelles sommes à la construction de la ligne au nord du lac Supérieur, et surtout, lorsque nous constatons que, d'après le rapport de l'ingénieur en chef, ces \$4,000,000 doivent être économisés dans la Colombie-Britannique, rapport que M. Stephen excepte par sa lettre. Il dit que bien qu'une somme considérable ait été économisée dans la Colombie-Britannique, l'on a dépensé beaucoup plus qu'on devait le faire sur la ligne nord du lac Supérieur, mais que cela n'ajoute pas aux dépenses générales. Vous constaterez qu'il y a une estimation de \$27,000,000 pour compléter la ligne. Vous verrez aussi que l'estimation était trop forte d'un côté et qu'elle ne l'était pas assez de l'autre. L'ingénieur en chef et M. Van Horne admettent tous les deux que \$4,000,000 ont été économisés dans la Colombie-Britannique. M. Stephen, dans une partie de sa lettre, dit que c'est une somme considérable; M. Van Horne parle de \$4,000,000.

M. POPE: Je pense que M. Van Horne a dit trois ou quatre millions, mais je suis sûr qu'il a exagéré le montant économisé dans cette province et qu'il n'a pas estimé à un chiffre assez élevé le coût des travaux dont il est ici question. L'ingénieur en chef n'a pas parlé de l'économie de trois ou quatre millions.

M. BLAKE: En supposant que leurs énoncés s'accordent, les circonstances ne motivent pas une nouvelle demande.

M. POPE: Je crains que l'honorable monsieur ne soit pas tout à fait honnête dans cet énoncé; dans son grand désir d'établir un fait, il dépasse les limites. Je n'ai jamais dit qu'il n'y avait pas assez d'argent pour compléter l'entreprise. M. Van Horne a fait indubitablement une très haute estimation lorsqu'il a dit qu'il portait l'épargne à \$3,000,000 ou \$4,000,000, car, à cette époque, il n'y avait pas de données suffisantes pour faire une estimation exacte du coût de la ligne au nord du lac Supérieur, et lorsque l'on eut examiné ce tracé et qu'on en eut estimé le coût, on a constaté qu'il allait coûter beaucoup plus d'argent qu'on ne s'y attendait. J'ai moi-même parcouru le chemin depuis Nipigon jusqu'à Port-Arthur, et je sais qu'il faudrait des sommes considérables pour mettre ce chemin dans l'état où je voudrais qu'il fût, si je devais l'exploiter; je considère que l'on a fait le chemin d'après le contrat ou d'après la convention que nous avons faite lorsque nous avons passé ce contrat.

M. BLAKE: Si d'après l'interprétation que l'honorable monsieur donne au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, il suffit simplement que l'on puisse faire circuler des trains sur ce chemin, quant à moi, je n'interprète pas ainsi cette convention, et assurément, l'on n'interprétait pas ainsi le contrat lorsqu'il a été passé.

On a dit quelque chose au sujet des conditions auxquelles a été faite l'avance de la dernière session; mais les conditions présentes sont, je le crains, tout à fait différentes, d'après les termes du contrat. D'après ce contrat, l'on devait compléter une ligne construite conformément au type du Union Pacific, tel qu'il était en 1873, et il ne convient pas que l'on nous dise qu'il faut des sommes plus considérables, parce qu'on ne peut pas transporter de marchandises sur la ligne. L'honorable monsieur a dit qu'il n'aimerait pas à transporter du trafic sur la ligne, avant qu'il n'y eût de nouveaux travaux de faits.

M. POPE: J'ai dit que si j'avais à faire un trafic considérable, je voudrais que l'on fît de nouveaux travaux au chemin. Les trains pourraient y circuler, mais le chemin n'est avantageux ni à la compagnie ni au pays. On devrait en faire un chemin de première classe, et, dans ce but, il faudrait faire plus que ce que demande le contrat, c'est-à-dire, qu'il faudrait que les trains y circulent sûrement.

M. BLAKE: D'après les conditions du contrat, l'on ne devait pas construire un chemin sur lequel les trains pouvaient circuler, et je nie que l'on ait ainsi interprété les obligations que la compagnie étaient tenue de remplir d'après son contrat, durant les quatre années qui viennent de s'écouler. Au contraire, on nous a dit que la compagnie nous donnait un meilleur chemin que celui qu'elle devait nous donner en vertu de son contrat. Aujourd'hui, l'on nous dit qu'il nous faut donner cet argent pour faire un chemin sur lequel les trains peuvent circuler. Je pense que cela était compris sans faire de nouvelles avances.

M. HESSON: Je puis lire le rapport du 13 juin, que les directeurs ont préparé sur cette question-là même:

On se rappellera qu'en vertu du contrat passé avec le gouvernement, il a été stipulé que la ligne que la compagnie devait construire devait être de même qualité et du même type que le "Union Pacific" en février 1873. Mais depuis cette époque, le Union Pacific a été considérablement amélioré et d'autres chemins de fer du Pacifique d'un type supérieur ont été construits; et les actionnaires verront de prime abord, que, pour assurer le succès complet de l'entreprise, comme entreprise commerciale, il est absolument nécessaire que le chemin de fer, lorsqu'il sera livré au trafic de long parcours, soit, sous tous les rapports, au moins égal, en

M. BLAKE.

efficacité, à tout autre chemin transcontinental qui existe aujourd'hui, et qu'il soit pourvu d'avantages suffisants pour prendre soin de son trafic local qui augmente rapidement. Reconnaisant cette nécessité, les directeurs ont fait, dans le cours de l'année dernière, de grandes dépenses pour le matériel de roulage, les élévateurs à grain, les avantages de tête de ligne et autres, et pour l'amélioration générale des lignes en exploitation, toutes choses nécessaires pour assurer l'efficacité du chemin, bien que cela n'ait pas été tout à fait prévu à l'époque où le contrat a été passé avec le gouvernement. Le montant dépensé pour cet objet pendant l'année dernière, a été de \$4,702,684, et cette somme, on le remarquera, compte pour la plus grande partie de la dette flottante qui figure dans le bilan. On fait aujourd'hui de nouvelles additions à l'équipement; il faudra trouver immédiatement des facilités additionnelles et les améliorations ordinaires à toutes nouvelles lignes devront être faites de temps à autre. On devra répondre aux différentes exigences d'un nouveau chemin de fer, qui traverse un pays nouveau et qui progresse rapidement; l'on devra trouver tout ce qui est nécessaire pour assurer l'exploitation économique et efficace de ce chemin et le plein développement et le contrôle permanent du trafic qui s'y fait.

Résolution 10,

M. BLAKE: Comme je l'ai dit il y a quelque temps, je désire beaucoup que l'on adopte des dispositions convenables pour faciliter la construction, au Sault Sainte-Marie, d'une ligne se raccordant au chemin de fer Canadien du Pacifique. Je me permettrai d'attirer l'attention sur le fait que ce nouveau projet semble créer, dans cette partie du chemin, la même lacune qui a été créée dans l'autre partie de la division d'Ontario. L'honorable monsieur n'arrange pas simplement les choses de façon à mettre une hypothèque sur l'embranchement d'Algoma, mais il nous soustrait entièrement à notre obligation. Or, je crois qu'il sera très malheureux que cela soit fait. Il serait beaucoup mieux, je pense, de stipuler que le gouvernement pourra permettre que l'on prenne une hypothèque sur l'embranchement d'Algoma, et cela, au montant que l'on pourrait juger nécessaire pour aider à la construction du reste de cette partie du chemin; mais nous devrions être les créanciers hypothécaires de toute la ligne du Sault, et non seulement de l'embranchement d'Algoma; de sorte que, si notre hypothèque était en défaut et que nous jugions à propos de suivre ce système, nous aurions cette ligne au prix de la construction du nouveau chafnon. L'embranchement d'Algoma nous a coûté jusqu'ici \$2,400,000. Je ne m'oppose pas à ce qu'on s'en serve comme d'une base de crédit pour compléter la ligne jusqu'au Sault, mais je m'oppose à ce que nous abandonnions complètement la ligne du Sault. Les honorables messieurs ont dit que c'était une ligne très importante; que l'on espérait qu'il y passerait beaucoup de trafic. Je l'espère aussi. Je désire que le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le cas où il arriverait des malheurs et dans le cas où le réseau tomberait entre les mains du gouvernement et des porteurs d'obligations, je désire, dis-je, que ce chemin puisse contrôler la voie par laquelle viendra cet énorme trafic, au prix de la construction de la nouvelle ligne; et l'on peut en arriver là en prenant une autre hypothèque sur l'embranchement d'Algoma et sur la nouvelle ligne. Je demande à l'honorable monsieur de considérer la chose avant le concours et de préparer un projet pour atteindre ce but.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je partage tout à fait l'opinion exprimée par l'honorable monsieur.

Résolutions à rapporter.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 10:55 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 22 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRE :

TROUBLES AU NORD-OUEST.

M. CARON : Avant que l'on appelle l'ordre du jour, je désire annoncer à la Chambre que j'ai reçu du major général Middleton un télégramme mandant que la famille Maclean et une couple de prisonniers blancs sont maintenant libres; l'on espère qu'ils seront au Fort Pitt à 9 heures ce matin.

PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. RINFRET (pour M. FISHER) : A-t-il été nommé, dans le cours de l'année 1884, une commission chargée d'étudier un projet à l'effet d'organiser le personnel de la Chambre des communes, de manière à en faire une branche du service civil, ou dans quelque but semblable? En ce cas, quels étaient les commissaires? Ont-ils fait un rapport à la commission du service intérieur ou au gouvernement? Si oui, ce rapport sera-t-il soumis à la Chambre?

Sir HECTOR LANGEVIN : On a nommé certaines personnes qui ont fait un rapport confidentiel aux commissaires et au gouvernement, afin qu'il leur fût permis d'avoir quelques données d'après lesquelles ils pourraient présenter un rapport à la Chambre; néanmoins, ce rapport a été considéré comme confidentiel, ainsi que le comprendra l'honorable député, afin que les commissaires fussent parfaitement au fait de la position des différents fonctionnaires, et l'on a fait quelques remarques qui n'auraient pas été faites, si le rapport avait été destiné à être présenté au parlement.

VACANCE DANS LE DISTRICT JUDICIAIRE No 6, NOUVELLE-ÉCOSSE.

M. TROW (pour M. KIRK) : Quand sera remplie la vacance causée dans le district n° 6 de la Nouvelle-Ecosse par le décès du juge Stewart Campbell, survenu il y a quelques mois?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que cette vacance sera bientôt remplie.

PRIME AUX PÊCHEURS.

M. TROW (pour M. Kirk) : Quand le gouvernement paiera-t-il aux pêcheurs du comté de Guysborough, N.-E., la prime de pêche pour 1884?

M. BOWELL : Le ministre de la marine et des pêcheries m'informe que les chèques seront préparés la semaine prochaine.

FALSIFICATION DES ALIMENTS, DROGUES, ETC.

Les résolutions, adoptées le 15 du courant, en comité général, relativement à la rémunération des analystes qui doivent être nommés en vertu du bill (n° 143) du sénat, intitulé : "Acte relatif à la falsification des aliments, drogues et engrais agricoles," sont rapportées, lues la deuxième fois et approuvées, et renvoyées en comité général.

La Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. VAIL : Le ministre qui a charge de ce bill n'a pas été capable de nous donner beaucoup de renseignements à ce sujet, l'autre jour. Comme le ministre du revenu de

l'intérieur est présent, il pourra peut-être nous renseigner sur cette question.

M. COSTIGAN : La résolution qui vient d'être passée et qui a été renvoyée au comité, traite de la rémunération de ces fonctionnaires.

M. VAIL : Je remarque que l'an dernier, il y a eu une appropriation d'environ \$12,000 à propos de la falsification des aliments, et cette année, il y a, dans les estimations, un crédit de \$20,000.

M. COSTIGAN : Nous pourrions discuter cela quand nous arriverons aux estimations. Mais, quand cette loi a été passée, un certain nombre d'analystes ont été nommés dans quelques-unes des principales cités de la Confédération. Depuis cette époque, des analystes ont été nommés dans une ou deux autres cités, mais ces nominations n'augmentent pas du tout les honoraires.

M. BLAKE : Mais depuis l'année dernière, l'on a nommé un analyste en chef, dont les appointements ont été fixés par le gouvernement; mais il n'y a aucune raison, de convenance ou autre, pour permettre que les honoraires soient fixés par le gouverneur en conseil, et l'acte devrait déclarer quelle sera la rémunération.

M. COSTIGAN : La seule nomination dont parle l'honorable monsieur, et qui a été faite l'année dernière, a été discutée à la dernière session; il a été déclaré alors que le salaire serait d'environ \$2,000, et pas plus. Cette nomination a été faite à \$2,000. Les autres analystes sont rémunérés au moyen d'honoraires. L'honorable monsieur sourit, mais c'est le même principe qui a été adopté quand l'acte a été passé, et ces fonctionnaires ont toujours été payés au moyen d'honoraires lorsque l'honorable monsieur et ses amis étaient au pouvoir: un honoraire de retenue de \$200 et une allocation de \$100 pour le laboratoire et les articles nécessaires.

M. BLAKE : Ce qui m'a fait sourire, c'est que je me suis rappelé l'énoncé du collègue de l'honorable monsieur; que les appointements de ce fonctionnaire étaient de \$2,800, dont \$2,000 étaient payés par le département de l'honorable ministre et \$800 par le département des douanes; et quand l'honorable monsieur m'a dit que la rémunération avait été fixée à \$2,000, j'ai souri; je lui en demande pardon.

Le comité se lève et fait rapport.

M. COSTIGAN : Je propose que les amendements soient lus la deuxième fois et adoptés.

M. BLAKE : Je propose :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de le modifier en établissant le salaire ou la rémunération à être payée à même les fonds publics à l'analyste en chef et aux autres analystes.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Blake.

Pour :
Messieurs

Bernier,
Blake,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Casgrain,
Edgar,
Fleming,
Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Guay,
Gunn,

Harley,
Innes,
Irvine,
King,
Kirk,
Landerkin,
Langelier,
Laurier,
Livingston,
Mackenzie,
McCraney,
McIntyre,
McMullen,
Mills,

Mulock,
Paterson (Brant),
Platt
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wilson,
Yeo.—42.

Contre :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Benoit,

Dodd,
Dugas,
Dupont,
Foster,
Gigault,

McDougall (C. Breton),
McLellan,
Moffat,
Paint,
Pinsouneault,

Bergeron,
Blondeau,
Bowell,
Cameron (Inverness),
Carling,
Caron,
Chapleau,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Coursol,
Daly,
Dawson,
Desaulniers (St. Maurice),
Dickinson,

Gordon,
Grandbois,
Guilbault,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Homer,
Ives,
Kilvert,
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McCallum,
McDougall (O. Breton),

Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Shakespeare,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Temple,
Tupper,
Wallace (York),
White (Cardwell),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—60.

L'amendement de M. Blake est rejeté; les amendements faits en comité sont approuvés, et le bill est lu la troisième fois et passé.

COMMISSAIRES DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES.

Les résolutions adoptées en comité général le 15 du courant, au sujet d'un prêt aux commissaires du havre des Trois-Rivières sont rapportées, lues la deuxième fois et approuvées.

M. BOWELL: Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 150) à l'effet d'autoriser l'avance de certaines sommes aux commissaires du havre des Trois-Rivières.

M. MACKENZIE: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de dire quels sont aujourd'hui les revenus et les dépenses?

M. BOWELL: Le revenu provenant de péages pour l'année 1885-86, lorsque le quai sera complété sera, d'après estimation, comme je l'ai expliqué l'autre soir, d'environ \$3,900, et le louage des quais rapportera certainement \$2,000; ce qui fait un total de \$5,900. L'intérêt sur le montant placé, que le gouvernement a l'intention d'emprunter, sera de \$3,280, ce qui laissera une marge suffisante à moins que les affaires ne diminuent, ce à quoi l'on ne s'attend pas. Au contraire, dès que les travaux seront complétés, l'on espère que les affaires vont augmenter, ce qui laissera une marge suffisante, et l'on pourra ainsi couvrir l'intérêt dont le gouvernement est responsable.

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

SERVICE POSTAL PAR PAQUEBOTS.

M. CARLING: Je propose que le rapport du comité général, du 18 du courant, sur la résolution relative au contrat provisoire conclu entre M. Andrew Allan et le directeur général des postes du Canada, pour un service postal par paquebots, soit adopté.

M. BLAKE: L'honorable ministre a promis de nous donner quelques renseignements à ce sujet.

M. CARLING: J'ignore quelles sont les explications particulières que l'on doit donner. Je pense que l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) m'a demandé de produire une copie du contrat et de l'arrêté du conseil; c'est ce que j'ai fait.

M. BLAKE: Malheureusement la résolution a passé en comité de bonne heure, le matin, sans qu'il y ait eu de débat prolongé et sans que l'on ait donné beaucoup de renseignements sur la politique que le gouvernement se proposait de suivre pour mettre ce projet à exécution. Je demande à l'honorable ministre de donner quelques explications à ce sujet.

M. CARLING: La question a été discutée à fond par l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) et par l'honorable député de Mégantic (M. Langelier). Comme je l'ai dit, l'on a considéré qu'il était sage de renouveler ce contrat pour une période de cinq ans, à la condition que le minimum du tonnage serait d'environ 1,200 tonneaux plus élevé que d'après le contrat précédent. La façon dont

M. BLAKE

la compagnie Allan a fait le transport des malles a donné une très grande satisfaction. La compagnie a l'intention d'augmenter la dimension de ses vaisseaux, et c'est une des principales raisons qui nous ont porté à étendre le contrat à cinq ans.

M. BLAKE: En égard à l'histoire de ce contrat dans les premières années, il est tout à fait temps d'abandonner toutes considérations autres que ces considérations d'affaires qui se rattachent à un semblable contrat. Pendant un grand nombre d'années, l'on a payé des prix très élevés pour ce contrat, qui a été la cause d'une entreprise considérable et des plus avantageuses. A ce point de vue, nous n'avons aucun droit de traiter rigoureusement ceux qui ont été les entrepreneurs; mais d'un autre côté, nous n'avons aucun droit, dans l'intérêt public, de nous montrer prodigues envers eux, ou de les traiter autrement que ne l'exige l'intérêt public dans le moment. Mon opinion est que toute la question doit être considérée. Il est inutile de faire un nouveau contrat dans le moment. Le contrat actuel existe tant qu'il n'a pas été donné un avis de douze mois, et en conséquence, le public et les entrepreneurs sont à la fois protégés par les arrangements prescrits contre tout changement précipité ou subit.

Dans ces circonstances, l'on propose aujourd'hui de faire de nouveaux arrangements, et cela pour une longue période, pour cinq ans, je pense. Je ne dirai pas depuis le commencement, mais dès avant notre dernier contrat, tout le système du transport des malles sur l'Atlantique a été changé, et les autres gouvernements, qui, autrefois, devaient conclure des arrangements avec d'autres compagnies, ont reconnu ce changement, et il n'existe plus de semblable système de contrat pour une période fixe et avec une seule compagnie.

D'après ce que je comprends, le système que l'on a adopté consiste à payer en proportion de la valeur des services rendus et à faire faire le transport par les vaisseaux les plus rapides. Je ne prétends pas que notre condition est tout à fait la même que celles où ils étaient, mais je prétends que ces circonstances démontrent qu'il y a eu là un changement complet et que l'on peut demander si un changement ne devrait pas être fait ici. Je ne vois aucune raison de prétendre que le prix que l'on propose de payer, aujourd'hui, et dans les circonstances actuelles, soit une rémunération raisonnable des services rendus; cette rémunération semble tout à fait exorbitante. Je ne vois aucune raison de prétendre que les services rendus soient efficaces. Depuis les quelques années qui viennent de s'écouler, la traversée de l'Atlantique se fait beaucoup plus rapidement. On dit aujourd'hui que les vaisseaux les plus rapides, non seulement les bateaux de première classe, mais la meilleure classe de bateaux de plusieurs lignes contrebalance ou fait plus que contrebalancer nos avantages sous le rapport de la distance. La vérité, je m'imagine, est que tout le temps que l'on pourrait épargner, si l'on arrivait à atteindre à peu près la vitesse des autres compagnies transatlantiques, est perdu par la plupart des bateaux de la ligne Allan, à l'exception du *Parisian*, parce qu'ils vont beaucoup moins vite, et le résultat est que nous n'obtenons pas les avantages que nous aurions le droit d'attendre, vu le peu d'étendue de notre route. Et puis, nous avons aujourd'hui la compétition, et il y a plusieurs lignes de steamers qui voyagent aujourd'hui entre nos ports et les ports anglais, et une de ces lignes a plus d'un vaisseau de première classe. Il me semble que l'on aurait pu, dans cette occasion, appliquer avec beaucoup de raison le principe des soumissions. Il aurait été très raisonnable de demander des soumissions pour ce service et de faire de meilleures dispositions que celles que l'on propose aujourd'hui. A défaut de cela, nous devrions tâcher de faire transporter la malle par des steamers rapides des autres lignes, lorsqu'ils font le trajet. Il est ridicule que nos malles soient de deux ou trois jours en retard; ce qui n'arriverait probablement pas si elles étaient transportées par les vaisseaux de première classe des autres lignes.

Relativement au montant de dépenses que cela entraîne, relativement à l'encouragement qui pourrait être donné à d'autres lignes bien établies et relativement à la rapidité de nos voyages océaniques, il est très important que nous comprenions dans quel état se trouvent les choses et comment elles seront lorsque nous faisons un contrat pour ce service, et cela pour une période aussi longue que celle que l'on propose par ce contrat.

Il y a quelque temps, j'ai fait remarquer que les arrangements faits pour la distribution des lettres de l'autre côté de l'océan étaient très peu satisfaisants. J'ai fait remarquer, d'après les informations reçues de négociants du Canada, qui voyagent à bord du steamer préposé au transport des malles, j'ai fait remarquer, dis-je, qu'en allant par ce steamer à Liverpool et en se rendant de là à Manchester, ils étaient à Manchester 24 heures avant la malle que l'on avait débarquée à Moville; de sorte qu'il est arrivé souvent que les malles ont été retardées, parce que l'on croyait qu'elles seraient rendues plus tôt à destination en les débarquant à Moville.

Une autre cause de plainte, c'est le triage des lettres à bord du steamer. Nous avons un nombre considérable de fonctionnaires qui reçoivent des appointements élevés, et nous payons, je suppose, à la compagnie Allan de l'argent pour leur passage et pour qu'on leur donne les facilités qu'exige l'accomplissement de leur besogne. Or, cela n'a pas lieu pour toutes les malles américaines et anglaises. Les malles qui transportent les nouvelles, commerciales et domestiques, entre la Grande-Bretagne et le continent et entre la Grande-Bretagne et le continent américain, qui transportent toute la correspondance si considérable par le volume et encore plus considérable par l'importance, ces malles, dis-je, sont disposées de façon à être assorties une fois rondes à destination. Je ne vois pas pourquoi nous serions seuls à faire les dépenses d'employer un fonctionnaire préposé au triage des malles pendant le voyage, à moins que ce ne fût pour suppléer au retard que l'on apporte à faire la traversée. Il me semble que ce sont là des dépenses que l'on devrait éviter. L'arrangement conclu le 12 avril 1884, entre M. Andrew Allan et le directeur général des postes, stipule qu'aucun des steamers construits ou achetés dans le but de transporter les malles entre Liverpool et Québec ou Montréal, etc., devra avoir des dimensions ou une force moins grandes que celles du *Sardinian*. Il stipule que le service sera de 52 voyages, et quant au délai, il stipule qu'il devra être de 13 ou 14 jours, une moyenne de 13 jours en été; mais il y a une disposition spéciale qui prescrit qu'en décembre, janvier et février le voyage pourra être de 14 jours, pourvu que la moyenne des voyages à l'extérieur n'excède pas 15 jours; puis, l'on ne compte pas le temps que l'on passe à Londonderry. Il me semble que nous rétrogradons en stipulant que, pour les cinq années à venir, nous paierons des prix beaucoup plus élevés que ceux que l'on paie pour le transport beaucoup plus rapide d'une semblable quantité de matières postales par les steamers de première classe de l'Atlantique entre l'Europe et le continent, et, tandis que nous payons ce prix exorbitant, nous ne nous occupons pas d'avoir le service le plus efficace que nous pouvons avoir aujourd'hui, en choisissant les meilleurs steamers entre le Saint-Laurent et la Grande-Bretagne.

En somme, je pense qu'il est infiniment préférable que la confirmation de ce contrat soit différée, que les choses restent comme elles sont pour cette session, et qu'en attendant le gouvernement cherche à prendre des mesures qui nous donne un service plus efficace et plus rapide, afin que nous puissions avoir, si possible, de meilleurs paquebots-poste pour remplacer sur notre route des steamers qui sont en arrière de l'époque sur le rapport de la vitesse, bien qu'ils soient sûrs et commodes.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a beaucoup de bon dans ce que vient de dire l'honorable préopinant, mais il

nous faut tenir compte de toutes les circonstances, il nous faut tenir compte de la situation de Québec et de New-York. On doit se souvenir qu'à leur début les lignes de steamers ont dû être subventionnées par l'Etat, la ligne Collins par le gouvernement américain, la ligne Cunard par le gouvernement anglais, et que quand le Saint-Laurent voulut revendiquer ses droits, la ligne Allan fut établie. Je dirai, avec l'honorable monsieur, que s'il ne s'agissait que du transport le plus rapide des malles-poste entre l'Amérique et l'Europe, nous pourrions dédaigner le Saint-Laurent.

M. BLAKE: Je n'ai pas proposé de délaigner le Saint-Laurent.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non, je n'ai pas voulu dire cela, mais que nous pourrions abandonner le Saint-Laurent, si la seule question en était une de rapidité entre les deux continents; mais les Etats-Unis et l'Angleterre ont commencé à subventionner des lignes de paquebots afin de les encourager à transporter les malles-poste. Plus tard, le commerce entre les Etats-Unis et l'Angleterre prit de telles proportions qu'il ne fut plus nécessaire de continuer ce système, et les Etats-Unis, aussi bien que l'Angleterre, peuvent envoyer leurs malles par les steamers les plus rapides; ils savent parfaitement bien que, comme l'Angleterre semble attirer à elle tout le commerce du monde, ils peuvent, eux, et particulièrement la ville de New-York, attirer tous ou presque tous les steamers qui font le service avec l'Amérique du Nord. Aussi, il est certain que les malles-poste seront transmises aussi rapidement que possible par les navires les plus rapides qui font le service entre New-York et l'Angleterre et entre Liverpool et New-York, sans qu'il soit nécessaire de les subventionner; mais nous avons à nous occuper d'une considération plus importante que celle du transport des malles. Nous avons à empêcher autant que possible les malles-poste, le commerce, les transports de toutes sortes, le commerce de toute nature, de se concentrer à New-York, le grand centre, le grand entrepôt des Etats-Unis. Nous avons à combattre le monopole en fournissant la route du Saint-Laurent.

M. MACKENZIE: Vous avez cinq ou six autres lignes.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'en parlerai tout à l'heure. Nous avons la route de New-York contre la route du Saint-Laurent; il nous faut donc, à moins que nous voulions abandonner à New-York le commerce de transport et un trafic d'une grande valeur, continuer le système actuel jusqu'à un certain point et encourager nos lignes. La ligne Allan est la première qui a commencé dans des conditions très difficiles, et elle a réussi d'une manière remarquable. Il est vrai qu'il existe un ou deux steamers égaux au *Parisian*, et un qui, me dit-on, est encore plus rapide que le *Parisian* de la ligne Allan; mais ce ne sont que un ou deux steamers, et nous ne pouvons compter qu'en 1885 il y ait un ou deux steamers aussi rapides que le *Parisian*, le meilleur des navires Allan, car cette compagnie a une flotte considérable, et il n'est pas certain que nous puissions continuer un système de navires à passagers si nous ne leur donnons pas un peu d'aide.

M. BLAKE: Ecoutez! écoutez!

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui, en prenant les derniers arrangements autorisés par le parlement, le gouvernement fera en sorte que la compagnie Allan construise des navires qui, sous le rapport de la vitesse et du tonnage, rivalisent avec les meilleurs steamers qui sillonnent l'océan Atlantique.

M. MILLS: Mais la chose n'est pas stipulée dans votre contrat.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela se peut, mais nous y verrons.

M. BLAKE: Ecoutez! écoutez!

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous y verrons. Nous savons que les Allan tiennent à agrandir le cercle de leurs opérations en augmentant les dimensions et la vitesse de leurs navires; nous savons qu'ils vont le faire; nous savons que, grâce à l'encouragement qui leur est donné par ce contrat, ils vont remplacer plusieurs de leurs navires par d'autres. C'est pourquoi nous demandons au parlement de sanctionner le contrat.

M. MILLS: Les déclarations de l'honorable ministre ne sont pas précisément d'accord avec les faits. La subvention qu'on nous propose n'est pas donnée à des steamers transatlantiques du Saint-Laurent rivaux des lignes de New-York, mais elle est donnée à une certaine ligne de steamers du Saint-Laurent faisant la concurrence à certaines autres lignes qui font le même service et qui ne reçoivent pas d'aide de l'Etat. Si l'honorable ministre pouvait nous démontrer que les steamers Allan sont les seuls qui viennent par le Saint-Laurent et que cette subvention est nécessaire pour maintenir la ligne canadienne, son argument vaudrait quelque chose. Mais il n'en est pas ainsi. Il y a, je crois, plusieurs autres lignes sur le Saint-Laurent à part la ligne Allan, et l'honorable ministre nous propose d'aider cette dernière au détriment des autres. Lorsque la subvention fut d'abord donnée, on doutait fort qu'il fût possible d'entretenir une ligne de paquebots sur le Saint-Laurent. Le trafic des passagers était beaucoup moins considérable qu'aujourd'hui, le fret transporté par ces steamers était beaucoup moins considérable, et les lignes de steamers qui faisaient le service entre New-York et Liverpool étaient beaucoup moins profitables qu'aujourd'hui. Nous savons que depuis des années la ligne Collins n'a pas existé sans les subventions qu'elle recevait du Congrès. Mais cet état de chose a complètement changé. Ici nous avons sur la route du Saint-Laurent plusieurs lignes de steamers transatlantiques qui ne reçoivent aucune aide du gouvernement. En mettant les choses au pire et en supposant que nous subventionnerions une ligne de New-York, la ligne Allan continuerait d'exister tout comme les autres lignes du Saint-Laurent. Personne ne le suggère, mais si une ligne doit recevoir de l'aide, que ce soit au moins celle qui est la mieux organisée pour transporter les malles. Or, ce n'est pas ce que propose l'honorable ministre, il se contente de dire que le gouvernement fera de sorte que des steamers rapides soient affectés à ce service. Eh bien, nous avons devant nous le contrat qui désigne le *Sardinian* comme type des steamers de la ligne Allan. Il y est dit :

Les dit steamers seront des navires de première classe, et la ligne comprendra les paquebots *Parisian*, *Sardinian*, *Polynesian*, *Circassian*, *Sarmatian*, *Peruvian*, *Nova-Scotian*, et tels autres navires ayant au moins les dimensions et la force motrice du *Sardinian*.

Voilà votre type, et nous savons que le *Sardinian* n'est pas un navire rapide. C'est pour moi une chose extraordinaire que nous continuions à favoriser une ligne de steamers et que nous lui donnions ce qui me paraît être une subvention énorme lorsqu'elle fait concurrence aux autres lignes du Saint-Laurent. Assurément, si nous devons employer une ligne de steamers à nous entre le Saint-Laurent et Liverpool — et je n'en conteste pas l'opportunité — nous devons la mettre sur un pied d'égalité, nous devons voir à ce que le pays soit servi de la manière la plus efficace possible et que les steamers rapides des autres lignes soient mis de côté pour favoriser une ligne particulière d'une subvention énorme afin de la mettre en mesure de faire une concurrence injuste aux autres lignes qui suivent la même route. C'est exactement ce qu'on nous propose, et je crois que cette proposition est injustifiable. S'il n'y avait pas d'autres lignes que celle d'Allan, alors on pourrait dire qu'en ne la subventionnant pas on la mettrait dans l'impossibilité de faire le service du Saint-Laurent. Mais nous avons quatre autres lignes, ce qui prouve d'une manière évidente que l'existence de la ligne Allan ne dépend pas de l'aide qui lui est donnée; et dans ce cas, il est du devoir du gouvernement de s'assurer du service le plus efficace et de s'en assurer au plus bas prix

Sir JOHN A. MACDONALD

possible. Il me semble qu'il est de notre devoir, dans l'intérêt public, au point de vue de l'efficacité et pour ne pas obérer le trésor, d'adopter une autre système que celui de favoriser une ligne particulière. Je crois donc que la proposition du chef de l'opposition de laisser la question sur le tapis pour plus ample examen, est très raisonnable.

M. LANGELETT: Je ne vois rien qui justifie le contrat dont la Chambre est saisie en ce moment. Si c'est une transaction que nous faisons avec la compagnie, le gouvernement aurait dû demander des soumissions, après avoir fait ses spécifications du tonnage et de la vitesse des navires qui doivent transporter les malles-poste. S'il en avait agi ainsi, je crois que nous aurions quelque chose de mieux que la ligne de steamers mentionnée au contrat. Mais il ne s'agit pas ici d'un contrat d'affaires. Ainsi que l'a dit le premier ministre, le prix que nous allons payer ne couvre pas seulement le transport des malles, mais il est donné à titre d'encouragement à une certaine ligne de steamers.

Je suis d'avis que cet encouragement n'a plus sa raison d'être. Il est parfaitement vrai, comme l'a dit le premier ministre, qu'il y a eu un temps où l'Etat était justifiable d'accorder de grosses subventions en argent pour encourager l'établissement, sur le Saint-Laurent, d'une ligne devant faire concurrence à celles de New-York. Mais cette nécessité n'existe plus, car nous avons aujourd'hui trois ou quatre autres lignes composées de steamers splendides, mais qui n'ont jamais reçu un sou du gouvernement à titre d'encouragement. On ne peut plus dire que nous devons donner la subvention pour quelque chose que, sans cet encouragement spécial de l'Etat, nous ne pourrions pas avoir. Nous avons nombre de preuves que d'autres lignes pourraient faire le même service. Nous avons la compagnie Dominion qui a été mentionnée plusieurs fois, qui possède des navires splendides et rapides et qui n'a jamais reçu un sou du gouvernement, non seulement pour partir sa ligne, mais pour la maintenir. Nous avons la ligne Beaver qui possède aussi de très jolis steamers; nous avons encore la ligne Ross, et quelques autres dont les noms ne me reviennent pas en ce moment. Mais toutes ces lignes sont autant de preuves qu'il n'est plus nécessaire de donner des deniers publics pour encourager l'établissement d'une ligne entre Montréal, Québec et l'Europe. Si on prétend que nous devons donner cette subvention pour récompenser les Allan d'avoir été les pionniers du commerce transatlantique entre le Canada et l'Europe, elle n'est guère plus justifiable. Je ne dis pas que nous ayons trop donné, mais nous avons donné ce qui dans le temps était considéré suffisant pour encourager la compagnie Allan à ses débuts. Si je ne me trompe, nous lui avons, à une époque, payé jusqu'à £104,000, ou \$116,000 par année pour le service de ses steamers entre Québec et Liverpool; mais je ne vois pas que nous soyons justifiables de lui donner aujourd'hui la subvention mentionnée au contrat.

La seule justification possible qu'on puisse offrir pour donner plus que ce qui est nécessaire pour le transport des malles, serait que cette subvention est accordée pour encourager la compagnie à mettre dans le service des navires plus gros et plus rapides que quelques-uns de ceux qui sont désignés au contrat. Mais que voyons-nous dans le contrat? Il y est dit que le tonnage des navires qui doivent être construits pour l'exécuter ne devra pas être moindre que celui du *Sardinian*; mais je vois que quelques-uns des steamers qui font actuellement le service sont infiniment supérieurs à ceux désignés dans le contrat. Je prends, comme exemple, le *Carthaginian*, dont le tonnage est de 4,600. Comme question de fait, ce tonnage est beaucoup plus considérable que celui de quelques-uns des steamers mentionnés au contrat.

M. CARLING: Le *Carthaginian* ne transporte pas les malles actuellement.

M. LANGELETT: Je répète que son tonnage est plus considérable que celui de quelques-uns des steamers men-

tionnés au contrat. Il est tout à fait impossible que les malles soient transportés par les sept steamers désignés au contrat : *Parisian*, *Sardinian*, *Polynesian*, *Circassian*, *Sarmatian*, *Feruvian* et *Nova Scotian*. Le *Nova Scotian* est une vieille cuve, un très vieux steamer qu'on a agrandi; ce n'est pas un navire de première classe, pas même de seconde classe. C'est un bateau très bon et très sûr, mais piètre marcheur. Personne, à New-York et aux États-Unis, ne songerait à le faire servir comme paquebot-poste. Nous ne devrions pas nous en servir nous-mêmes, lorsque nous avons un steamer comme le *Vancouver* et quelques autres de la ligne Dominion qui sont des navires de première classe. Des navires capables de transporter un fret considérable et d'un fort tonnage peuvent être lents à la marche. Si nous avons de gros steamers, ils doivent avoir une force motrice puissante, et si cette force motrice n'est pas suffisante, ils seront mauvais marcheurs.

Ce contrat va nous mettre dans une position bien inférieure et humiliante aux yeux du public voyageur quand il apprendra qu'en 1885, à une époque où des steamers font en six jours et demi la traversée de New-York en Angleterre, le Canada livre un contrat de cinq ans à une ligne de steamers qui fait le même service en treize ou quatorze jours. Nous serons certainement considérés comme très arriérés si nous ratifions un tel contrat. Je répète que la seule justification d'une dépense aussi considérable, qui dépasse de beaucoup le prix actuel du transport des malles, serait qu'elle nous donnât de nouveaux bateaux égaux en vitesse, si non avec l'*Oregon* ou avec quelques-uns des navires les plus rapides, du moins avec les paquebots réguliers de la ligne White Star, de la ligne Inman, ou les nouveaux steamers de la ligne Cunard. Nous devrions exiger de la compagnie Allan qu'elle nous fournisse des steamers aussi bons que ceux-là, sans quoi nous ne serions pas justifiables de passer ce contrat.

Proposition adoptée et rapport reçu.

Sur la motion de concours,

M. BLAKE: Je ne puis laisser passer cette motion sans dire un mot des observations présentées par le premier ministre. Il a dit, pour nous engager à adopter les résolutions, que le gouvernement veillerait à ce que la compagnie Allan ne construise que des navires de première classe. Cette raison ne saurait justifier l'adoption des résolutions. Nous avons le contrat devant nous, nous connaissons l'obligation à laquelle la compagnie va se trouver liée, c'est-à-dire que les steamers devraient être du type du *Sardinian*. La compagnie est libre d'avoir mieux que cela, mais le gouvernement ne peut l'obliger à plus. Les navires comme le *Sardinian* prennent treize ou quatorze jours pour faire la traversée. Il est donc évident que le parlement ne peut s'en rapporter à la déclaration du premier ministre, que le gouvernement verra à ce que la compagnie fasse plus que ce que le contrat exige d'elle.

L'honorable ministre a dit ensuite qu'il faudra des allocations spéciales pour permettre à la compagnie Allan de faire concurrence aux lignes de New-York. C'est-à-dire qu'on nous demande d'accorder une somme plus forte que celle que ne coûte aujourd'hui le transport des malles, de voter une subvention aussi importante que celle-ci. Si on nous disait que le résultat de cette largesse serait de nous permettre de tenir tête à New-York, elle aurait peut-être sa raison d'être. Ce dont je me plains, c'est que l'honorable ministre donne l'encouragement sans produire le résultat; il ne nous donne pas les avantages que notre route devrait nous assurer. Notre route est courte, mais son trajet est aussi long que celui de New-York à Liverpool, parce que la marche des navires avec lesquels l'honorable monsieur passe contrat est beaucoup plus lente que celle des navires de première classe des quatre ou cinq lignes qui font le service entre New-York et l'Angleterre. Je suis disposé à payer plus si nous pouvons obtenir le même résultat. Ce que je voudrais c'est que la ligne canadienne eût le bénéfice de sa route; cette route est

courte, mais la lenteur des navires qui la desservent lui font perdre cet avantage.

L'honorable ministre dit que cette subvention est nécessaire pour maintenir la ligne Allan. C'est ce que je nie, et je suis certain que les messieurs Allan repoussent aussi cette assertion. Ils ont des rivaux qui ont surgi péniblement, établis pendant que la compagnie Allan avait le contrat, des rivaux qui ont établi des lignes florissantes, non seulement sans le secours de subventions, mais encore dans les conditions désavantageuses que leur créait la riche subvention accordée aux Allan.

L'honorable monsieur dit qu'une autre ligne possède un ou deux, ou peut être trois steamers égaux ou supérieurs au *Parisian*.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas dit trois.

M. BLAKE: L'honorable monsieur en a mentionné un, dans tous les cas, mais on me dit qu'il y en a trois. Si cette autre ligne possède deux navires égaux et un supérieur au *Parisian*, cela veut dire qu'elle a deux fois plus de steamers rapides que la ligne Allan.

On remarquera que le mémoire du directeur général des postes repose sur une théorie qui ne saurait être préconisée et qui ne peut être défendue que très difficilement. Il dit: Le directeur général des postes ayant donné toute son attention à la proposition des MM. Allan, et dans l'intérêt du maintien de cette ligne de paquebots-poste qui, pour le transport des malles et sous d'autres rapports, a indubitablement rendu de grands services au pays, est d'avis que le gouvernement devrait renouveler le contrat. Toute la question est là: Ce n'est pas seulement dans l'intérêt du maintien efficace d'une ligne de steamers rapides devant transporter les malles entre le Canada et l'Angleterre, mais encore dans l'intérêt de cette ligne particulière dont les services passés doivent, être reconnus. J'ajouterai que M. Allan n'est pas aussi modeste. Il demande que la subvention soit doublée, qu'on la porte de £500 sterling à £1,000 sterling par voyage. Le directeur général des postes propose que nous lui donnions la même subvention, en sorte que nous n'avons pas satisfait les Allan; et pour les services passés, ainsi que pour le maintien efficace de la ligne, £500 sont donnés. Or, cette somme n'est pas loin de représenter les frais de combustible, et c'est l'avantage qui doit être donné. Mais, outre cet avantage, il ne faut pas oublier que grand nombre d'autres reviennent à cette ligne par le transport du fret et des immigrants.

Mon honorable ami de York-Est me disait qu'au cours de négociations qui ont eu lieu vers la fin de son administration, pour le dernier renouvellement du contrat, il avait eu une entrevue avec sir Hugh Allan, auquel il avait fait observer qu'il serait important d'accroître la capacité et la vitesse des steamers de sa ligne. Le *Parisian* était alors en cours de construction, et sir Hugh répondit à mon honorable ami que ces deux améliorations seraient faites au nouveau steamer, et qu'il avait l'intention de donner à l'entreprise d'autres navires de première classe semblables au *Parisian*. Mon honorable ami fit observer que, même dans ce cas, la compagnie ne devait pas s'attendre à ce que le contrat durât plus que cinq ans, et sir Hugh lui répondit que s'il obtenait le contrat pour cet espace de temps, les améliorations demandées seraient faites. Sir Hugh Allan mourut peu de temps après, et les arrangements pris furent discontinués, excepté pour le *Parisian*.

Ceci doit nous démontrer une fois de plus que si nous passons un contrat pour cinq ans, nous ferions bien d'en avoir les conditions par écrit et de ne rien laisser entre le ministre et l'entrepreneur; si les conditions doivent être meilleures que celles du marché, faisons en sorte qu'elles soient stipulées clairement.

Je dois dire maintenant que, d'après ce que j'ai pu recueillir des journaux, la compagnie Allan, au lieu de servir le public canadien comme il faut, l'accommode très mal par-

fois. Je mentionnerai par exemple les époques de services du *Vancouver* et du *Parisian*. Le *Vancouver*, paraît-il, était annoncé comme devant faire voile tels jours qui n'étaient pas ceux du départ du *Parisian*. Le départ des deux navires ayant été fixé et le public mis à même de choisir entre ces deux steamers de première classe qui faisaient voile à des intervalles raisonnables, la compagnie Allan fixa le départ du *Parisian* aux mêmes jours que celui du *Vancouver*; la compagnie Dominion ayant voulu s'entendre avec elle pour faire de nouveaux arrangements, la compagnie Allan déclara que s'il y avait des changements, et quoi qu'il arrivât, le *Parisian* partirait toujours le même jour que le *Vancouver*. Et pourquoi? Parce que les Allan ne voulaient pas qu'aucun de leurs autres navires, partant le même jour que le *Vancouver*, fussent exposés à être mis en contraste avec ce dernier, car alors le public n'aurait pas manqué de s'apercevoir que les malles du Canada arrivaient deux ou trois jours plus tard par un steamer subventionné. Voilà pourquoi ils désirent d'opposer constamment le *Parisian* au *Vancouver*.

Tous ceux d'entre nous qui ont à aller en Europe éprouvent l'inconvénient de cet arrangement, car sans lui nous aurions l'avantage de pouvoir choisir entre deux steamers de la ligne canadienne faisant voile à intervalles l'un de l'autre. Il n'y a que ceux qui peuvent partir à des époques particulières, à des intervalles de cinq ou six semaines peut-être, qui peuvent profiter du *Parisian* ou du *Vancouver*. Je dis à l'honorable ministre que s'il veut maintenir la route du Saint-Laurent pour les passagers, il prend fortement le moyen, par son contrat, de la tuer.

Pour la vitesse et les commodités, il n'y a pas de comparaison possible entre la plupart des steamers Allan et ceux qui font le service entre New-York et Liverpool plus d'une fois par semaine. Je reconnais l'importance de maintenir notre ligne, de lui attirer non seulement nos voyageurs du Canada, mais encore de l'Europe qui viennent visiter notre pays, et je ne serais pas aussi particulier à l'égard du contrat si ce résultat pouvait être obtenu. Mais je dis que l'honorable ministre nous propose une subvention extravagante sans nous donner les résultats auxquels nous avons droit, et vous verrez que ce qui est déjà arrivé se produira encore. Quoiqu'on me dise anti-canadien, j'ai toujours voyagé par la ligne Allan depuis 1857; mais j'ai rencontré plusieurs Canadiens, agents de commerce et autres, qui m'ont dit avoir toujours voyagé par la ligne canadienne jusqu'à ce que, pour des raisons particulières, ils ont dû prendre la voie de New-York, qui leur offrait plus d'avantage. Il est bon de faire connaître ces choses pendant que nous en sommes à discuter les conditions de voyage entre l'Amérique et l'Europe par la route du Saint-Laurent et par les autres lignes.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis bien aise que l'honorable député reconnaisse avec moi la grande importance qu'il y a d'encourager la ligne du Saint-Laurent contre les lignes de New-York. Cette importance ne saurait être exagérée; je pense que nous devons soutenir la route du Saint-Laurent autant que possible.

L'honorable monsieur dit que le contrat n'atteint pas ce but. Peut-être ne l'atteint-il pas dans ses termes; mais je suis certain que ceux qui vivront encore pour se réunir ici au mois de janvier ou février prochain verront que le but est parfaitement atteint, et je n'ai pas d'objection à ce que le gouvernement soit jugé par ce fait. Le gouvernement va veiller à ce que, autant que possible, avant que la compagnie Allan établisse la réclamation à laquelle le contrat lui donne droit, des arrangements satisfaisants seront pris, et j'espère que la Chambre acceptera cette assurance.

La vérité vraie, c'est qu'il y a grand danger que les steamers de première classe à passagers abandonnent tout à fait la route du Saint-Laurent. Il est vrai que un ou deux navires ont atteint un grand degré de vitesse, mais on dit qu'il y a quatre ou cinq autres lignes qui sont très

M. BLAKE

prospères, et il serait inutile de le nier. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet; nous supposons que ces compagnies sont pécuniairement heureuses, que ce sont des compagnies solvables et actives. Mais je dis ceci: à moins que nous ne donnions des encouragements spéciaux à la ligne du Saint-Laurent, il y a grand danger que les navires de première classe transportant passagers et trafic qui demandent célérité abandonnent le Saint-Laurent, et que nos bâtiments ne servent plus qu'au trafic, spécialement au trafic des animaux, et qu'au transport des passagers de seconde classe et des immigrants. Voilà le danger auquel nous avons à faire face. Je crains que nos lignes du Saint-Laurent ne reçoivent pas assez d'encouragement pour augmenter la rapidité, le tonnage et le confort de leurs navires et pour faire une concurrence permanente à leurs rivales de New-York. C'est pourquoi je considère qu'il est de la plus haute importance que nous leur donnions un encouragement spécial. Je suis heureux que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) s'accorde avec moi sur ce point.

M. DAVIES: Notre objection ne porte pas tant contre l'encouragement qui a été donné à une compagnie canadienne que contre les conditions auxquelles il a été donné. L'honorable ministre persiste à parler de la ligne Allan comme étant la ligne du Saint-Laurent pour la distinguer des lignes américaines; mais son expression n'est pas juste. Il laisse à croire au public qu'il subventionne une ligne nationale de préférence aux lignes de New-York, tandis qu'il subventionne une ligne canadienne au détriment de deux ou trois autres lignes canadiennes. Il dit que si nous n'y prenons pas garde le service transatlantique ne se fera probablement plus par le Saint-Laurent. Qu'a-t-il fait pour empêcher cette éventualité? De nos jours, la célérité et le confort sont choses nécessaires, et l'honorable ministre sait fort bien que son contrat n'exige rien sous ce rapport, il sait que le type établi par ce contrat est très inférieur aux lignes de première classe de New-York, et il sait encore que si la compagnie adopte ce type, c'en est fait du trafic et des voyageurs, qui prendront une autre route. La seule chose garantie par ce contrat, c'est la subvention annuelle de \$126,000 donnée à la compagnie Allan. On pourrait prétendre avec raison, et avec beaucoup de raison suivant moi, que dans les conditions actuelles, avec trois ou quatre lignes canadiennes qui se disputent le service transatlantique du trafic et des voyageurs, non seulement du Canada, mais encore d'une partie des Etats-Unis, puisque nous passons un contrat pour plus d'une année, le moins que nous aurions dû faire aurait été de demander des soumissions; mais l'honorable ministre n'en a pas demandées; il n'a pas voulu permettre aux autres lignes de concourir. Il ne peut pas dire qu'elles n'ont pas de bons navires, car il sait que l'un de ces navires est supérieur à ceux de la ligne Allan.

Sir JOHN A. MACDONALD: Une hirondelle ne fait pas l'été.

M. DAVIES: Combien d'hirondelles l'honorable ministre a-t-il mise dans la ligne avec laquelle il a passé contrat? Une seule, et quelques-uns des steamers qu'il a fait entrer dans le contrat sont assurément de bien petites hirondelles.

Pour parler sérieusement, cette question est très importante, et il nous en a fait saisir la gravité plus qu'auparavant. Il sait que nous sommes en danger de perdre ce trafic, et il adopte délibérément un plan qui est de nature à nous le faire perdre. Je dis que la Chambre ne devrait pas, dans les circonstances actuelles, sanctionner ce contrat. J'ai protesté contre ce contrat l'autre soir, nous pouvons peut-être protester vainement, mais j'espère que notre protestation sera enregistrée. Le principe qui a présidé à l'octroi du contrat est injuste, et le type que vous avez adopté est ridicule. En présence des progrès immenses qui ont été faits dans la construction des navires transatlantiques, devant les efforts qu'ils font pour traverser de New-York à Liverpool en six jours, vous adoptez délibérément un type de navires

inférieurs, vous déclarant satisfaits s'ils font la traversée en quatorze jours.

J'ai hâte de savoir ce que le pays va dire de cette belle opération. Vous dites que nous nous alarmons à tort, que vous allez veiller à ce que la compagnie fasse ce à quoi le contrat l'oblige. Comment allez-vous y veiller ? Vous avez fait le contrat en noir et en blanc, et vous ne pouvez obliger la compagnie à faire davantage si vous ne lui accordez pas une nouvelle subvention. Je dis que le directeur général des postes n'a pas été à la hauteur de l'époque on faisant ce contrat, et que son département devrait être au courant des progrès réalisés, de nos jours, dans le service des paquebots-poste. Nous sommes en arrière de notre époque ; je crois que ce contrat sera préjudiciable au trafic des voyageurs et du fret, et qu'il ne devrait pas être sanctionné.

M. CARLING : Le dernier contrat a pris fin le 15 avril 1878, et je ne sache pas que les honorables membres de la gauche, alors au pouvoir, aient exigé ce qu'ils demandent aujourd'hui. S'ils n'étaient pas satisfaits à cette époque, ils auraient dû dire qu'ils voulaient avoir de meilleures conditions. L'honorable monsieur dit que la moyenne des traversées est de quatorze jours, mais nous pouvons juger par le passé de ce qu'elle sera probablement à l'avenir. Dans 29 voyages faits dans l'été de 1884, la régularité a été surprenante. Je constate qu'ils ont été effectués en 8 jours et 15 heures, 9 jours et 10 heures, 8 jours et 6 heures, 8 jours et 15 heures, et ainsi de suite dans le cours des six mois qu'a duré le service transatlantique par la voie du Saint-Laurent. Ces traversées ont certainement été plus rapides qu'on ne s'y attendait, et si la compagnie est décidée à mettre de meilleurs steamers sur la route, je pense que les traversées seront encore plus rapides qu'en 1884. La compagnie s'est engagée—ainsi que l'honorable député pourra s'en convaincre par la 27e clause du contrat, à transporter gratuitement les malles par des steamers portant tous les samedis de Montréal par Glasgow, ainsi que par d'autres navires faisant voile d'Halifax pour Liverpool *via* Saint-Jean. Comme l'a dit le premier ministre, je crois que tous les Canadiens sont fiers des steamers de la ligne Allan, et que la transmission des malles donne pleine satisfaction au gouvernement et au pays.

M. GILLMOR : Il me semble que l'action du gouvernement est plutôt de nature à empêcher la concurrence. L'honorable monsieur dit qu'une hirondelle ne fait pas l'été ; mais la compagnie Allan peut, à l'aide de cette importante subvention, nuire aux compagnies rivales qui se sont implantées par leur seule énergie et qui possèdent des navires égaux aux siens. On aurait dû demander des soumissions pour ce service. Grâce à l'esprit d'entreprise de quelques compagnies, nous avons aujourd'hui trois lignes transatlantiques—état de chose bien différent de celui qui existait il y a quelques années. Dans l'intérêt public on aurait dû demander des soumissions pour encourager les compagnies qui ont le plus d'esprit d'entreprise à mettre de bons marcheurs sur la route. Loin de là, le gouvernement semble s'efforcer de briser les compagnies rivales. Il nous assure que, en dehors de leur contrat, les Allan ont l'intention d'avoir des steamers rapides afin d'améliorer leur ligne, mais je ne vois pas la nécessité de donner le contrat sans exiger cette condition. Si la compagnie est réellement disposée à mettre des steamers rapides sur la ligne, elle ne devrait pas avoir objection à s'y engager afin d'obtenir le contrat. Le gouvernement commet une injustice envers les compagnies rivales en ne leur donnant pas l'occasion d'entrer en lice avec la compagnie Allan pour obtenir ce contrat. Si elles ont assez de capitaux et assez d'esprit d'entreprise pour exécuter ce service, on devrait leur en donner la chance, et la concurrence serait profitable au public.

M. McMULLEN : J'ai eu le plaisir de faire une fois la traversée à bord du *Sardinian*, et le steamer *Dominion* parti

de Liverpool en même temps que nous arriva à Québec moins de deux heures après nous. On reconnaît en général que la compagnie Dominion a des navires aussi bons, aussi rapides que ceux de la compagnie Allan ; on aurait dû lui donner la chance de concourir pour le transport des malles. J'ai été surpris d'apprendre en Angleterre que les marchandises peuvent être expédiées de Liverpool par les lignes de New-York à beaucoup meilleur marché que par les lignes Allan et Dominion. A mon retour, j'ai pris des informations pour savoir comment cela se faisait, on m'a dit que c'était la compagnie Allan qui fixait les prix et que les autres n'osaient pas charger moins. J'ai expédié mes effets par New-York, et il m'en a coûté un chelin et six deniers par tonneau de moins que par Montréal. Les lignes Beaver et Dominion n'osaient pas établir un tarif moindre que celui de la ligne Allan, parce que celle-ci les aurait fait s'en repentir. Quand une compagnie exerce un pouvoir assez grand pour empêcher une concurrence juste et raisonnable, il n'est pas de l'intérêt public que nous la rendions plus puissante encore. Nous devrions aussi consulter l'intérêt des autres lignes, et si nous donnons des subventions, exiger un degré de vitesse. Je désirerais savoir du directeur général des postes s'il est en mesure de nous donner des renseignements sur la rapidité des steamers des lignes Dominion et Beaver en 1884. Nous devrions examiner les titres de toutes les compagnies. Si la compagnie exerce le pouvoir que je lui crois d'empêcher les autres lignes de faire la concurrence dans ce transport du fret, elle détourne la concurrence de nos rives au profit des ports américains, et nous ne devons pas, en ratifiant le contrat, nous prêter à ce jeu.

M. PATERSON (Brant) : Outre la grande latitude accordée aux steamers de la compagnie Allan, la pénalité qu'ils encourrent n'est que de £100 par vingt-quatre heures de retard. Ils pourraient être cinq jours en retard, et l'amende serait encore moindre que la subvention. Le contrat devrait fixer, pour la durée du voyage, une date qui donnerait aux steamers Allan un status de premier ordre comme vitesse.

M. MULOCK : Si la compagnie fait défaut et se rend passible d'amende, et si le gouvernement, en vertu des dispositions de la section 30, est obligé en aucun temps de résilier le contrat, la section 30 prescrit que dans ce cas le gouvernement n'a pas le droit de percevoir les amendes.

La motion est adoptée, et la Chambre concourt dans les résolutions.

M. CARLING : Je demande la permission de présenter un bill (n° 151) concernant le service postal par paquebots.

M. BLAKE : J'espère qu'avant de passer à une autre phase de la mesure, l'honorable ministre va nous donner des renseignements dont nous avons besoin sur cette question. Il nous a dit le nombre de jours que durent les voyages d'été des steamers Allan, mais nous voulons connaître la durée des traversées pendant toute l'année. Il pourrait aussi nous faire connaître la moyenne de vitesse par heure de cette ligne, comparée à celle des navires plus modernes des lignes de New-York. Je crois qu'il y a une différence de 2 ou 3 nœuds à l'heure. L'honorable monsieur nous a dit que la durée des traversées est bonne. Elle était bonne il y a sept ans, mais les temps ont changé, et nous voulons être à la hauteur de leurs besoins. Vous ne demandiez pas de l'amélioration il y a sept ans, dit-il. Il était entendu que cette amélioration aurait lieu, mais elle n'a été faite que dans le cas du *Parisian*, construit depuis cette époque. L'honorable monsieur prétend que le service est satisfaisant. Il l'est dans un sens ; il y a quelques années, nous l'aurions trouvé très satisfaisant. Il y a une régularité merveilleuse dans les arrivées, mais je dis que la vitesse n'est pas ce qu'elle devrait être. Il faudra une plus grande dépense dans la construction et le combustible pour atteindre la rapidité des steamers de New-York. Si on en excepte

l'America, qui fait des traversées rapides avec comparative-ment peu de combustible, ce dernier exige une dépense plus grande qu'autrefois. La subvention fournit à la compagnie Allan sur charbon pour toute l'année, et avec cet avantage certain que nous lui donnons, nous devons nous attendre à plus que ne nous donne le contrat. Nous ne devons pas nous contenter de l'assurance que le gouvernement va veiller à ce que la compagnie fasse plus que ce à quoi le contrat l'oblige.

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

LE BILL DE FRANCHISE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill (n° 103) concernant le cens électoral.

(En comité.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Les cédules ont été modifiées pour être d'accord avec les amendements faits au bill. Je propose maintenant l'adoption, *seriatim*, des cédules qui ont été préparées par le greffier en loi.

M. CHARLTON : Allons-nous avoir une réimpression du bill ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, avant le concours.

Sur la section 5,

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette section a été laissée de côté parce que j'ai pensé que je pourrais mettre à effet mon intention que, pour les fins électorales, les deux cités de Saint-Hyacinthe et de Hull seront considérées comme villes, afin de leur donner le cens électoral des villes au lieu de celui des cités, attendu qu'on a constaté que dans ces deux localités la valeur des propriétés tient plus à la valeur des villes qu'à celle des cités. Je vois que je ne puis faire cette modification dans le moment, mais je la proposerai lors du concours.

M. MILLS : L'honorable ministre semble avoir reçu de nouvelles lumières depuis que nous avons discuté la valeur des propriétés dans les cités, les villes et les villages; mais parmi un grand nombre de localités qui se trouvent dans la même situation, par rapport au cens électoral, que Saint-Hyacinthe et Hull, il n'a choisi que ces deux dernières. Nous connaissons tous les raisons pour lesquelles il viole, dans ces deux cas, le principe chéri de l'uniformité: elles sont peremptoires. Il n'y a pas les mêmes raisons pour excepter une ville de 1,000 habitants de la catégorie des villes que pour excepter une cité de 10,000 habitants de la catégorie des cités. Nous avons une excellente occasion d'apprécier les principes d'uniformité de l'honorable monsieur.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai avancé, pendant que l'honorable monsieur est resté stationnaire. J'ai prêté l'oreille à tous les arguments qui m'ont frappé les oreilles, et j'ai modifié le bill, quoique je ne sache pas l'avoir amélioré en écoutant les arguments des honorables membres de la gauche.

M. MILLS : L'honorable ministre n'a été présent qu'une bien faible partie du temps.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai été ici tout le temps qu'on a fait valoir des arguments. Je laisse à l'honorable député de Perth-Sud le soin de le dire.

M. MILLS : L'honorable ministre avait promis d'étudier la section 58. Si la première liste des votants n'était pas complétée, on devrait employer les dernières listes qui ont servi aux élections provinciales. On devrait prescrire que dans le cas où la dite liste ne serait pas préparée, celle qui aurait servi si l'acte n'eût pas été passé soit employée.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous pourrions prescrire que dans le cas où une élection aurait lieu avant la

M. BLAKE

revision et la publication des certificats des premières listes prescrites par le présent acte, les listes d'électeurs alors autorisées par la loi soient employées.

M. MILLS : D'après la loi nouvelle, il n'y aurait pas de liste légale pour les élections locales. Elle n'existerait pas légalement pour les fins de l'acte. On devrait prescrire que la liste employée soit celle qui aurait servi si le présent acte n'eût pas été passé.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, c'est mieux. Je propose cette modification :

Pourvu que dans le cas de toute élection tenue avant la revision et la publication des certificats des premières listes prescrites par le présent acte, les listes d'électeurs qui auraient servi si le présent acte n'eût pas été passé soient employées à cette élection.

L'amendement est adopté.

M. BAIN : Je crois que le premier ministre a annoncé qu'il proposerait de porter sur la première liste les locataires d'une propriété ayant une valeur suffisante pour donner droit de vote au propriétaire, et je demanderai quand il compte faire cette proposition ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Au concours, nous y reviendrons.

Sur le préambule,

M. MULOCK : Avant que le préambule soit adopté, je tiens à signaler une circonstance qui s'est produite à une des premières phases de ce bill et qui, je crois, va nous forcer de revenir sur une clause précédente.

Lorsque, le 30 avril dernier, nous avons passé au creuset de la discussion le paragraphe 3 de la clause 2, un certain nombre de modifications furent proposées. Ces modifications, vous vous en souvenez, furent proposées à chacun des paragraphes dans leur ordre naturel. Plusieurs furent proposées à l'encontre de ce paragraphe, et, immédiatement avant 6 heures, ce jour-là, l'honorable député de Shefford (M. Anger) présenta un amendement qui fut rejeté. Moi-même j'avais préparé un amendement au même paragraphe, et je guettais l'occasion de le présenter; mais aussitôt que celui de mon honorable ami de Shefford eut été rejeté, le comité leva la séance, l'Orateur reprit le fauteuil, et annonça l'ajournement de 6 heures. A la reprise de la séance, j'étais à mon siège, attendant et prêt à proposer un amendement aussitôt que le président aurait rouvert le comité. Mais en reprenant le fauteuil, le président se mit à lire le paragraphe 4. Je me levai immédiatement pour présenter mon amendement au paragraphe 3, et sans vous dire le souvenir que j'ai gardé des remarques qui ont été faites ce soir là, je me permettrai de vous renvoyer au compte-rendu des *Débats*. Voici pourquoi je fais ces observations: je suis sous l'impression que vous ne pouvez adopter le préambule ni rapporter le bill avant que le paragraphe 3 soit déclaré adopté. Je ne me propose pas de présenter un amendement maintenant ni de discuter le paragraphe 3, et je ne pense pas non plus qu'aucun de mes collègues en ait l'intention; mais comme question de forme, le paragraphe 3 de la clause 2 n'a jamais été soumis à l'adoption du comité, et s'il est maintenant soumis et adopté, je n'ai plus rien à dire. Mais si on ne juge pas à propos de le faire, je devrai attirer l'attention du comité sur le compte-rendu officiel du débat qui eût lieu à cette occasion et demander si nous pouvons, à cette phase de la mesure, rapporter le bill sans avoir auparavant disposé du paragraphe 3 de la clause 2.

Sir JOHN A. MACDONALD : La question est de savoir si la clause a été adoptée ou si elle ne l'a pas été.

M. MULOCK : Oui. Je ne me propose pas de discuter ce point. Je sais de la manière la plus positive que la clause n'a pas été déclarée adoptée, car je guettais attentivement l'occasion de présenter mon amendement avant six heures, et je sais aussi qu'après la reprise de la séance du

comité, le paragraphe n'a jamais été adopté et qu'on l'a laissé de côté.

M. le PRÉSIDENT : Je rappellerai à mon honorable ami que, dans l'occasion qu'il signale, nous n'avons pas mis chaque paragraphe au vote, mais que nous passions de l'un à l'autre lorsque la discussion était terminée; ils n'ont pas été déclarés séparément adoptés. Une clause était déclarée adoptée après la discussion de chacun de ses corollaires. On a laissé deux ou trois paragraphes de côté; mais, depuis, ils ont été délibérés et adoptés, et le comité a accepté la clause en bloc telle qu'elle est.

M. MULOCK : Je vous demande pardon; j'ai parcouru les *Débats*, et ce n'est pas le cas.

M. DAWSON : Moi aussi, et à la fin de la discussion de la clause 3, rien n'indique que celle-ci ait été mise aux voix, ni qu'elle ait été adoptée.

M. le PRÉSIDENT : Si l'honorable monsieur veut bien me le permettre, je lui dirai qu'elle l'a été par la suite. Plusieurs paragraphes relatifs aux fils de cultivateurs furent réservés pour la fin. La clause n'a été soumise au comité que le dernier jour du débat; j'en suis certain, car j'ai apposé mes initiales à la clause après son adoption.

Sir JOHN A. MACDONALD : La version du président est fidèle. Au lieu de soumettre la chose en bloc, les paragraphes furent examinés les uns après les autres; nous en vîmes à une espèce d'entente et passâmes au paragraphe suivant sans prendre le vote sur chaque paragraphe. Quelques-unes des clauses concernant les cultivateurs et les fils de cultivateurs furent mises de côté. Nous les avons reprises à la dernière séance. Je crois que l'honorable député était alors absent. La clause, telle que modifiée, a été mise aux voix et adoptée.

M. MULOCK : Est-ce depuis le dernier débat sur la question des sauvages ?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est à notre dernière séance.

M. MULOCK : Cela a dû arriver pendant mon absence, sans quoi j'aurais cru que le paragraphe n'avait pas été mis aux voix. Tout de même, je pense avoir un grief.

M. MILLS : L'honorable monsieur se propose-t-il de soumettre le préambule avant que la section 53 ait été adoptée ?

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai l'intention de le faire adopter sans cette clause.

M. MILLS : Ce ne serait pas traiter le comité avec justice. Nous nous attendions à ce qu'il serait soumis à notre examen, et maintenant l'honorable monsieur propose de faire adopter un bill sans disposition à l'effet de rémunérer les fonctionnaires que ce bill crée.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'en ai l'intention, si la Chambre veut bien me le permettre. L'acte ne doit être mis en vigueur qu'après le 1er janvier. La rentrée des Chambres se fera dans le cours du même mois. J'espère que les juges consentiront à agir comme réviseurs. J'ai reçu d'eux un grand nombre de communications, et je pense qu'ils se contenteront d'une faible somme ajoutée à leur traitement. Je ne me propose donc pas de procéder avec la clause en question. Je désire voir quelques-uns des juges et m'entendre avec eux au sujet d'une échelle de rémunération, la plus modérée possible. Cette échelle, je la soumettrai au parlement, à sa prochaine session. Ce sera un mode beaucoup plus économique que de fixer une somme à présent. J'ai idée de ce que cette somme devrait être, mais il est bon que nous ayons l'occasion, avant que l'acte soit mis à effet, d'établir une échelle de rémunération à la fois modérée et satisfaisante. On demandera peut-être si, dans le cas où le réviseur ne serait pas un juge, il devrait y avoir une différence dans l'honoraire. Il ne devrait pas y en avoir,

suivant moi. Si j'en juge d'après le grand nombre de demandes envoyées par des membres de la profession légale appartenant aux deux partis politiques, il ne sera pas difficile d'avoir des réviseurs compétents à très bon marché.

M. BLAKE : Voilà une manière d'agir très extraordinaire. L'autre jour l'honorable monsieur prenait à sa première phase la clause qui concerne la rémunération, et depuis il paraît l'avoir abandonnée. J'espère que le marché qu'il va faire avec les juges sera satisfaisant et économique, et j'espère que ces indépendants chercheurs d'emplois qui tourmentent l'honorable ministre—

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit qu'ils me tourmentent.

M. BLAKE : Je sais qu'ils le tourmentent—resteront, après leur nomination, aussi indépendants qu'ils le sont aujourd'hui.

Bill rapporté avec amendements.

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 139) modifiant l'Acte relatif à la bibliothèque du parlement.

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

(En comité.)

M. MULOCK : Est-il réellement nécessaire d'avoir deux bibliothécaires en chef jouissant de pouvoirs égaux. L'état actuel de la bibliothèque exige d'être amélioré. Quel que soit celui qui remplisse la charge de bibliothécaire, il devra installer la bibliothèque de façon à ce que le public sache quels sont les livres qu'elle contient. Il y a quelque temps, ayant à étudier une question, je fis à l'aide du catalogue une liste d'ouvrages traitant de cette question et qui étaient supposés être dans la bibliothèque. Or, lorsque je les demandai au bibliothécaire, je constatai, à ma grande surprise, que sur les douze volumes que je désirais avoir, il en manquait dix dont on ne pouvait trouver la trace. J'ai conclu de cette circonstance qu'il n'y a pas eu de système régulier d'inventaire et qu'on ne connaît pas les livres qui sont sur les rayons de la bibliothèque. Le catalogue induit en erreur, il accuse nombre de livres qui ont été achetés et placés sur les rayons, mais qui se sont égarés.

Or, je crois que dans une bibliothèque bien organisée et bien administrée, on devrait, à des époques déterminées, faire un examen minutieux de tous les livres, pour constater ceux qui manquent et les faire rentrer. Cela aurait pour résultat d'en faire recouvrer un bon nombre. Je ne dis pas que ceux qui emportent ces livres le font dans une mauvaise intention; mais nous savons qu'une grande latitude est laissée aux personnes à qui on confie des livres, et il est difficile au bibliothécaire de n'en pas perdre la trace. S'il faisait un inventaire pour constater les volumes qui manquent, il pourrait prendre des mesures pour les recouvrer, et pour ceux qu'il ne pourrait pas retrouver, il modifierait le catalogue ou les remplacerait.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable député a raison en disant que le bibliothécaire devrait veiller à ce que les livres qui sortent de la bibliothèque y rentrent. Je dois dire que depuis un grand nombre d'années le bibliothécaire et ses officiers ont exercé la plus grande vigilance sous ce rapport. Nous savons que les membres du parlement ont été priés en différents temps de renvoyer des livres qu'ils avaient gardés plus longtemps que de raison, et qui les ont alors renvoyés; mais je sais que, il y a quelques années, on a constaté qu'un certain nombre de volumes avaient disparu de la bibliothèque, et, après cette découverte, le comité de la bibliothèque adopta des règles sévères pour empêcher la chose de se répéter à l'avenir. Quoique ne faisant pas partie de ce comité, je sais qu'il a remédié à cet état de choses,

que maintenant on tient la trace des livres qui sortent de la bibliothèque, et que s'ils sont absents trop longtemps, la personne qui les a est priée de les remettre. L'honorable monsieur se rappelle sans doute qu'à une certaine époque les membres du parlement avaient le privilège de donner à qui ils voulaient la permission d'obtenir des livres de la bibliothèque, et que ces livres étaient enregistrés en leur nom. Cette coutume a créé beaucoup d'embaras. Lorsque les livres n'étaient pas renvoyés, le député au nom duquel ils avaient été enregistrés était prié de les trouver, et il répondait qu'il ne les avait pas; mais comme ils étaient inscrits à son nom, il se trouvait obligé de les remplacer. Je crois que cette coutume n'existe plus en grande partie, et que les livres sont prêtés aux députés et non à d'autres. Si des personnes, en dehors des membres du parlement, veulent avoir des livres, on leur permet d'aller les lire à la bibliothèque sous surveillance, mais non de les emporter. L'honorable député a raison de dire qu'il devrait être fait un inventaire de temps à autre, et que je n'ai aucun doute que, cette recommandation ayant été signalée au comité, les bibliothécaires verront à ce qu'elle soit mise à effet, c'est-à-dire à ce qu'un catalogue soit dressé de temps à autre. Il serait bon, je crois, qu'ils fissent faire de suite un inventaire de la bibliothèque. Ce travail prendra sans doute quelques mois; mais comme il faudra toujours en venir là tôt ou tard, il vaudrait mieux commencer de suite, afin qu'ils sachent quels livres sont sortis, où ils sont, et que s'ils ne peuvent les retrouver ils corrigent le catalogue en conséquence, et prennent des mesures plus sévères pour empêcher la répétition de pareils abus.

M. IVES : Je désire attirer l'attention du gouvernement sur le fait que la bibliothèque laisse beaucoup à désirer pour son département des lois. Elle pourrait à peine soutenir la comparaison avec les bibliothèques des provinces, tandis que, suivant moi, elle devrait leur être supérieure, grâce aux sommes d'argent considérables qui lui sont affectées. Si elle doit être d'une utilité spéciale au parlement du Canada, c'est particulièrement comme bibliothèque de loi. Nous n'avons pas, ici, à étudier autant les sciences et la littérature légère que la loi constitutionnelle, et il me semble que les nouveaux bibliothécaires devraient se consacrer à la rendre plus complète dans cette spécialité, car alors elle serait plus utile aux députés comme membres d'un corps législatif. Je vois que, comparée à la bibliothèque du Barreau de Montréal, elle lui est très inférieure, et cela ne devrait pas être. Je ne puis rien dire de la bibliothèque d'Osgoode-Hall, car je ne la connais guère; mais je présume qu'elle dépasse encore plus la nôtre. Aussi, je crois que si on affectait un peu plus d'argent à l'améliorer sous ce rapport et un peu moins aux ouvrages de littérature, elle nous serait beaucoup plus utile comme bibliothèque.

M. BLAKE : Si l'honorable monsieur veut se donner la peine d'examiner un peu le dos des livres, il verra ceux qui sont le plus en vogue; il constatera que les ouvrages de littérature légère portent la marque évidente d'un usage plus fréquent que les volumes de loi.

M. IVES : Ils ne sont d'aucune utilité aux législateurs.

M. BLAKE : Et je crois que si l'honorable monsieur consultait les registres, il verrait que certains législateurs sont loin de dédaigner ce département de la bibliothèque. Cependant, je m'oppose à ce qu'on achète trop de livres de littérature légère pour la bibliothèque. D'un autre côté, je ne pense pas que notre bibliothèque soit spécialement une bibliothèque de loi, ainsi que l'honorable député semble le croire. Jusqu'à l'établissement de la cour suprême nous n'avons pas prétendu en faire plus qu'une bibliothèque de loi imparfaite et rudimentaire; mais depuis nous avons fait des dépenses considérables pour la compléter, sous prétexte que nous ne pouvions pas établir une cour suprême sans lui attacher une bibliothèque de loi. Pour nos fonc-

Sir HECTOR LANGEVIN

tions législatives, nous n'avons pas besoin qu'elle soit parfaite et complète. Il nous faut seulement les ouvrages qui peuvent nous être utiles dans l'accomplissement de nos devoirs de législateurs, mais non ceux qui peuvent nous servir dans l'exercice de nos professions; et si la cour suprême n'avait pas besoin d'un grand nombre d'ouvrages de loi, je dirais que nous ne devons pas affecter plus d'argent sous ce chef. Il y a un grand nombre d'ouvrages de loi que nous devrions avoir. Nous nous occupons de loi criminelle, et des ouvrages traitant de cette spécialité nous sont utiles, de même que des ouvrages traitant de la loi commerciale. Nous nous occupons aussi, dans une certaine mesure—et j'espère qu'un jour ce sera dans une mesure plus grande—de questions de loi internationale, et nous devrions avoir quelques ouvrages traitant de ces questions. Mais je ne pense pas que, pour remplir nos fonctions de législateurs, nous ayons besoin de tous les manuels et rapports. Combien de fois sont-ils cités, combien de fois forment-ils le fond de nos discours, et combien de fois y avons-nous recours?

En revanche, il y a une masse d'ouvrages qui nous manquent et qui devraient nous servir. Notre bibliothèque laisse encore à désirer sous le rapport des ouvrages se rattachant à l'histoire primitive du continent américain, ouvrages que le comité de la bibliothèque s'est spécialement efforcé d'avoir il y a un an ou deux et pour lesquels il avait obtenu un crédit du gouvernement. La bibliothèque manque aussi d'un grand nombre d'ouvrages qui font connaître la constitution fédérale et l'histoire primitive des colonies avant et après la rupture entre l'Angleterre et les États-Unis. Je crois que ce serait une grave erreur de considérer nécessaire de fournir aux députés, excepté pour la cour suprême, d'autres ouvrages de loi que ceux qui se rattachent à la législation. Dans la bibliothèque du parlement nous avons des lacunes bien plus importantes à combler; mais ce sera l'affaire du comité plutôt que celle des bibliothécaires. Je ne pense pas que nous devions laisser aux bibliothécaires le soin de décider de l'emploi général du crédit; la distribution particulière leur appartient dans une large mesure, mais sa distribution générale appartient au comité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis porté à partager l'opinion de l'honorable monsieur, quant au principe qu'il a basé; mais l'administration de la bibliothèque, la méthode qui préside à la sortie et à la rentrée des livres est défectueuse.

L'honorable député de York-Nord (M. Mulock) dit avoir constaté la disparition de dix ouvrages. C'est certainement très considérable. Je me suis aperçu moi-même qu'un grand nombre d'ouvrages avaient disparu et que, nonobstant toutes les recherches possibles, on n'avait pu savoir à qui en faire remonter la disparition. Je ne vois pas d'autre moyen d'éviter ces pertes qu'en changeant de méthode et en faisant de notre bibliothèque une bibliothèque d'Etat, au lieu d'une bibliothèque publique. Les livres sont envoyés à tous ceux ou presque à tous ceux qui peuvent obtenir d'un député l'usage de son nom, et il n'y a pas de contrôle ni de moyen de savoir ces livres sans l'aide d'un officier spécialement chargé de surveiller les emprunteurs. En réalité les députés devraient être tenus responsables des livres pris en leur nom et qui ne sont pas remis dans un espace de temps raisonnable. Il n'y a pas d'objection à laisser sortir les ouvrages de littérature légère; mais les ouvrages de littérature, de science ou d'art qui ont une valeur réelle et qui sont très coûteux, ne devraient pas sortir.

M. MACKENZIE : Je ne pense pas qu'ils sortent de la bibliothèque.

Sir JOHN A. MACDONALD : Plusieurs; dans tous les cas il arrive très souvent que nous ne pouvons pas les trouver quand nous en avons besoin. Il devrait y avoir une surveillance plus rigide à cet égard. Ensuite, je crois qu'il devrait y avoir moyen de faire un catalogue plus parfait;

celui d'aujourd'hui n'est pas fait d'une manière scientifique. Il est possible que je n'entende pas la manière de l'utiliser, mais je m'y perds complètement quand j'y cherche ce que je veux avoir.

M. MULOCK : Je suis heureux de voir que l'honorable ministre des travaux publics abonde dans les recommandations que j'ai faites, mais va même plus loin. Les deux nouveaux bibliothécaires sont sur le point d'entrer en fonctions ; il serait donc inutile de revenir sur le passé, mais je crois que nous devrions adopter pour l'avenir un nouveau système. Je ne dis pas que les livres dont j'ai parlé ont été perdus, mais la bibliothèque était dans une confusion telle qu'on n'a pas pu les trouver. A preuve, c'est que dans le département des romans j'ai trouvé un livre de médecine : "Gray's Anatomy," qui s'y était égaré.

M. LAURIER : Les difficultés dont on se plaint aujourd'hui ont toujours existé et existeront toujours tant que cette bibliothèque sera une bibliothèque générale. L'an dernier, le comité de la bibliothèque s'est efforcé d'arrêter cette grande circulation des livres, mais il s'est aperçu que son ordre ne pourrait pas être exécuté, et il l'a annulé. Et les grandes difficultés qui existent aujourd'hui ne peuvent pas diminuer ; elles devront augmenter si nous adoptons le système de diviser la responsabilité, ainsi que le propose l'acte. Si aujourd'hui, lorsqu'il n'y a qu'un chef de responsable de l'administration de la bibliothèque, il existe des difficultés, assurément l'on doit admettre que lorsque nous aurons deux chefs au lieu d'un il sera encore plus difficile d'appliquer les règlements de la bibliothèque. On n'a donné aucune raison pour démontrer que nous devrions avoir cette double responsabilité. Partout où il existe, ce système d'officiers conjoints ne réussit pas, en règle générale, excepté dans des cas exceptionnels, et la raison en est évidente. Lorsqu'il y a à la tête d'un département deux hommes possédant un pouvoir égal, il doit être évident qu'ils ne peuvent pas exercer sur leurs subordonnés la même surveillance qu'exerce un seul chef. Dans la province de Québec ces officiers conjoints sont très communs, à cause des deux nationalités qui composent la population, et parfois l'on croit qu'ils sont nommés seulement pour des raisons politiques. Mais, dans ce cas, je le demande : Pourquoi ne continuerions-nous pas l'ancien système ? Rien ne s'y oppose. Il n'y a pas même la question de nationalité ; car, en maintenant le système actuel et en nommant M. De Celles par promotion, on ne pourrait pas invoquer ce prétexte. M. De Celles a prouvé qu'il était très compétent. Pendant longtemps la bibliothèque a été régie par le regretté M. Todd, assisté de M. Lajoie, qui a été remplacé par M. De Celles. Aujourd'hui qu'il y a une vacance il n'y a aucune raison qui empêche que M. De Celles, s'il est compétent, ne soit promu, et que ses fonctions ne soient remplies par un fonctionnaire parlant l'anglais. Puis, lorsqu'une vacance sera créée, l'assistant-bibliothécaire sera nommé par promotion et sera remplacé par un fonctionnaire parlant le français, de sorte que l'on ne peut soulever aucune difficulté en vertu du système actuel en ce qui concerne la nationalité.

M. BLAKE : Cela me paraît un outrage. Cette nomination conjointe de deux hommes, aux mêmes fonctions, est une monstruosité ; cela me rappelle ces animaux fabuleux, les licornes, les griffons, etc.

M. MULOCK : Je ne sais pas si j'ai les chiffres exacts donnant les salaires des différentes classes de fonctionnaires, mais les appointements des employés, d'après ces chiffres, s'élèvent à une somme alarmante. Il y a deux bibliothécaires à \$3,000 chacun, soit, \$6,000 ; deux commis de première classe qui reçoivent \$1,800 chacun, \$3,600 ; deux commis de deuxième classe, dont le minimum du salaire est de \$1,100 avec augmentation jusqu'à \$1,400, disons une moyenne de \$1,250, ou un total de \$2,500 ; deux commis de troisième classe recevant des salaires de \$400 à \$1,000, disons \$700, soit \$1,400 ; messenger en chef, \$700 ; trois mes-

sager à \$400 chacun, \$1,200 ; total, \$15,600. Quelques honorables messieurs pourraient nous dire combien coûtent des services analogues à d'autres bibliothèques publiques. Prenez la bibliothèque du parlement d'Ontario ; le salaire du bibliothécaire est, je pense, de \$1,400 par année ; il y a sans doute des assistants. Le salaire du bibliothécaire d'une autre institution publique, à Toronto, où le nombre des livres est de plus de 40,000, est de \$1,200, et il n'a que deux assistants qui reçoivent des salaires très peu élevés, parce qu'ils sont employés dans l'institution en d'autres qualités. Le salaire total n'est que de \$1,400 pour l'administration d'une bibliothèque de \$40,000 volumes, et cependant, ici, nous allons dépenser \$15,600 pour l'administration d'une bibliothèque qui ne renferme pas plus de 100,000 volumes. Nous devons nous rappeler qu'à l'exception d'une session spéciale comme celle-ci, ces fonctionnaires ne travaillent en réalité que trois mois de l'année, car leurs services ne sont pas requis pendant les neuf autres mois. Il doit être possible de trouver un autre système plus économique.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur n'a fait voir qu'un côté de la question. Il parle des dépenses, comme il les voit, en vertu du système actuel, sans parler de ce qui arrivera nécessairement lorsqu'un certain nombre de ces officiers disparaîtront, et d'un autre côté il prend seulement les chiffres du nouvel arrangement, sans parler des chiffres tels qu'ils sont aujourd'hui. Les salaires payés aujourd'hui aux officiers et aux messagers s'élèvent à \$16,400, tandis qu'en vertu du nouveau système, sans réduire les salaires des employés actuels—car je ne suppose pas que l'honorable monsieur voudrait nous demander de les réduire—le montant total sera de \$15,600, ce qui serait \$800 de moins que les salaires payés pendant plusieurs années auparavant. L'honorable monsieur doit voir que le successeur du messenger en chef, par exemple, qui reçoit \$900, ne recevra que \$700. Ce sera une économie de \$200. Puis les messagers de la bibliothèque, qui ont été sous le contrôle du parlement, sous la surveillance immédiate du parlement et non du gouvernement, reçoivent jusqu'à \$700 chacun, tandis que dans les départements, d'après les règlements du service, le chiffre le plus élevé de leur salaire serait de \$500. Les successeurs de ces employés ne commenceront pas à \$500. Ils commenceront à \$300, comme dans les départements : de sorte que nous avons ici un certain nombre de réductions qui devront avoir lieu plus tard. Dans le cas même où ils resteraient, ces salaires, en vertu du nouveau système, seront moins élevés que sous le système actuel et accusent une réduction ; et le fait d'appliquer aux fonctionnaires et aux messagers de la bibliothèque l'Acte du service civil, aura le résultat d'épargner aux membres du comité de la bibliothèque, ainsi qu'aux membres de la Chambre, les ennuis que peuvent leur causer ces fonctionnaires et ces messagers pour faire augmenter leurs salaires.

C'est la même idée qui a porté les commissaires de l'économie interne de la Chambre des communes à présenter l'autre jour, par l'entremise de M. l'Orateur, un rapport à l'effet d'appliquer le même règlement aux fonctionnaires des départements du parlement, c'est-à-dire, de leur appliquer l'Acte du service civil. De cette façon, nous nous épargnerons toutes les importunités, si je puis m'exprimer ainsi, ou les demandes que pourraient nous faire les fonctionnaires et les serveurs de la Chambre pour faire augmenter leurs salaires ; ces salaires seront fixés une fois pour toutes, et les augmentations auront lieu conformément à la loi.

Il en est ainsi dans le cas actuel, et l'honorable monsieur se trompe du tout au tout s'il pense que nous augmentons les salaires par cet arrangement. Loin de là, le but de ce système est de réduire les dépenses de la bibliothèque ; mais, comme le parlement l'a toujours fait, nous ne voulons pas réduire les salaires des fonctionnaires actuels, mais les laisser tels qu'ils sont, en ne les réduisant que lorsque les fonc-

tionnaires actuels disparaîtront. La seule augmentation que nous ayons faite, c'est qu'au lieu d'avoir un assistant bibliothécaire, nous n'en avons plus, et au lieu de donner \$2,400 à fonctionnaire, nous donnons \$3,000 à chacun des bibliothécaires conjoints, tandis que le bibliothécaire précédent recevait \$3,200; ainsi, l'augmentation n'est que de \$400 sous ce rapport. Il y a quelques fonctionnaires qui devront bientôt disparaître; ils sont âgés et sont les premiers sur la liste.

M. MULOCK: Qui sont-ils?

Sir HECTOR LANGEVIN: Il y en a un dont le salaire est de \$1,800. C'est un ancien fonctionnaire, et avant longtemps, il disparaîtra et son successeur commencera à remplir ses fonctions à, disons, \$1,400.

M. VAIL: Il a la pension.

Sir HECTOR LANGEVIN: Lorsqu'un fonctionnaire devient incapable, pour cause de vieillesse, le parlement, au lieu de lui payer le plein montant de son salaire, lui donne une pension et le remplace par un autre fonctionnaire, qui commence au minimum du salaire; et l'on a considéré aussi qu'il était raisonnable qu'un fonctionnaire, après avoir passé vingt, vingt-cinq ou trente ans dans le service civil, eût une petite pension afin de lui permettre de jouir du reste de sa vie. Je suis sûr que l'honorable monsieur ne désire pas changer cette politique.

M. MULOCK: L'honorable ministre dira-t-il que \$15,600 ne forment pas une somme extraordinaire pour l'administration de la bibliothèque?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le projet que le gouvernement a présenté a démontré qu'il pensait que c'était trop élevé, car il propose d'adopter une échelle de salaires, laquelle, si nous devons en commencer l'application aujourd'hui, opérerait une très grande réduction. Mais les salaires ont été fixés d'après les rapports du comité de la bibliothèque, d'une année à l'autre, et le parlement les a sanctionnés et nous devons accepter la décision du parlement.

M. MULOCK: Le ministre des travaux publics nous dit qu'il est en faveur de la réduction des dépenses d'administration de la bibliothèque; pour en donner un exemple, il dit que tandis qu'autrefois les appointements du bibliothécaire étaient de \$3,200, nous les réduisons à \$3,000. C'est vrai, mais il nomme deux fonctionnaires à cette charge.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il n'y a pas d'assistant bibliothécaire aujourd'hui. Nous économisons le montant de ce salaire.

M. MULOCK. Vous économisez ce salaire en nommant deux fonctionnaires conjoints à \$3,000 par année chacun. Je suis convaincu que l'on dépense follement l'argent public dans cette branche du service. Voyez le nombre d'employés que vous avez: deux bibliothécaires et sept autres employés, outre les messagers, pour surveiller la bibliothèque. C'est un système qu'il est impossible de défendre.

Article 4,

M. LAURIER: Il me semble qu'il est impossible de défendre ce projet. Je ne vois pas pourquoi nous aurions deux chefs au lieu d'un à la bibliothèque. Je n'ai jamais entendu de plainte contre l'administration de la bibliothèque sous M. Todd et M. Lajoie, ni sous M. DeCelles. Pour quelle raison abandonnerions-nous ce système? Je suis en faveur d'une réforme, mais ce changement ne peut pas être appelé ainsi. S'il y avait eu quelque lacune, si le comité du parlement avait suggéré le changement, ou si l'on avait fait des plaintes au sujet de l'administration de la bibliothèque, on pourrait avoir des raisons d'opérer le changement. Le ministre des travaux publics a dit que le projet était destiné à diminuer les dépenses, mais toutes les réductions que l'on veut faire dépendent de la mort ou du départ des fonctionnaires actuels, tandis que l'augmentation commencera

Sir HECTOR LANGEVIN

immédiatement à dater de la nomination du bibliothécaire conjoint. Ses réductions dépendent toutes des circonstances. Prenez le messager en chef. Il reçoit \$900 par année. On propose qu'à l'avenir il ne reçoive que \$700, lorsque le fonctionnaire actuel sera remplacé; mais tant que ce dernier sera là, il recevra le salaire qu'il reçoit aujourd'hui. Je ne m'oppose pas à ce qu'il reçoive ce salaire. Le messager en chef actuel est un homme très compétent et gagne son salaire, mais toutes ces réductions dépendent simplement des circonstances et ne doivent pas avoir lieu immédiatement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous ne pouvons pas tuer ces fonctionnaires.

M. LAURIER: Je ne le désire pas, mais le gouvernement n'a aucune raison de se vanter de son économie sous ce rapport. J'admets qu'il désire économiser à l'avenir, mais il ne peut pas, aujourd'hui, se vanter d'une économie réelle. Au contraire, en pratique, il n'opère pas de réduction, mais il y a augmentation. Nous avons deux fonctionnaires qui reçoivent chacun \$3,000 par année, tandis que nous en avions un seul qui recevait \$3,200. Ces fonctionnaires ne devront pas toujours rester; la plupart sont jeunes. Pourquoi adopterions-nous cette législation? Je ne vois aucune bonne raison qui puisse nous porter à le faire.

M. MILLS: Le ministre des travaux publics parle des bonnes intentions du gouvernement. Eh bien, nous avons entendu parler d'un certain endroit pavé de bonnes intentions.

Quelques DÉPUTÉS: Nommez-le, nommez-le.

M. MILLS: L'honorable ministre a parlé de l'économie qui sera opérée à l'avenir, mais c'est là une manière extraordinaire de l'opérer. Prenez, par exemple, les messagers. Plusieurs de ces messagers n'ont pas trente ans, et l'honorable ministre base ses espérances d'économie sur la mort prochaine de ces hommes qui remplissent aujourd'hui les fonctions de messagers à la bibliothèque. Je me rappelle très bien que lorsqu'on a proposé de payer à ces messagers les salaires qu'ils reçoivent actuellement, l'on a cru que l'emploi d'hommes intelligents, plus intelligents que les messagers ordinaires, serait une source d'économie au lieu d'être une source de dépenses pour le pays, parce que, lorsqu'ils ne seraient pas réellement employés à leurs travaux ils pourraient, dans une certaine mesure, remplir les fonctions de commis. Prenez, par exemple, M. Casault. L'honorable monsieur ne dira pas qu'il ne mérite pas le salaire qu'il reçoit et pourquoi? Non parce que l'accomplissement de la besogne ordinaire d'un messager vaut ce salaire, mais parce que c'est un commis compétent; il connaît bien la bibliothèque.

Il n'y a peut-être, à l'heure qu'il est, à la bibliothèque, personne qui puisse nous donner plus promptement que M. Casault les renseignements dont nous avons besoin ou le volume que vous désirez consulter. Or, s'il en est ainsi, où serait l'avantage de remplacer un homme comme M. Casault par un homme employé à faire les messages et à ne rien faire autre chose? Il vous faudrait avoir un autre commis. Il vous faudrait payer un commis et un messager—toute la question avait été étudiée par le comité de la bibliothèque quand l'acte précédent a été préparé. J'étais alors membre du comité et je me rappelle très bien la discussion qui a eu lieu; on supposait que l'on opérerait une économie en employant des messagers intelligents qui pourraient passer une partie de leur temps à remplir les fonctions de commis. Eh bien, M. l'Orateur, ces hommes sont employés à cette besogne, dans ce moment; je ne sais pas si tous ceux qui agissent aujourd'hui comme messagers remplissent aussi les fonctions de commis, car je ne sais pas exactement quels sont ceux que le gouvernement a nommés. Mais je sais quels étaient les hommes qui occupaient ce poste à l'époque où l'on a préparé le premier acte, et je me rappelle pourquoi

leurs salaires ont été fixés au maximum, à un maximum plus élevé que celui des salaires des messagers ordinaires. L'honorable monsieur sait très bien que les députés n'ont pas été bien servis pendant la présente session. Je ne blâme pas le comité de la bibliothèque ou le personnel actuel. Un grand nombre d'entre eux ont été absents et le gouvernement a jugé qu'il était nécessaire ou à propos qu'un employé important de la bibliothèque remplît des devoirs militaires au lieu de remplir ici ses fonctions.

Toute la portée de ce bill se résume en ceci, M. le Président: Le gouvernement désire, non pas économiser, non pas fixer les salaires des messagers et des commis à un chiffre moins élevé que celui qu'ils reçoivent aujourd'hui, mais il désire assurer une position à un homme qui n'est pas aujourd'hui à la bibliothèque, il désire le mettre l'égal de M. DeCelles, et c'est dans ce but que cette législation est proposée. Nous prenons inutilement le temps du parlement, nous discutons ce bill au lieu de discuter les estimations. Nous discutons ici comment il faut assurer une position à un ami, à un partisan du gouvernement, au lieu d'examiner comment nous pouvons répondre aux exigences publiques et comment nous devons traiter ces affaires importantes que le gouvernement a si mal administrées dans les Territoires du Nord-Ouest. Je dis, M. le Président, que les ministres gaspillent les ressources publiques; ils font perdre inutilement le temps du parlement et nous retenons la Chambre inutilement; le gouvernement prolonge inutilement la session en présentant des projets dont le but est de faire des positions à ses amis au dépens du trésor public, et cela, aussi, dans un temps où l'on est menacé d'un déficit sérieux. Je ne sais pas quel peut être l'état de choses, mais il est rumeur que le gouvernement aura des difficultés à répondre aux exigences publiques du moment. Nous en saurons plus dans peu de jours; cependant nous passons notre temps et celui du pays à discuter un projet dont le but est de faire une position à un ami politique du gouvernement à même les fonds du trésor public.

On trouve peut-être qu'il est incapable de remplir les fonctions dont il est actuellement chargé; que son utilité a cessé, qu'il ne peut plus rendre de services au gouvernement où il est, et qu'il est nécessaire, pour le faire disparaître d'un journal influent, de lui donner une pension sur le trésor public et de le mettre dans une bonne position, où il ne pourra causer aucun détriment à son parti ni faire aucun bien au public. Les dispositions de ce bill nous causent certainement du tort en ce sens qu'un fonctionnaire inutile se trouve pensionné sur le trésor public et que nous perdons inutilement le temps du parlement à discuter cette question, au lieu de l'employer à l'examen de matières d'importance publique.

Le bill est rapporté, et à six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose la troisième lecture du bill.

M. LAURIER: Je propose en amendement:

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender de manière à éviter l'inconvénient et la dépense d'avoir deux titulaires-conjoints pour la charge de bibliothécaire du parlement, comme le comporte le dit bill, et à pourvoir à ce que la dite charge continue d'être exercée par une seule et même personne.

La Chambre se divise sur l'amendement.

Pour:
Messieurs

Allen,
Armstrong,
Bernier,
Blake,
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Huron),

Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Guay,
Gunn,
Harley,
Innes,

McMullen,
Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Platt,
Ray,
Rinfret,

Cameron (Middlesex),
Cartwright,
Cassey,
Cassrain,
Catudal,
Charlton,
Davies,
De St. Georges,
Edgar,
Fleming,

Irvine,
King,
Landerkin,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McCraney,
McIntyre,
McIsaac,

Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wilson,
Yeo.—51.

CONTRE:
Messieurs

Bain (Soulanges),
Bergin,
Blondeau,
Bowell,
Cameron (Inverness),
Cameron (Victoria),
Carling,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Coursol,
Carran,
Daly,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. M'rice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Dupont,
Farrow,
Ferguson (Leeds & Gren),
McCallum,

Ferguson (Welland),
Fortin,
Gigault,
Girouard,
Gordon,
Guilbault,
Guillet,
Hackett,
Hall,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Ives,
Jamieson,
Jenkins,
Kilvert,
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King's),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McCallum,

McDougald (Picton),
McDougall (O. Breton),
McLelan,
Moffat,
Paint,
Pinsonneault,
Pope,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,
Sproule,
Taschereau,
Temple,
Tupper,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
Wright.—65.

L'amendement est rejeté et le bill lu la troisième fois sur la même division, renversée.

SUBSIDES—CONCOURS.

La Chambre considère les résolutions rapportées du comité des subsides.

Frais de gestion..... \$168,709.50

Sir RICHARD CARTWRIGHT: On a promis que de nouvelles explications seraient données au sujet d'une certaine somme payable à notre commissaire financier en Angleterre, sir John Rose. Je remarque avec regret que, malgré la somme énorme qui devra être payée à l'avenir au fonds d'amortissement, la somme mise dans nos estimations va évidemment augmenter d'une façon considérable. Si je comprends bien, il faudra probablement dépenser \$200,000 ou \$300,000, en rapport avec le fonds d'amortissement, de plus que l'estimation qui a été faite. Je remarque sur la page précédente que le montant nominal estimé pour le fonds d'amortissement est de \$1,097,000. Or, cela ne comprend pas la $\frac{1}{2}$ pour 100 qui était due sur l'emprunt canadien consolidé à 5 pour 100; et, d'après les conditions du renouvellement, cela sera évidemment presque tout payé à l'avenir; en tout cas, la somme d'environ \$125,000 sera payée sur ce compte; et, sur l'emprunt que l'on effectue aujourd'hui, qu'il soit de quatre millions ou de six millions sterling, je suppose que le gouvernement se proposera de payer une somme semblable; de sorte qu'en réalité, la somme totale qui doit être payée sur le fonds d'amortissement s'élèvera probablement à \$1,372,000 au lieu de \$1,097,000, soit une augmentation de \$275,000. Le ministre des douanes peut sans doute nous dire si je suis exact à ce sujet; il peut aussi nous dire, plus particulièrement, quelle a été la cause de l'augmentation de \$2,000 sur le rachat des billets de la Confédération. Le montant de ces billets ne semble pas avoir augmenté, bien que les frais aient augmenté considérablement. Je pense aussi que l'on a promis de nouveaux renseignements au sujet de l'augmentation, en ce qui concerne la somme de \$20,000 que l'on demande aujourd'hui pour les dépenses imprévues des caisses d'épargne du pays. Autant que je sache, le nombre de ces institutions n'a pas augmenté sensiblement; il n'y a pas eu, non plus, de motifs raisonnables d'augmenter les dépenses dans le cours de l'année dernière.

M. BOWELL: Je ne me rappelle pas, dans le moment, que l'on ait promis de nouvelles explications au sujet du montant qui doit être payé à titre de frais de gestion en Angleterre. Il a été parfaitement expliqué, lorsque ce crédit a été soumis au comité, que c'était pour payer sir John Rose des services qu'il avait rendus en rapport avec les différents emprunts, et cela, pendant une période comprenant un certain nombre d'années. Depuis cette époque, je n'ai entendu donner aucune autre explication au sujet de cette somme; je ne suis pas, non plus, en état de donner de nouvelles explications.

Relativement à la prétendue augmentation en rapport avec le fonds d'amortissement, augmentation provenant du nouvel emprunt, je puis dire à la Chambre et à l'honorable monsieur que le ministre des finances a adopté le principe suivi par plusieurs autres colonies lorsqu'ils mettent leurs emprunts sur le marché. Dans le nouvel emprunt de 4 pour 100, il n'est pas question d'un fonds d'amortissement, et, en conséquence, le montant que nous nous attendions avoir pourrait être ajouté au montant annuel requis pour le fonds d'amortissement. L'augmentation qui figure sous le titre des caisses d'épargne a été parfaitement expliquée lorsque nous étions en comité. Cette augmentation a été causée par l'établissement de quelques nouvelles caisses d'épargne dans les différentes provinces; elle est aussi motivée par les augmentations données aux agents de différentes caisses d'épargne, soit à titre de commission ou de salaire, augmentations dues au fait que les dépôts sont plus considérables, et que, partant, ils ont plus de besogne à faire.

Ce sont les explications qui ont été données lorsque la Chambre était en comité, à l'exception de ce qui a trait au fonds d'amortissement, et c'est un principe que l'honorable monsieur a lui-même fait valoir dans une occasion précédente. Il pensait que le moment était arrivé où le Canada devait lancer ses emprunts sur le marché d'Angleterre, sans faire de dispositions pour le fonds d'amortissement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je suis heureux d'entendre que le nouvel emprunt doit être fait sans fonds d'amortissement, car, comme je l'ai souvent dit, j'ai considéré le fonds d'amortissement comme disproportionné aux exigences du pays, et, en conséquence, si le ministre est certain qu'il doit être discontinué, je suis heureux de l'entendre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui, il en est ainsi quand au nouvel emprunt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je pense que le ministre des douanes a oublié de donner une explication ou que son énoncé n'est pas exact en ce qui concerne le renouvellement des £5,000,000 sterling de l'emprunt de 5 pour 100. Dans cet emprunt, le fonds d'amortissement est clairement promis; j'ai moi-même examiné l'annonce. Cela ferait apparemment une addition de \$125,000 à ce que l'on prélève aujourd'hui pour le fonds d'amortissement.

M. BOWELL: Oui; je pense que cela est stipulé en vertu du statut qui autorise l'emprunt, et, en conséquence, le même principe est admis en ce qui concerne le rachat de la dette, et non en ce qui concerne l'échange des 5 pour 100 aux 4 pour 100. Néanmoins, je n'ai pas parlé de cela dans ma première explication, qui concernait exclusivement le nouvel emprunt. Quant à cela, il est parfaitement certain, comme le chef du gouvernement l'a dit, que le fonds d'amortissement ne devra pas être prévu; c'est l'énoncé exact du télégramme que le ministre des finances a envoyé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je suis heureux de l'entendre.

M. BLAKE: L'honorable monsieur veut-il faire connaître la période pour laquelle doit être fait le nouvel emprunt?

M. BOWELL: Les renseignements que nous avons relativement aux conditions de l'emprunt sont que cet emprunt

est fait pour 50 ans, avec faculté de rachat au bout de 25 ans et qu'il est lancé sur le marché au minimum de 99.

Département du directeur général des postes, \$161,620.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je pense qu'il y a quelques détails que le directeur général des postes a réservés. Je pense qu'ils avaient trait à l'augmentation qui a eu lieu au bureau du secrétaire et au bureau des mandats-poste.

M. CARLING: Il était nécessaire que trois nouveaux commis de troisième classe fussent nommés au bureau des mandats-poste, vu l'augmentation de la besogne dans le département.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel est le montant de l'augmentation?

M. CARLING: C'est pour l'établissement de nouveaux bureaux dans les différentes parties de la Confédération. Je ne puis en donner le chiffre exact dans le moment. S'il y a quelque point particulier sur lequel l'honorable monsieur désire des renseignements, je serai heureux de les lui donner.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: On a demandé à l'honorable ministre de nous donner quelques détails sur l'augmentation qui a eu lieu dans le cours de l'année dernière ou des deux dernières années. Il a fait remarquer à cette époque, je me le rappelle, qu'il y avait eu, ce que nous savions tous, une grande augmentation pendant les sept ou huit dernières années; mais nous voulions des renseignements plus détaillés. Je sais qu'il s'est écoulé une si longue période, qu'il a pu oublier la chose; c'est l'inconvénient qu'il y a de laisser écouler un intervalle de quatre mois entre l'examen de ces crédits.

Département de l'intérieur..... \$110,705

M. MILLS: Je vois qu'en 1878, ce département, y compris la division des affaires des sauvages, n'a coûté que \$42,760, tandis qu'aujourd'hui il coûte \$175,000, y compris \$30,000 imputés sur le compte du capital pour les dépenses du département de l'intérieur. C'est une chose extraordinaire en soi; car si les affaires du département ont augmenté assez pour exiger ces dépenses considérables, il m'est impossible de voir pourquoi l'on imputerait \$30,000 au compte du capital au lieu de les imputer aux dépenses ordinaires du département.

L'honorable monsieur a dit, la dernière fois que nous avons discuté ce crédit, qu'auparavant un montant considérable allait aux dépenses imprévues et que cela expliquait la différence; mais les dépenses imprévues sont aujourd'hui plus considérables qu'elles ne l'étaient alors. J'ai dit qu'il y a, dans l'histoire du chemin de fer de l'Illinois Central, des époques où la vente des terres excédait les dépenses de tout le département de l'intérieur; cependant, nous voyons que ce département, y compris la division des affaires des sauvages, qui faisait auparavant partie du département, a augmenté de \$42,760 à \$175,500.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a une grande différence entre 1878 et 1885 dans les progrès du pays.

M. MILLS: Naturellement.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'année dernière, pour le département de l'intérieur, le montant était de \$67,050. Il est aujourd'hui de \$69,305. Un commis de plus, un commis de deuxième classe apparemment, et l'augmentation prévue par la loi comble la différence. Dans la division de la commission géologique, l'année dernière, les salaires étaient de \$32,834; ils sont aujourd'hui de \$33,800. Cela provient évidemment de l'augmentation prévue par la loi. Il y a aussi une augmentation prévue par la loi dans la division de la police à cheval du Nord-Ouest.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il y a une autre question dont on a parlé: c'est que le service intérieur, à

Ottawa, a absorbé une nouvelle somme de \$30,000, ce qui fait des dépenses totales d'environ \$100,000 ; la seule différence, c'est que cela figure à la page 12, et le service intérieur à la page 103. Il s'agit clairement du service intérieur, et on doit le mettre sous ce chef.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce sont des employés surnuméraires, nommés temporairement. On diminue ou l'on augmente le nombre des dessinateurs, selon la besogne qu'exige la préparation des cartes, des cartes de townships, des grandes cartes et des cartes topographiques de toute espèce. Cette somme est affectée à la publication des cartes, que l'on publie en grand nombre, et ces hommes sont payés pour leur temps ; puis il y a les frais de publication, d'impression et d'annonces et autres frais analogues, formant, en tout, une estimation de \$30,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cela est vrai, mais le point que l'honorable monsieur a établi et sur lequel j'ai appelé son attention, est que lorsque vous prenez des crédits pour le service intérieur, que vous les mettez sous le chef du département de l'intérieur ou sous le chef des dépenses imprévues du département de l'intérieur, ils doivent figurer dans un seul et même endroit.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ils le devraient.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne vois pas pourquoi ils se trouvent ici. Cela porte à la confusion, car, lorsque mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills) administrait ce département, ces dépenses étaient portées, soit aux dépenses imprévues, soit au service général du département ; de sorte que, pour les fins de la comparaison, le crédit devrait figurer sous l'un ou l'autre de ces chefs.

M. MILLS : Ces crédits étaient autrefois portés aux dépenses imprévues du département, lorsqu'elles n'étaient pas prévues et qu'aucun crédit spécial n'était demandé. Je ne sais pas si l'honorable monsieur avait ou non, l'année dernière, des dépenses de ce genre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. MILLS : Je ne sais pas quand ce système a été inauguré, mais il mène à la confusion ; il représente les dépenses du département comme beaucoup moins élevées qu'elles le sont réellement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Bien que, sous un rapport, au point de vue de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), il soit bon que toutes les dépenses du service intérieur figurent sur la même page, il y a certaines raisons, et peut-être de bonnes raisons, qui ont porté le département à les mettre où elles sont, car les commis surnuméraires du bureau principal sont tous employés dans le but spécial de préparer les cartes et les plans concernant les terres fédérales, et ce sont des dépenses qui doivent être portées au compte des terres fédérales.

Toutes les ventes, les baux, les fonds de bois, et le reste, sont crédités aux terres fédérales, et toutes ces dépenses qui ont pour objet direct de mettre ces terres sur le marché, sont mises sur l'autre côté du compte, et c'est pour cela qu'elles se trouvent ici. Il se peut que l'on se demande s'il ne vaudrait pas mieux mettre cet article avec les autres dépenses du département ; mais, après réflexion, on verra que cette somme étant une dépense distincte résultant des préparatifs nécessaires à la mise en vente des terres fédérales, doit figurer sur cette feuille. On pourrait la mettre aux deux endroits, mais elle a certainement un très grand rapport à ce compte.

M. MILLS : Il en est de même de toutes les dépenses du département de l'intérieur. Elles sont le résultat nécessaire de l'administration des terres publiques.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; parce que les terres fédérales signifient réellement les terres fédérales du Nord-

Ouest, et ce département a beaucoup d'affaires à administrer à part les terres fédérales du Nord-Ouest.

M. MILLS : J'ignore quelles sont ces nombreuses affaires ; les terres de l'artillerie, par exemple, forment une très faible partie des dépenses du département de l'intérieur. L'administration de cette division n'est pas considérable maintenant, et n'a pas besoin d'être aussi considérable qu'elle l'est. Pour ce qui regarde l'administration des terres des sauvages, en dehors du Nord-Ouest, ça n'est pas du tout débité à ceci, mais ça l'est au département des affaires des sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ces \$30,000 ne s'appliquent aucunement aux terres des sauvages.

M. MILLS : Toutes les dépenses occasionnées par la préparation des lettres patentes et par les rapports des arpentages, et toute la besogne faite au département de l'intérieur, se rapportent nécessairement à l'administration des terres publiques des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, et il n'y a pas de raison pour que la préparation de ces cartes particulières soit débitée de cette manière plutôt que toute autre dépense du département. Les dépenses du département sont de \$30,000,000 plus élevées qu'elle ne paraissent l'être sous le chef de gouvernement civil, et ceci est certainement de nature à induire en erreur.

Salaires et dépenses contingentes du Sénat..... \$57,288

M. MILLS : Je ne sais pas que le Sénat ait fait de la besogne particulière pendant cette session. De fait, j'apprends qu'il a principalement passé son temps à proposer des ajournements d'un jour à l'autre, parce qu'il n'a rien eu à faire, et je crois que le gouvernement devrait nous expliquer pourquoi nous voterions un crédit. A quoi ce crédit est-il destiné ? A enterrer les morts ?

M. BOWELL : Il attend le bill concernant le cens électoral.

Publication des *Débats*, Chambre des communes..... \$47,100.

M. BOWELL : On croyait que l'estimation de l'année dernière serait suffisante pour couvrir les frais, mais je ne crois pas qu'elle le soit.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne crois pas que le crédit voté l'année dernière pour la publication des *Débats* pour l'année courante soit suffisante, en égard aux longues discussions que nous avons eues. Je suppose que le ministre suppléant des finances aura à soumettre une estimation supplémentaire pour couvrir les dépenses additionnelles. Je crois que le montant est de \$10,000 plus élevé que le crédit voté en 1884-85 ; cela peut être basé sur les dépenses probables de cette année.

M. BOWELL : Je crois qu'il a été promis de nouvelles explications au sujet des \$10,000 dont parle l'honorable monsieur. Le greffier du comité des impressions m'a fourni ce rapport. Il dit :

L'augmentation de l'estimation est nécessaire, d'abord, parce que la distribution est considérablement augmentée et qu'il est fait des demandes autorisées par la Chambre ; ensuite, à cause de la très grande augmentation du nombre de documents d'intérêt public à être imprimés, et de l'augmentation du nombre des livres bleus, etc.

Ceci se rapporte autant, toutefois, au compte général des impressions qu'aux *Débats*.

M. WOODWORTH : Plusieurs membres de la Chambre sont entièrement opposés au maintien des *Débats* sous sa forme actuelle. Il est très incommode et certainement très dispendieux. Il règne un sentiment prononcé au sujet de cette publication, et je demanderai à l'honorable ministre de remettre à plus tard l'examen de cet article, vu qu'un grand nombre de députés sont absents ce soir.

M. MILLS : Que les absents parlent pour eux.

Sir JOHN A. MACDONALD : Remettez à une autre fois l'étude de cet article.

Nonvelles pensions aux miliciens..... \$4,457

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Avant que cet article soit adopté, je crois que ce serait le temps convenable pour le premier ministre de dire à la Chambre quelles sont les intentions du gouvernement au sujet de ces infortunés qui ont été privés de leurs protecteurs naturels dans les troubles du Nord-Ouest. Cette question a été signalée plusieurs fois à l'attention du gouvernement, et il a exprimé son intention de s'en occuper. Je crois que ce serait maintenant le temps convenable pour le premier ministre de nous dire ce que le gouvernement se propose de donner aux veuves et aux enfants de nos hommes qui ont été tués en réprimant la rébellion du Nord-Ouest.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement se propose naturellement de prendre soin de ceux qui ont été privés de leurs protecteurs naturels durant la rébellion. Les pensions devraient être pour le moins aussi généreuses qu'elles l'ont été dans des circonstances précédentes—peut-être pas dans le même principe; mais dans quelques jours le ministre de la milice soumettra la question à la Chambre, alors que l'on appellera l'attention de la Chambre sur la nécessité d'accorder aux veuves et aux enfants de ceux qui sont tombés en combattant pour leur pays, des pensions au moins aussi libérales que celles qui ont été accordées à ceux qui sont mentionnés dans les articles actuellement soumis à la Chambre. Le gouvernement appellera en même temps l'attention sur la conduite de nos braves défenseurs, depuis le général jusqu'aux soldats; et peut-être aussi appellera-t-il l'attention de la Chambre sur la nécessité de donner au nom du peuple du Canada, une marque spéciale de gratitude à nos troupes bourgeoises pour leur conduite au Nord-Ouest.

Pensions aux vétérans de la guerre de 1812..... \$13,950

M. PATERSON (Brant): Je crois que le ministre de la milice nous a promis que lorsque cet article viendrait pour être adopté en concours, il nous donnerait une liste de ceux qui ont reçu des pensions l'année dernière, indiquant aussi les comtés qu'ils habitent, afin que les représentants de ces comtés puissent avoir une idée de l'exactitude de cette liste.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je regrette que mon honorable ami le ministre de la milice, étant indisposé, n'ait pu assister à la séance de ce soir, mais je vais prendre note de ce que dit l'honorable monsieur, et je n'ai aucun doute que le ministre de la milice ne fournisse l'information demandée avant la prochaine phase du bill.

M. MILLS: On verra qu'aucun de ces hommes ne peut avoir moins de 90 ans, et le gouvernement ne leur donne à chacun que \$30, et comme il faut \$14,000 pour payer les pensions aux survivants d'une petite bande en premier lieu, dont aucun ne peut avoir moins de 90 ans, cela semble être un crédit passablement extraordinaire.

M. CHARLTON: Relativement au paiement de ces pensions, c'est une question de savoir s'il ne peut pas y avoir des fraudes comme celles que l'on a découvertes l'année dernière aux Etats-Unis, où l'on a constaté que l'on payait des pensions à des personnes décédées. Il semble extraordinaire qu'il faille une somme aussi forte pour payer des pensions au sujet de cette guerre, lorsque le nombre des militaires était si faible en premier lieu. Je crois que le gouvernement devrait faire une enquête rigoureuse à ce sujet, car je suis porté à croire qu'il y a des fraudes.

Sir HECTOR LANGEVIN: Il y a des rapports réguliers qui indiquent comment cet argent est distribué, et le département pourra sans doute montrer une pièce justificative satisfaisante pour chacune de ces sommes. Si l'honorable monsieur veut savoir jusqu'à quel âge vivent ceux qui retirent une pension, il n'a qu'à examiner l'article 40, et il verra que John Bright était messager de la Chambre d'assemblée, sous l'ancien régime du Bas-Canada, avant 1837.

Sir JOHN A. MACDONALD

M. HICKEY: J'ai présents à la mémoire quatre vétérans qui demeurent à moins de cinq milles de ma localité. L'un d'eux, âgé d'environ 100 ans, a récemment parcouru à pied quatre milles pour aller chercher son certificat.

M. VAIL: Parmi ceux qui ont retiré une pension l'année dernière il y en avait plusieurs dont l'âge variait de 81 à 89 ans. Il est tout à fait impossible qu'ils aient pu servir dans cette guerre—c'étaient alors des enfants. Il n'y a pas de doute que l'on ne paie des pensions à des personnes n'y ayant pas droit.

M. PATERSON (Brant): Personne ne voudrait que quelqu'un ayant droit au montant ne fût pas sur la liste. Ce n'est pas simplement une question d'argent, mais la liste est un rôle d'honneur. S'il y a sur la liste des gens qui n'ont pas droit d'y être, cela enlève de l'honneur à ceux qui ont droit d'y être. Le montant ne se divise pas bien, car il donne 464 $\frac{1}{2}$ personnes. Le ministre devrait se procurer une liste, indiquant les comtés où demeurent ceux qui retirent une pension.

Sir HECTOR LANGEVIN: Le ministre de la milice prendra sans doute des mesures pour s'assurer mieux que par le passé si tous ces hommes ont droit à une pension.

Dépenses, exposition coloniale d'Anvers, 1886..... \$40,000

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre de l'agriculture nous a promis de plus amples renseignements au sujet de ces expositions.

M. POPE: Mes informations m'autorisent à dire que notre exposition à Anvers est, jusqu'à présent, couronnée de succès. Elle n'est pas aussi grande, et l'on ne s'attendait pas qu'elle serait aussi grande que celle qui aura lieu à Londres. Un grand nombre d'articles y ont été expédiés, et les rapports démontrent que l'exposition est très passable. C'est une exposition qui comprend tous les départements. Il est entendu que tout ce qui a été envoyé là sera aussi envoyé à l'exposition de Londres.

Dépenses se rattachant aux statistiques sanitaires. \$15,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le ministre nous a promis des renseignements détaillés au sujet de la distribution projetée d'argent pour recueillir les statistiques sanitaires.

M. POPE: Comme je l'ai expliqué en comité, ces statistiques ont été recueillies dans, je crois, onze des principales villes du Canada, et maintenant nous proposons d'étendre le système à toutes les villes ayant une population de 5,000 âmes ou plus, qui voudront en profiter. Ces statistiques pour 1884 ont été complétées, et j'espère que nous pourrons les publier mensuellement après le 1er juillet—peut-être pas durant le mois, mais celles de chaque mois durant le mois suivant.

M. WILSON: Je crois que le ministre nous a aussi donné à entendre qu'il étudiait l'opportunité de recueillir ces statistiques dans les districts ruraux, peut-être en utilisant les bureaux d'hygiène des townships. Nous avons aussi attendu une explication de sa part sur le mode d'après lequel il recueille ces statistiques. Je crois qu'il ne sera que juste que les districts ruraux, de même que les cités et les villes, aient le bénéfice de ces statistiques.

M. POPE: Je croyais avoir expliqué tout cela en comité. J'ai dit que ceux qui recueillent ces statistiques sont des personnes nommées par les autorités locales, dont nous avons fait nos fonctionnaires pour cet objet. Quant à la question plus importante de la collection de ces statistiques dans les districts ruraux, cela entraînerait la dépense de beaucoup plus d'argent—peut-être d'un montant plus considérable que celui que la Chambre voudrait me donner, et, dans tous les cas, je voudrais y arriver graduellement.

M. WILSON: Le ministre voudrait-il expliquer les résultats du travail de l'année dernière? Quant aux dépenses de collection dans les districts ruraux, dans Ontario, à tout événement, il pourrait très facilement utiliser les bureaux d'hygiène de township. S'il voulait dire quels ont été les résultats de son système l'année dernière, nous serions peut-être dans une meilleure position pour lui donner l'augmentation demandée pour l'année courante.

M. POPE: Je ne demande pas d'augmentation.

M. WILSON: Oui; mais l'honorable monsieur dit qu'il n'a dépensé qu'une petite partie du crédit voté pour l'année dernière, et qu'il s'attend à dépenser une plus forte somme cette année.

M. VAIL: Peut-être l'honorable monsieur nous dira-t-il s'il a l'intention d'agrandir le champ de ses recherches, vu que l'on va dépenser ce montant additionnel.

M. POPE: C'est le même crédit.

M. VAIL: Oui; mais il n'en a été dépensé qu'une partie comparativement faible l'année dernière.

M. POPE: Comme je l'ai dit, on a l'intention d'étendre le système aux villes ayant une population de 5,000 âmes ou plus.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'ai compris que l'honorable monsieur avait payé une certaine somme, à même ce crédit, à quelque journal d'hygiène, et il a promis des informations quant au montant payé, à la distribution du journal, etc.

M. POPE: Nous payons à un journal d'Ontario, pour Ontario et le Canada en général, \$600, et à un journal français \$400, et un grand nombre d'exemplaires de ces journaux sont distribués dans le pays, à raison de cette subvention.

M. WILSON: Que deviennent ces journaux, qui les reçoit et quel est le but de leur distribution? J'aimerais aussi à demander quelles sont les informations qu'il a l'intention de publier dans ces rapports mensuels.

M. POPE: Les maladies.

M. WILSON: Nous avons assez de maladies; nous n'avons pas besoin de rapports des maladies.

M. MILLS: Je crois que nous devrions avoir encore de plus amples détails. Je crois que l'honorable monsieur a parlé d'aide donnée au journal d'hygiène de M. Playter, de Toronto, et à un journal de Montréal. Je suppose qu'aucun exemplaire de ces journaux n'est distribué à raison de ce que leur donne le ministre; je suppose que l'argent qu'il donne est simplement une contribution destinée à soutenir ces publications. Je ne comprends pas que le ministre dise qu'ils doivent être envoyés à quelque personne en particulier.

M. POPE: Oui; ils sont envoyés à tous les médecins qui sont intéressés dans cette question, et à diverses institutions.

M. MILLS: Nous devons alors comprendre que les médecins reçoivent gratuitement ces journaux—ceux qui font partie du bureau d'hygiène?

M. POPE: Oui.

M. MILLS: Il doit y avoir d'autres personnes qui les reçoivent.

M. POPE: Oui.

M. MILLS: L'honorable monsieur sait-il quelles sont ces personnes?

M. POPE: Je ne puis le dire maintenant. Je puis me procurer leurs noms.

M. MILLS: Nous pouvons naturellement nous tromper, et l'honorable monsieur peut se tromper. Il se peut que le gouvernement aide à une publication qui ne serait pas maintenue sans cette aide.

M. WILSON: Si l'abonnement à ces journaux est de \$1 par année, il y a 25 de ces officiers dans différentes parties du Canada, ce qui formeraient \$25. Nous aimerions à savoir ce que l'on a fait de la balance de \$575. Qui distribue cet argent, et à qui le donne-t-on? On ne devrait certainement pas nous demander de voter cette somme sans nous dire ce que l'on en fait.

CONSERVES ALIMENTAIRES EN BOITES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 142) concernant les conserves alimentaires en boîtes.

(En comité.)

M. COSTIGAN: Je désire amender le deuxième article en retranchant les mots "mis en boîte au Canada." Ces mots ont été insérés dans la discussion qui a eu lieu pendant mon absence, dans le but de donner à nos fabricants des facilités pour exporter leurs marchandises; mais l'addition de ces mots aurait pour effet de limiter l'application de cet acte aux emballeurs canadiens, de sorte que les marchandises de la même classe seraient importées de l'étranger pour leur faire la concurrence sans être soumises aux restrictions de l'acte, ce qui, naturellement, n'était pas l'intention du gouvernement. Je désire aussi amender le troisième paragraphe en ajoutant après le mot "sera," dans la deuxième ligne, les mots "sur conviction sommaire devant un juge de paix."

M. MILLS: Je suppose que ces mots ont pour objet de permettre de poursuivre devant un juge de paix, d'une manière sommaire.

M. COSTIGAN: Je les insère sur l'avis du sous-ministre de la justice.

M. MILLS: Je ne crois pas qu'ils suffisent sans y ajouter autre chose pour forcer la personne à intenté une action *qui tam*.

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

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE.

M. CHAPLEAU: Je propose la dernière lecture du bill (n° 123) concernant les offenses contre la personne.

Ce bill est une addition à l'acte 32 et 33 Victoria, chap. 20, et décrète que quiconque, par de faux prétextes, de fausses représentations, ou d'autres moyens frauduleux,

(a) Engage une femme ou une fille âgée de pas moins vingt et un ans, à avoir un commerce charnel illicite avec un autre que lui-même; ou

(b) Attire ou entraîne telle femme ou fille dans une maison mal famée ou une maison dite de rendez-vous, pour quelque commerce illicite ou dans un but de prostitution; ou quiconque sciemment cache dans une pareille maison telle femme ou fille ainsi attirée ou entraînée;

Est coupable de délit (*misdeameanor*) et passible d'un emprisonnement de deux ans.

Le deuxième article décrète que, lorsqu'il y a lieu de croire qu'une femme et une fille est cachée dans une maison de ce genre, elle peut être emmenée de la maison, par un mandat, et remise à ses gardiens légaux.

M. CHARLTON: Je demanderai au secrétaire d'Etat d'expliquer pourquoi la punition serait infligée à celui qui cause la ruine d'une fille sans avoir de commerce charnel avec elle, lorsque aucune punition n'est décrétée contre le séducteur même. Il me semble que la loi est très loin d'être ce qu'elle devrait être, car, dans la plupart des cas, la ruine de la fille est due au séducteur même, et non au proxénète.

M. CHAPLEAU: J'ai proposé la deuxième lecture du bill tel qu'il est venu du Sénat. Je crois que mon honorable ami a déjà parlé de la question relative au séducteur, et que la Chambre s'est déjà prononcée sur ce point.

M. CHARLTON: Oui; et chaque fois la Chambre a été d'avis que c'est un crime de séduire une fille. Cette loi dé-

crête que c'est un crime de remplir le vile rôle de proxénète, mais je crois que nous ferions mieux de l'amender en décrétant une punition pour celui qui séduit une fille.

M. l'ORATEUR : Cela viendra en comité.

Le bill est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. CHARLTON : Je propose que l'on ajoute à l'article 50 le paragraphe suivant, marqué (c) :

Séduit une fille âgée de moins de vingt-un ans.

L'amendement est rejeté. Pour, 24 ; contre, 43.

M. WELDON : J'appellerai l'attention du secrétaire d'Etat sur le fait que le paragraphe (a) décrète que quiconque engage une femme ou une fille à avoir un commerce charnel illicite avec un autre que lui-même sera coupable, et comme l'acte d'interprétation décrète qu'il faut prendre le contexte pour montrer le sens, si le proxénète était une femme, il est douteux que l'on puisse obtenir une condamnation.

M. CHAPLEAU : Je crois que la rédaction du paragraphe couvrirait les deux cas.

M. WELDON : Le contexte lui donnerait une autre signification.

Le bill est rapporté.

Sur la motion pour la troisième lecture,

M. CHARLTON : Je propose que le bill ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de l'amender en ajoutant à l'article 50, comme paragraphe (c), les mots "séduit une femme âgée de moins de 21 ans."

La Chambre se divise sur l'amendement.

POUR :
Messieurs

Allen,
Armstrong,
Bain (Wentworth),
Blake,
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Cataldal,
Charlton,
Davies,
Edgar,
Fairbank,
Farrow,
Fisher,
Fleming,
Forbes,

Foster,
Gillmor,
Guay,
Guillet,
Gunn,
Harley,
Innes,
Irvine,
Ives,
King,
Kinney,
Kirk,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McOraney,
McIntyre,
McIsaac,

Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Platt,
Rinfret,
Scriver,
Shakespeare,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Wallace (Albert),
Watson,
Wells,
Wilson,
Yeo.—58.

CONTRE :
Messieurs

Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Beaty,
Bergeron,
Bergin,
Blondeau,
Bowell,
Cameron (Inverness),
Campbell (Victoria),
Carling,
Chapleau,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Curran,
Daly,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. Maurice),
M. CHARLTON

Gagné,
Girouard,
Gordon,
Guilbault,
Hackett,
Hall,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Kilvert,
Langevin (Sir Hector),
Lesage,
Macdonald (King's),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),

Massue,
Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
Paint,
Pope,
Ray,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Ross,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taylor,
Temple,
Tupper,
Wallace (York),
White (Cardwell),

Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Ferguson (Leeds & Gren),
Ferguson (Welland),
McCallum,
McDougald (Pictou),
McDougall (C. Breton),
McLellan,
McNeill,

White (Hastings),
Wood (Brockville),
Wood (Westm'land),
Woodworth,
Wright.—72.

L'amendement est rejeté.

Sir JOHN A. MACDONALD : On m'a cordialement applaudi lors de mon dernier vote. Je désire particulièrement que ce bill soit adopté, et, en conséquence, qu'il ne soit pas renvoyé au Sénat. Une motion semblable à celle de l'honorable député de Norfolk-Nord a été faite l'année dernière, puis le bill a été renvoyé au Sénat, qui ne l'a pas favorablement accueilli. Je crains que, si nous renvoyons aujourd'hui ce bill au Sénat, nous n'en entendions plus parler.

Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

L'ACTE DES LICENCES POUR LA VENTE DES LIQUEURS, 1883.

La Chambre se forme en comité général pour étudier le bill (n° 134) concernant l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.

(En comité.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'adoption du premier article. J'avais donné avis de quelques additions à ce bill, mais, après réflexion, je vais les abandonner.

M. BLAKE : Je croyais que l'honorable monsieur avait consenti, dans une occasion précédente, à insérer les mots "est par les présentes suspendu." Il me semble important d'établir d'autres dispositions que celle qu'il y a ici. Je crois qu'il conviendrait de suspendre jusqu'à une époque fixée après la décision du Conseil privé la partie de l'acte qui est déclarée *ultra vires*. D'après les arrangements actuels, il est incertain quelles seront les divisions au sujet de ces cas où les licences pourront n'avoir pas été obtenues en vertu de cet acte pour l'année courante des licences. Je crois que les parties de l'acte qui pourront être rétablies par la décision du Conseil privé devraient entrer en vigueur à partir du commencement de l'année des licences qui suivra cette décision, ou plutôt, pas tant l'année des licences que la prochaine époque où devait commencer l'intervalle préliminaire pour la délivrance des licences. L'honorable monsieur remarquera qu'autrement il se produirait une très grande confusion. Supposons, par exemple, que le Conseil privé rende une décision, en novembre prochain, déclarant que certaines parties de l'acte qui avaient été déclarées *ultra vires* de cette législature, étaient *intra vires* ; l'acte reviendrait immédiatement en vigueur pour un court espace de temps, et ceux qui n'auraient pas obtenu de licence en vertu de cet acte, se trouveraient sans licence pendant une courte période de l'année des licences.

En conséquence, il me semble opportun de suspendre l'application de l'acte jusqu'à la première période à partir de laquelle pour le commencement des moyens à prendre pour obtenir une licence en vertu de l'acte. L'honorable monsieur avait aussi promis d'amender ce bill à cette phase en insérant dans l'annexe cette partie de l'opinion de la cour Suprême sur laquelle nous légiférons.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est très vrai. J'avais réellement oublié cela. Je ne crois pas qu'il serait bien de modifier l'article, qui est, de fait, la résolution solennellement adoptée par cette Chambre. Lorsque les licences seront expirées, il n'en sera pas délivré avant la convocation des Chambres. Je ne crois pas qu'il doive y avoir de difficulté à ce sujet ; mais je me rappelle maintenant que l'honorable monsieur a suggéré — et j'ai cru que c'était une recommandation très opportune — que la décision de la cour Suprême soit ajoutée, sous forme d'annexe. Nous pourrions toute

fois l'amender comme suit: "Est et sera suspendue à moins et jusqu'à."

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

BILL D'ASSURANCE.

M. BOWELL: Je propose que l'ordre pour la troisième lecture du bill (n° 20) à l'effet de modifier l'application de l'Acte d'assurance refondu de 1877, soit mis de côté, et que le bill soit renvoyé au comité général de la Chambre pour être étudié de nouveau.

Il y a eu une courte discussion sur l'opportunité de retrancher du bill l'article 7. D'autres recommandations ont été faites, comprenant quelques modifications; et après avoir consulté ceux qui diffèrent d'opinion sur cette question, d'abord ceux qui regardent l'article comme constituant un empiètement direct sur les droits des provinces, et ceux qui sont d'un avis contraire, on a cru qu'il valait mieux ne pas retrancher l'article, mais l'amender comme suit:—"Aucune police ou certificat ne contiendra aucune condition comportant que cette police ou ce certificat sera annulé par une déclaration fautive insérée dans la demande de cette police ou de ce certificat, excepté dans les cas où telle déclaration serait essentielle au contrat." L'honorable député d'York-Nord (M. Mulock) désire aussi proposer, en comité, un amendement qui établira clairement que les articles 4, 5, 6 et 7 ne s'appliquent pas aux compagnies mentionnées dans l'article 10.

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

(En comité.)

Je propose que l'article se lise comme suit:

Aucune police ou certificat ne contiendra aucune condition comportant que cette police ou ce certificat sera annulé à raison de quelque déclaration fautive insérée dans la demande, à moins que cette condition ne soit restreinte aux cas où telle déclaration est essentielle au contrat.

L'amendement est adopté.

M. BOWELL: Je propose que les mots "ou enregistré" soient insérés après le mot "licencié," dans la 19^{ième} ligne.

L'amendement est adopté.

Sur l'article 6,

M. MULOCK: Je propose que l'on amende l'article en insérant, après le mot "compagnie," dans la 2^{ième} ligne, les mots suivants: "n'étant pas une des compagnies, sociétés ou associations mentionnées dans l'article 11 de cet acte." L'article 11 étant l'article 10 dans le bill tel que réimprimé, tel qu'amendé et rapporté par le comité des Banques et du Commerce.

L'amendement est adopté.

M. IVES: Je propose que l'on ajoute ce qui suit, comme 12^{ième} article du bill:

1. Toute police émise par une compagnie étrangère licenciée en vertu de cet acte en faveur d'une personne résidant au Canada, renfermera une clause à l'effet qu'une action pour faire remplir les obligations de la dite police pourra valablement être intentée devant n'importe quel tribunal compétent de la province dans laquelle demeure, ou demeurerait l'assuré lors de son décès.

M. WELLS: En donnant à l'article 6 une forme négative, plutôt qu'affirmative, la Chambre a cherché à donner au parlement juridiction dans une question dans laquelle il était admis qu'il n'en avait pas; mais par cet amendement elle entre directement dans la cause de Parson vs. la Reine tel que décidée, dans tous les cas, par la cour d'appel d'Ontario.

M. Bourinot a exposé la loi en ces termes:

Les polices d'assurances étant de simples contrats d'indemnité contre les pertes causées par le feu, et comme tous les autres contrats personnels entre parties, régis par des lois locales ou provinciales, la législature provinciale a le pouvoir de régler les incidents légaux de contrats qui doivent être mis en vigueur devant ses tribunaux et de prescrire les conditions auxquelles les corporations étrangères ou agricoles auront la

permission de faire des opérations dans les limites de la province—pouvoir étant donné, par la constitution, aux législatures locales, de légiférer sur les droits et les biens civils.

Si cette Chambre, par ce changement à l'article 6, a jugé à propos de se donner juridiction, elle va certainement trop loin en rédigeant un contrat en vertu de l'article maintenant soumis. Le paragraphe 8 de l'article 5 déclare aussi ce qui devra être une des conditions du contrat; en d'autres termes, il passe expressément contrat pour les parties, une chose que, j'en suis sûr, ce parlement n'a pas le pouvoir de faire.

M. IVES: En réponse à l'honorable monsieur, je puis dire que cet amendement a été rédigé pour répondre à l'objection même qu'il a soulevée. L'honorable député d'Argenteuil, (M. Abbott) qui, je pense, relativement au premier article 7, a d'abord dit que c'était une déclaration de ce que devait être la loi, plutôt qu'une condition d'après laquelle les compagnies établies en vertu de cet acte devraient faire affaires, a suggéré de rédiger l'amendement comme j'ai proposé de le rédiger, de façon à répondre à l'objection de l'honorable monsieur. Si je comprends bien cet article, il établit une condition d'après laquelle des compagnies formées et faisant affaires en vertu de cet acte devront faire leurs opérations. Elles ne sont pas obligées de venir ici. Cet amendement ne déclare pas ce que devra être la loi, mais établit simplement une autre condition à laquelle devront se conformer les compagnies faisant affaires en vertu de cet acte, savoir: qu'elles ne devront pas faire affaires en vertu de cet acte à moins qu'elles ne mettent dans leurs polices la condition qu'un porteur de police a un droit d'action devant une cour de juridiction compétente dans la province où il réside.

M. WELLS: Si la loi peut être éludée de cette manière, il est tout à fait évident que vous pouvez dicter ce qu'un contrat devra comporter, il est évident que vous faites un contrat entre les parties; il est évident que c'est une matière de droits civils, et partant, il est évident que cette Chambre n'a rien à y voir. Cela est très ingénieux, je l'admets, mais ce n'est qu'ingénieux, et je suis fermement convaincu que cela n'étant qu'une échappatoire, vous ne pouvez pas donner à cette Chambre juridiction de cette manière. S'il en est ainsi, vous pouvez toujours faire un contrat entre les parties en déclarant simplement qu'aucune compagnie ne devra faire affaires avant de préparer un contrat sous une forme particulière.

M. WHITE (Cardwell): Ai-je compris que l'honorable monsieur a dit qu'il n'aurait aucune objection à ce que cela fut inséré sous une forme négative, c'est-à-dire qu'aucune police ne devrait renfermer la condition que l'on doit prendre une action au lieu où est situé le bureau principal de la compagnie, savoir: dans l'Etat de New-York?

M. WELLS: Je ne veux que l'on se méprenne sur le sens de mes paroles. Je ne m'oppose pas à ce que l'on déclare que cela est la loi; mon seul désir, c'est que cette Chambre ne fasse rien qui soit *ultra vires*. Je n'ai pas dit que je n'avais aucune objection à ce que cette disposition fut mise sous une forme négative. Ce que j'ai dit, c'est qu'on l'avait mise sous une forme négative, cherchant ainsi à atteindre leur but. Mais je pense que c'est une distinction qui ne comporte aucune différence.

M. WHITE (Cardwell): C'est exactement ce que j'allais faire remarquer. Nous avons déjà adopté une condition sous une forme négative, et elle a été acceptée par le comité. Il est tout à fait évident que si nous déclarons ce qui ne devra pas être inséré dans la police, nous pouvons déclarer ce qui devra y être inséré.

Il me semble que la difficulté que l'honorable monsieur soulève s'applique à un grand nombre d'articles de ce bill comme à cet article en particulier. Nous avons déjà, dans un autre endroit, où la question a été discutée à fond, con-

senti à insérer ces conditions comme les seules d'après lesquelles ces compagnies devront faire affaires au Canada. Nous avons le droit de déclarer si elles feront ou non affaires en ce pays. Si nous avons ce droit, nous avons certainement celui d'établir les conditions auxquelles nous devons leur permettre de faire affaires au Canada. Ayant déclaré, par exemple, qu'elles devront faire un dépôt et des rapports, il me semble que nous pouvons aller encore plus loin et déclarer qu'elles devront faire affaires pourvu qu'elles consentent à insérer certaines choses dans leur contrat; nous ne faisons pas le contrat pour elles, mais nous disons qu'elles devront mettre dans leurs polices telles et telles choses.

Au comité, l'on nous a soumis une police qui renfermait la condition que, lorsqu'une action était intentée, elle devait l'être à l'endroit où est situé le principal bureau de la compagnie. On nous a dit que cela avait été abandonné et que les polices plus récentes ne renfermaient pas cet article, le soin de décider la question étant entièrement laissé aux tribunaux. Ce que nous désirons ici, c'est d'éviter toutes causes de contestation; et, après avoir inséré tant d'articles qui doivent être incorporés comme condition de la police, il n'y a aucune raison pour que nous ne demandions pas aux compagnies de mettre cette nouvelle condition que, lorsqu'une action sera intentée, elle devra l'être dans la province où demeure la personne assurée.

M. WELLS: L'honorable monsieur se trompe lorsqu'il dit que la police renfermait un article exigeant que l'action fût intentée au lieu du bureau principal. C'était à la cour de circuit, dans quelque état que fût le bureau principal.

M. ROBERTSON (Hamilton): J'ai ici la police:

Le contrat contenu dans ce certificat et dans la dite demande, sera absolument régi et rédigé d'après la constitution et les règlements de la dite association et les lois de l'Etat de New-York, le lieu de ce contrat devant être, suivant convention expresse, le bureau local de la dite association, dans la cité de New-York; et ailleurs que dans le dit Etat, aucune action ou procédure en loi ou en équité ne devra être prise, excepté à la cour de circuit ou de district des Etats-Unis; et la dite association ne sera pas sujette à être poursuivie, et aucune action ou procédure ne devra être prise lorsqu'une année se sera écoulée depuis la date de la mort du dit membre.

M. WELLS: Dans les cours de circuit, partout où elles sont.

M. ROBERTSON (Hamilton): Cela ne veut pas dire les cours de circuit du Canada.

M. IVES: L'honorable monsieur, l'autre jour, a rédigé lui-même un amendement et l'a présenté, en remplacement de ma motion; d'après cet amendement, aucune compagnie ne devait insérer de conditions comme celle-là dans la police qui vient d'être lue. J'ai pensé qu'il consentait à la chose, et il me semblait qu'il était préférable que l'on déclarât que nos tribunaux eussent juridiction si l'on voulait donner un permis ou licence à une compagnie.

M. WELLS: Quant à moi, je n'y ai aucune objection, mais il me semble que c'est *ultra vires*.

M. ROBERTSON (Hamilton): Je ne crois pas qu'il y ait des doutes sur la question de savoir si, dans le cas où une police donnée par une association ne contiendrait pas cette restriction, l'on pourrait intenter une action au Canada; mais cette clause restrictive a été insérée pour obliger l'assuré à intenter son action dans l'Etat de New-York.

M. WELLS: Cette clause est omise dans les polices aujourd'hui émises.

M. BOWELL: Toute l'augmentation est basée sur la présomption que, dans la cause de Parsons vs. la Compagnie d'assurance Queen, le Conseil privé a déclaré que ce parlement n'avait aucun pouvoir de légiférer sur des questions affectant les assurances dans la Confédération en général.

M. DAVIES: Non.

M. WHITE (Cardwell)

M. BOWELL: Si je comprends bien la décision des juges, ils n'ont pas été jusque-là. Ils ont maintenu le droit des provinces de légiférer sur cette question particulière, mais ils ont dit, de plus, que le droit du parlement fédéral de légiférer pour le pays en général n'était pas en cause, et partant, ils n'ont donné aucune opinion sur la question.

Par déduction, j'ai tiré la conclusion que ce parlement avait le droit, lorsqu'il traite une question affectant la Confédération en général, d'établir les dispositions que, d'après les tribunaux, les différentes législatures locales ont le droit d'insérer dans les polices affectant seulement les provinces. Je crois avoir compris que l'honorable député de Bruce (M. Wells) avait dit que les cours d'appel, dans Ontario, avaient décidé que ces questions n'étaient que de la juridiction des législatures locales. Je ne sais pas si c'est le cas; mais, après avoir examiné la cause de Parsons vs. la Reine, j'en suis venu à la conclusion que les juges n'ont donné aucune opinion sur l'autorité du parlement dans les questions de ce genre.

M. MILLS: Aucune législature, qu'elle soit souveraine ou dépendante, ne peut créer une corporation qui puisse faire affaires au-delà de sa propre juridiction. Le parlement d'Angleterre peut créer une corporation, mais il ne peut pas créer une corporation qui puisse faire affaires en France ou en Espagne; le pouvoir que cette corporation aurait de faire affaires dans ces pays, est une matière de courtoisie. Le fait qu'une législature locale peut seulement créer une corporation ayant la faculté d'opérer dans les limites de la province, n'empêche pas cette corporation de faire affaires ailleurs. Qu'elle y fasse affaire, ou non, c'est pure matière de courtoisie. Parce qu'une législature locale ne peut pas créer de corporation qui ait la faculté d'opérer dans toute la Confédération, il ne semble pas qu'un semblable pouvoir existe ici. Nous considérons la nature de la corporation, le but pour lequel elle existe; nous examinons l'acte de l'Amérique Britannique du Nord pour trouver où réside le pouvoir en vertu duquel une corporation exerçant ces fonctions peut être créée, et comme mon honorable ami l'a fait remarquer, je pense, s'il était décidé par les cours d'Ontario que ces pouvoirs appartiennent aux provinces, le fait qu'une province n'a aucun pouvoir de créer ces corporations pour opérer en dehors de ses propres limites, ne prouve pas que ce pouvoir appartient au parlement fédéral. Je pense que le pouvoir appartient aux provinces et que nous ne pouvons nous permettre d'adopter une législation de ce genre.

M. DAVIES: Si le comité devant lequel ce bill est resté si longtemps a cru qu'il ne pouvait pas imposer certaines restrictions ou obligations à ces corporations étrangères, ce comité ne pourrait jamais permettre qu'elles fissent affaires au Canada. La question de savoir si la loi vous donne ce pouvoir n'est pas décidée. Dans la cause de Parsons vs. La Reine, il n'a pas été décidé que ce parlement n'avait pas le pouvoir que nous prétendons avoir, mais il a simplement été décidé que les législatures provinciales avaient certains pouvoirs de déterminer les conditions auxquelles les compagnies d'assurances pouvaient faire affaires dans leurs provinces respectives. Je ne suis pas prêt à partager en son entier l'opinion émise par mon honorable ami (M. Mills), qu'une corporation locale, parce qu'elle est légale dans son essence, a le pouvoir de faire affaires partout. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord stipule que les législatures provinciales peuvent les constituer pour des opérations provinciales seulement. Nous avons autant de pouvoir d'adopter l'article soumis au comité que nous en avons d'en adopter un autre. Si cet article est *ultra vires*, un certain nombre d'autres sont aussi *ultra vires*; et s'ils étaient tous *ultra vires* et que cela fût connu du comité, ces compagnies n'auraient jamais eu la faculté de faire affaires ici. Le fait qu'elles doivent émettre des polices au Canada, et qu'en vertu d'un article inséré dans leurs polices elles

peuvent forcer les gens à poursuivre les compagnies aux Etats-Unis, est monstrueux.

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

CHEMINS DE FER AU NORD-OUEST.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 147) pour autoriser l'octroi de certaines subventions en terres pour la construction des chemins de fer mentionnés dans ce bill.

M. BLAKE : Le bill n'est pas conforme à l'opinion que j'ai de l'énoncé relatif à ce qu'il devrait être, et j'ai compris qu'il devait stipuler que ces octrois seraient faits conformément aux arrêtés du conseil ; mais le bill, tel que rédigé, est entièrement vide et ne contient rien de plus que les résolutions. Il devrait être un peu modifié et j'insisterai pour qu'il y soit fait des amendements, à moins que l'honorable monsieur n'adopte l'opinion qu'il devait suivre quand les résolutions nous ont été soumises. En tous cas, j'ai un autre amendement que je désire proposer.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur a raison quant à l'intention que j'ai exprimée, et je crois qu'il serait préférable que la discussion du bill fût ajournée à demain.

Motion ajournée.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 144) à l'effet d'autoriser l'augmentation de la police à cheval du Nord-Ouest.

M. BLAKE : L'honorable premier ministre voudra-t-il avoir l'obligeance de dire si l'on a l'intention de suivre, pour la police à cheval, le système général d'organisation relatif aux officiers et aux sous-officiers, etc., ou si l'on propose quelques changements sous ce rapport ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le système sera le même. Le corps a été partagé en divisions de 100, ce qui est un chiffre plus considérable que l'effectif ordinaire d'une compagnie dans un régiment. Chacune de ces divisions est commandée par un surintendant et un inspecteur. On se propose de suivre le même système.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Combien d'officiers, d'après ce système, chaque compagnie de 100 hommes aura-t-elle ? Dans l'armée anglaise, je pense qu'il n'en est pas ainsi de l'effectif d'un escadron de cavalerie. Combien y aura-t-il d'officiers dans chaque compagnie ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Deux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il me semble que ce n'est pas un grand nombre pour un service de ce genre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui ; mais c'est là ce que l'on se propose de faire aujourd'hui.

Le bill est lu la deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 1,

M. BLAKE : D'après ce que l'honorable premier ministre vient de dire, je suis porté à croire que l'on veut adopter, quant aux 500 hommes additionnels, le même système qui existe aujourd'hui quant aux 500 hommes qui composent l'effectif, de sorte que, à moins que nous ne puissions économiser dans l'achat des approvisionnements, les dépenses seront aussi élevées.

Sir JOHN A. MACDONALD : La solde et les allocations seront les mêmes.

M. BLAKE : Et, parlant dans un sens général, ce projet doublera les dépenses.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; les dépenses diminuent d'une façon très rapide. Autrefois, les provisions étaient très dispendieuses, les moyens de transport très défectueux, et en résumé, les provisions étaient plus dispendieuses, en conséquence de l'état du pays. Or, les moyens de communications avec le Nord-Ouest étant parfaits, ou à peu près, nous constatons que nous pouvons trouver des entrepreneurs qui consentent à envoyer des soumissions de toutes les parties de la Confédération. Nous avons eu des soumissions des provinces maritimes pour provisions, sellerie et choses de ce genre. Il y a aujourd'hui une compétition suffisante que nous n'avons pas eue jusqu'ici, et les propriétaires de pâturages, les éleveurs du Nord-Ouest commencent à lutter pour l'approvisionnement de bestiaux. Ce n'est que depuis cette année. Il n'y a pas de doute que les prix de tous les articles vont baisser, et bien que, dans le moment, je ne puisse pas donner une estimation de la réduction des dépenses, elle sera considérable, et j'espère pouvoir donner une estimation approximative quand nous discuterons les estimations nécessaires pour répondre à cette augmentation.

M. BLAKE : L'honorable monsieur n'a pas remarqué que j'ai fait cette hypothèse. J'ai dit qu'en supposant que le prix des provisions fût le même, les dépenses seraient doublées. Le prix des provisions varie. Les frais d'entretien de 500 ou 1,000 hommes augmenteront ou diminueront d'après le prix des provisions ; mais, homme pour homme, les frais seront doubles.

Sir JOHN A. MACDONALD : La solde sera double, naturellement, pour les sous-officiers et les hommes, mais non pour le commissaire. De fait, nous ne doublerons pas le nombre des sous-officiers.

M. BLAKE : Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas deux chefs. Ce système ne doit-il être appliqué qu'à la bibliothèque ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il nous est impossible d'avoir, au Nord-Ouest, un commissaire parlementaire et un commissaire général.

M. BLAKE : Il y serait moins dangereux qu'il y eût là divergence d'opinion, puisqu'il pourrait arriver que les deux chefs fussent séparés par une distance telle, que l'un ne pourrait pas marquer ses dix commandements sur la page de l'autre ; ce qui pourrait arriver avec ces pédagogues dans les limites restreintes de la bibliothèque. Naturellement, je comprends parfaitement que nous devons nous attendre à ce que les prix des provisions diminuent et diminuent rapidement. Mais je ferai à l'honorable monsieur une observation qui m'a été faite dans une lettre que j'ai reçue l'autre jour, au sujet de la question dont il a parlé, la compétition. On me représentait, dans cette lettre, que les facilités pour une compétition efficace seraient énormément augmentées si le gouvernement demandait des soumissions pour la livraison d'articles nécessaires aux stations de chemin de fer, et des soumissions séparées pour le transport de ces articles des stations de chemin de fer à l'intérieur. On m'a représenté que les soumissions simultanées pour l'approvisionnement d'articles et pour leur transport dans les parties éloignées de l'intérieur, empêchaient en réalité les soumissions d'un grand nombre de personnes, qui pourraient très bien s'entendre avec les compagnies de chemin de fer, etc., pour livrer ces articles à certains endroits, à Regina, par exemple, et à quelques autres localités ; ce qui contribuerait considérablement à augmenter la compétition pour l'approvisionnement d'articles à toutes les stations de chemin de fer. Mais si le gouvernement, sachant que ces articles sont nécessaires à ces stations de chemin de fer, demandait séparément des soumissions pour le transport d'une quantité donnée de marchandises d'un tel point, il obtiendrait alors la compétition locale ; mais l'on m'informe que certaines compagnies et de grandes maisons qui avaient fait des affaires

considérables en s'occupant de la vente et du transport des marchandises avaient eu d'immenses avantages sur d'autres personnes, vu la connaissance qu'elles avaient et l'occasion qu'elles avaient de vendre ces marchandises et de les livrer; et, certainement, cela en mettait un grand nombre dans l'impossibilité de faire des soumissions pour cette opération combinée de livrer les articles aux stations de chemin de fer et de les transporter à l'intérieur.

Je ne me prononce pas fortement sur la question, car les faits ne me sont pas familiers, mais il ne me semble pas déraisonnable de dire qu'un bon nombre de grandes maisons qui n'ont pas d'affaires au Nord-Ouest pourraient faire des soumissions pour fournir ces approvisionnements si l'honorable monsieur stipulait qu'ils seront livrables à tels et tels endroits sur le chemin de fer; puis, on pourrait faire d'autres contrats pour les transporter à l'intérieur.

Sir JOHN A. MACDONALD: Naturellement, cette question a été soulevée et portée à la connaissance du département, et cela permettra peut-être à d'autres personnes de faire des soumissions pour approvisionnements. Mais cela impliquerait la nécessité, de la part du gouvernement, de transporter les provisions de ces différents points. S'il y avait vingt ou vingt-cinq endroits à approvisionner, le gouvernement ne pourrait pas faire d'arrangements économiques en vertu desquels on pourrait se procurer des attelages aux différents endroits de la livraison sur le chemin de fer. Il y a plusieurs endroits éloignés du chemin de fer, et vous ne pouvez pas faire cela. Il faudrait organiser quelque service de transport, et si ce système est introduit en ce qui concerne la police à cheval, il pourrait l'être, par exemple, en ce qui concerne les approvisionnements des sauvages, et ce serait un service de transport considérable. Il est infiniment préférable que les soumissionnaires livrent les articles aux différents endroits, comme d'après le système actuel. Il peut arriver, peut-être, que quelques hommes soient mis hors concours parce qu'il ne leur convient pas de conclure des arrangements pour le transport; cependant, il y a assez de compétition pour assurer que les articles qui sont aujourd'hui fournis sont au plus bas prix possible. A l'heure qu'il est, la compétition est vigoureuse, très vigoureuse, excepté dans quelques localités éloignées, où il ne convient pas aux gens de faire le transport. Dans ces quelques endroits éloignés, le gouvernement est obligé de faire des exceptions, mais, en général, après avoir consulté les gens qui comprennent ce genre de choses, l'on a cru plus économique que les différentes stations où des provisions sont nécessaires soient fixées, et que, sans autres dépenses de la part du gouvernement ou sans nécessité de faire de nouveaux arrangements, les gens fixent leurs soumissions et livrassent les articles nécessaires.

M. BLAKE: Je n'ai pas proposé que le gouvernement organisât un service de transport, et je regretterais qu'on le comprît ainsi. Tout ce que je suggère, c'est que le gouvernement demande des soumissions pour la livraison de marchandises à certaines stations de chemin de fer, et demande des soumissions pour le transport de tant de tonnes de marchandises aux différents endroits où l'on en a besoin, et accorde séparément ces deux contrats, confiant aux voituriers du pays les contrats relatifs à la livraison aux stations de chemin de fer des divers articles, épicerie ou autres choses. L'honorable monsieur devrait nous donner, je pense, quelques autres renseignements au sujet de la cause ou des causes de ces représentations alarmantes de Washington et du gouvernement du Manitoba au sujet du triste état de choses qui règne dans cette province.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne voudrais pas effrayer l'honorable monsieur.

M. WATSON: Il serait beaucoup plus satisfaisant, je crois, pour les voituriers et les entrepreneurs, que l'on adoptât quelque système comme celui suggéré par le chef de la gauche, système au moyen duquel les marchandises pour-

M. BLAKE

raient être livrées à certaines stations le long du chemin de fer, et un contrat distinct donné pour le transport de ces marchandises. Il y a au Nord-Ouest un grand nombre de voituriers qui sont simplement sous le contrôle des grands entrepreneurs. Ils doivent se rendre aux conditions de l'entrepreneur, ou ils ne peuvent pas avoir de marchandises à transporter. Même en ce qui concerne les dernières soumissions qui ont été demandées, quelques-uns des marchands d'Ottawa sont venus me trouver et m'ont demandé si je connaissais les dépenses qu'entraînerait le transport des marchandises depuis Régina jusqu'à Prince-Albert. C'était une question dont ces marchands d'Ottawa n'avaient aucune idée. Ils pouvaient, disaient-ils, se figurer ce que coûterait le transport de ces marchandises à Régina ou à Qu'Appelle, mais ils ne pouvaient pas se figurer combien coûterait le transport de ces marchandises, depuis ces endroits jusque dans l'intérieur. Et puis, il n'y aurait aucun inconvénient pour diviser ces contrats. La chose serait moins dispendieuse et plus satisfaisante. Naturellement, le système actuel peut causer moins d'embarras au gouvernement, mais, en règle générale, je pense qu'il coûte plus cher et qu'il donne moins de satisfaction au public. Il encourage les grandes compagnies à monopoliser le transport des marchandises au Nord-Ouest. En règle générale, il n'y a que deux compagnies qui font tous les transports au Nord-Ouest, et s'il y avait une plus forte compétition, je pense que le service serait mieux fait et moins dispendieux. Je suis convaincu qu'en ce qui concerne le transport des marchandises, il serait plus satisfaisant pour le peuple de conclure un contrat directement avec le gouvernement plutôt que d'être sous le contrôle d'un seul grand entrepreneur, qui fournirait toutes les marchandises, car à moins que les gens ne paient un certain prix pour le transport des marchandises, ils ne peuvent pas les faire transporter. On pourrait, je crois, organiser aux principales stations quelque système d'après lequel on livrerait des articles de meilleure qualité, pour le même argent.

Comme le premier ministre l'a dit, il serait difficile, en quelques endroits, d'avoir des taux de transport, et il serait peut-être nécessaire de faire des contrats avec des petites compagnies, des compagnies locales, pour la livraison de ces marchandises; mais à des endroits comme Qu'Appelle, Medicine-Hat et Calgary, où de grandes quantités de marchandises sont livrées, je crois qu'il serait préférable et moins dispendieux de diviser le contrat.

Le bill est rapporté.

MAÎTRE DU HAVRE A HALIFAX.

Le bill (n° 148) à l'effet d'amender l'acte concernant la nomination d'un maître de havre à Halifax, est lu la deuxième fois, examiné en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 140) concernant la police à cheval du Nord-Ouest. C'est un bill du Sénat, dont la présentation a été motivée par les derniers événements du Nord-Ouest, alors que la police à cheval et les volontaires agissaient de concert. Aucune disposition ne concernait leur action conjointe, et les lois militaires n'étaient pas appliquées à la police à cheval. Les hommes qui appartenaient à ce corps n'étaient passibles d'être punis pour toute négligence dans leurs devoirs, qu'en vertu de l'Acte relatif à la police à cheval. Outre les dispositions insérées par le Sénat, il est nécessaire d'insérer un article prescrivant les rangs relatifs des corps.

Le bill est lu la deuxième fois, considéré en comité et rapporté.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12.10 a.m., mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 23 juin 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. SPROULE : Avant que l'ordre du jour ne soit appelé, je désire donner une explication et faire une correction au sujet d'un article publié dans le *Canada Presbyterian* le 27 du mois dernier, et qui a été reproduit dans le *Monitor* de Meaford et autres journaux. L'article est intitulé : Le Dr Sproule et le clergé." Il est ainsi conçu : le commencement est du *Monitor* de Meaford :

Le *Canada Presbyterian* du 27 du mois dernier tance vertement un député (et avec raison, croyons-nous, à cause des réflexions qu'il a faites au sujet des pétitions contre l'acte Scott). Voici l'article en question : "Durant les deux ou trois dernières semaines, un grand nombre de pétitions contre le bill du cens électoral ont été présentées à la Chambre des communes. Il y avait, entre autres, une pétition signée par le Dr Laing et, croyons-nous, par plusieurs autres membres du clergé de Dundas ; elle fut présentée par M. Bain, député de Wentworth-Nord. Si le rapport est exact—et la chose n'est pas contredite—cette pétition a été accueillie par le cri : "Politiciens chrétiens et autres fanatiques," M. Sproule, député d'un des arrondissements de Grey, étant le principal délinquant. Or, si ces faits sont exacts, et nous serions heureux d'apprendre qu'ils ne sont pas comme on les a représentés, une semblable conduite est une honte pour le parlement, une honte pour la Confédération ; c'est surtout une honte pour les soi-disant représentants du peuple, qui se sont rendus coupables d'une conduite aussi méprisable et aussi indigne. Si un homme du caractère et de la position de Dr Laing ne peut pas déposer une pétition devant le parlement de son pays sans être grossièrement insulté, le Canada n'est pas un pays où l'on puisse demeurer et ne mérite pas qu'on combatte pour le défendre. Le Dr Laing n'est pas un "politicien" dans le sens ordinaire du mot. S'il est libéral, c'est un libéral d'un caractère très conservateur. Ce n'est très certainement pas un "fanatique." Personne ne doute qu'il soit chrétien. Cette dernière partie de l'accusation est donc fondée.

C'est un citoyen chrétien qui ose, après trente ans de travaux sérieux pour les plus grands intérêts de son pays d'adoption, déposer devant le parlement du Canada une pétition rédigée en termes respectueux. On accueille son nom par des cris poussés par des hommes censés être les gardiens de l'honneur de leur pays et les protecteurs des citoyens du royaume. Il existe un sérieux état de choses au Canada, assurément, puisque le fait qu'un pétitionnaire est ministre et chrétien l'expose aux railleries des membres de la Chambre des communes. Le droit de pétition et le droit d'être traité poliment et dignement au parlement n'est pas matière de parti politique. Pas un conservateur respectable ne se sent obligé d'exposer ces insultes lancées au docteur Laing dans la Chambre des communes. Celui qui voudrait défendre une semblable conduite s'en rendrait coupable. Il n'est peut-être personne au Canada qui ne ressente l'insulte plus vivement que les conservateurs de la congrégation du docteur Laing. Les électeurs chrétiens de Grey-Est feraient mieux d'examiner attentivement cette affaire. C'est un presbytérien, cette fois, mais il peut arriver que la prochaine fois ce soit un épiscopalien ou un méthodiste. La population chrétienne de Grey-Est peut facilement trouver, dans ses rangs, un député conservateur qui ne criera pas : "politiciens chrétiens et autres fanatiques," quand la pétition d'un ministre respecté sera déposée devant le parlement.

Je désire dire que dans l'en-tête du *Monitor* de Meaford, bien qu'il ne soit composé que de quelques lignes, il y a une erreur. Il parle de pétitions présentées contre l'acte Scott ; les pétitions n'avaient pas trait à l'acte Scott. L'article même, bien qu'il soit vrai en partie, est inexact quant au fond. Lorsque les pétitions ont été présentées, un certain nombre de députés ont crié diverses choses, entre autres "15 centins le cent." Quand la pétition en question a été présentée, j'ai dit : "Elle vient d'un bon politique chrétien ; assurément, cela doit compter," en plaisantant. Je nie l'avoir fait d'une manière blessante. Je n'ai rien entendu

de la dernière partie de l'observation avant que l'honorable député de Norfolk Nord (M. Charlton) l'eût employée dans un discours qu'il prononça quelque temps après. J'ai alors distinctement nié m'être servi de la remarque mentionnée par l'honorable député de Norfolk-Nord. Croyant que la dénégation serait publiée dans les *Débats*, je ne m'en suis plus occupé ; mais voyant qu'elle n'était pas dans les *Débats* et que la chose faisait le tour de la presse, j'ai cru, en justice pour moi-même et pour les membres du clergé qui ont signé la pétition, que je devais faire cette correction et donner cette explication.

M. CHARLTON : Comme on a fait allusion à moi, on voudra bien me permettre de dire un mot. Il est malheureux, je pense, que l'honorable député de Grey-Est (M. Sproule) n'ait pas opposé ce désaveu lorsque les paroles ont été prononcées. Voici les faits, brièvement exposés : Des pétitions ont été présentées contre le bill du cens électoral. Ces pétitions ont été reçues du côté de la droite par des cris de dérision et par les mots de "15 centins le cent." Lorsque la pétition signée par le révérend Dr Laing fut présentée, l'honorable député de Grey-Est s'est servi des mots "politiques chrétiens et autres fanatiques."

M. SPROULE : Je ne me suis servi d'aucun des mots "autres fanatiques." Je l'ai nié alors et je le nie maintenant.

M. CHARLTON : J'ai alors appelé l'attention sur le fait que le droit de pétition était considéré comme un droit sacré accordé à tous les sujets anglais, que le pétitionnaire était toujours traité avec courtoisie, que l'on n'avait pas fait usage de cette courtoisie dans cette circonstance, et quand ces cris ont été poussés par les honorables députés de la droite, j'ai appelé votre attention sur le langage employé relativement à la pétition signée par le révérend M. Laing. Si l'honorable député de Grey-Est ne s'est pas servi de cette expression, il est malheureux qu'il ne l'ait pas répudié immédiatement.

M. SPROULE : Je l'ai fait. J'ai dit, quand l'occasion s'en est présentée, que je n'avais fait usage d'aucune expression semblable.

ANNIVERSAIRE DE LA CONFÉDÉRATION.

M. BLAKE : Avant que l'ordre du jour ne soit appelé, j'aimerais demander à l'honorable premier ministre de dire, pour l'information de la Chambre, s'il se propose de siéger le jour anniversaire de la Confédération ou d'ajourner pendant quelque temps. Hier soir, à l'ajournement, il a été présenté, au sujet du Nord-Ouest, plusieurs documents qui ont trait à la période qui s'étend de 1878 à 1885. Est-ce que ce sont là tous les documents de date antérieure au commencement des troubles, qui doivent être présentés ? Il est impossible de traiter la question d'une manière satisfaisante tant que le gouvernement n'aura pas présenté tous les documents qui s'y rattachent.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne sache pas qu'il y ait d'autres documents, excepté les différents rapports sur les affaires des sauvages qui sont envoyés à l'heure qu'il est. Si c'est le désir de la Chambre, le gouvernement a l'intention de siéger le jour anniversaire de la Confédération.

M. BLAKE : Non le jour de la Saint-Jean ?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est mon jour.

M. BLAKE : Non ; l'honorable premier ministre n'est pas encore canonisé. Cela exige beaucoup de temps, et il faut subir avec succès l'épreuve de la sérieuse inquisition, où l'avocat du diable est le principal accusateur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Mon honorable ami ne voudra-t-il pas se charger de cette besogne ?

M. BLAKE : L'honorable premier ministre voudra peut-être porter son attention sur des questions moins pressantes

que sa canonisation, et nous dire si nous devons comprendre que nous avons devant nous tous les documents qu'il se propose de nous soumettre et qui ont trait aux affaires qui ont précédé le soulèvement; en même temps, j'aimerais lui demander de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de la police à cheval.

TRAITÉ DES PÊCHERIES.

M. MITCHELL: J'aimerais poser au gouvernement une question analogue à celle que je lui ai faite il y a quelques jours, question qui affecte nécessairement les intérêts des provinces maritimes et dans une mesure considérable ceux de Québec et d'Ontario. Je parle maintenant de la position où seront, le 1er juillet, nos pêcheurs et nos négociants de poisson. Je n'ai pas vu moi-même l'avis officiel, mais je suis informé, sur de bonne source, que les Etats-Unis ont annoncé que le 1er juillet les droits sur le poisson frais seront imposés de nouveau. L'autre jour, nous avons appris pour la première fois, que des négociations étaient entamées dans le but d'assurer un traité de réciprocité entre les Etats-Unis et la Confédération; nous avons appris aussi que l'on avait adopté quelques moyens dans le but d'en venir à une entente relativement à la ligne de conduite que l'on devait suivre au sujet des pêcheries du Canada à l'expiration du traité, le 1er juillet. Ce que je désire demander au très honorable premier ministre, c'est ceci: Est-il vrai—et je le crois—que les Américains ont publié un avis—je crois que l'avis était envoyé au département du trésor—annonçant que le 1er juillet le poisson frais et autres articles exempts de droits en vertu du traité qui est à la veille d'expirer, seraient encore frappés d'un droit? Comme cette question intéresse mon comté dans une grande mesure et comme elle intéresse aussi considérablement les provinces maritimes, nous ne devons pas retarder au dernier moment pour donner des renseignements à notre population sur la condition où seront nos pêcheries après le 1er juillet. Aujourd'hui, la pêche est une des principales industries des provinces maritimes; chaque jour, des douzaines de cargaisons de poisson partent de ces provinces, cargaisons dont l'ensemble est estimé à des centaines de milliers de dollars.

Je ne suis pas sûr d'avoir parfaitement compris, l'autre jour, les explications du très honorable premier ministre, mais j'ai compris que le gouvernement du Canada était prêt à suspendre l'exercice de tout privilège exclusif que nous pouvons avoir relativement aux pêcheries tant que le Congrès ne se sera pas réuni, en décembre prochain. Je me rappelle que l'année dernière, j'ai suggéré—et la suggestion a été approuvée par les honorables messieurs de la gauche—que, vu l'adoption presque certaine du traité et la possibilité qu'aucun nouvel arrangement ne serait fait, il était nécessaire que le gouvernement votât un crédit dans le but d'établir certaine protection au sujet de nos pêcheries. Le premier ministre n'a pas accepté la suggestion que je faisais, et je ne sais pas que des moyens aient été pris pour protéger nos intérêts après l'expiration du traité. S'il est vrai que des arrangements ont été faits dans le but d'établir la réciprocité, je suis sûr que toute convention raisonnable qui pourra être adoptée sera accueillie avec satisfaction dans toute la Confédération. Si le ministre a consenti à suspendre nos privilèges exclusifs sur nos propres pêcheries et à permettre aux Américains de se servir de nos pêcheries de la même manière que les pêcheurs canadiens pendant les six autres mois de l'année, il n'est que juste que le gouvernement américain suspende l'application de ses droits. Je sais que le gouvernement ne peut pas faire cela sans l'action du Congrès des Etats-Unis. Mais, au moins, il pourrait faire ceci: il pourrait faire l'arrangement que, si les Canadiens suspendent les privilèges exclusifs qu'ils exercent et qu'ils ont le droit d'exercer sur leurs propres pêcheries, les Américains devraient, si un traité est

M. BLAKE.

fait dans la suite, rembourser aux pêcheurs de notre pays tous les droits qu'ils peuvent payer entre ce jour et l'époque où ce traité, s'il doit être adopté, sera adopté.

Je sais qu'il est seulement nécessaire d'appeler l'attention du très honorable premier ministre sur la question. C'est une question importante, au sujet de laquelle nos concitoyens s'informent constamment auprès de moi, et je pense que l'on devrait faire une déclaration publique à ce sujet.

Je crois aussi que nous devrions nous assurer auprès du gouvernement, le plus tôt possible, des arrangements qui ont été faits; on devrait nous faire connaître si l'on a pris des mesures que l'on peut rendre publiques, et au moyen desquelles le public recevra l'assurance que ses intérêts sont protégés et ses droits sauvegardés. Durant la saison de la pêche, on ne devrait pas laisser le public ignorer les mesures que l'on a prises. Si l'on envoie du principal port de mon comté pour \$1,000 ou \$10,000 de poisson frais, comme on le fait presque chaque semaine, quelque fois tous les jours, ces hommes ne devraient pas être laissés dans l'incertitude au sujet de ce qui arrivera quand leur poisson sera rendu aux frontières américaines. C'est une question qui affecte le marchand, qui affecte le négociant, qui affecte le pêcheur. Ils ne peuvent pas dire le prix que vaut le poisson. Tout est incertain.

M. L'ORATEUR: Je dois prier l'honorable député de se borner à faire la question.

M. MITCHELL: Eh bien, alors, je demanderai si l'honorable premier ministre peut nous donner quelques renseignements sur la question.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne suis pas, à l'heure qu'il est, en état de donner plus de renseignements que j'en ai donné lorsque l'honorable député—je crois que c'est lui—m'a posé cette question dernièrement; je ne suis pas sûr si c'est lui ou un autre. Les Etats-Unis n'ont pas fait de nouvelle imposition de droits. La loi des douanes des Etats-Unis impose un certain droit sur le poisson étranger. Ce droit fut suspendu pour les pêcheries de l'Amérique britannique du Nord durant l'existence du traité de Washington. Quand on a donné avis dans le but de mettre fin aux clauses des pêcheries, dans le traité de Washington, on a fait cela, comme chacun le sait, pour empêcher que le poisson canadien n'eût libre accès au marché américain. La fin du traité remet l'ancienne loi en vigueur. Tout le monde sait cela. Les pêcheurs des provinces maritimes ou autres ne peuvent pas être surpris à ce sujet. Ils savent tous que l'avis a été donné dans le but d'empêcher que le Canada n'eût accès au marché américain lorsque le traité serait fini.

Il ne peut y avoir aucune surprise à ce sujet. Tout le monde sait cela, les pêcheurs comme les autres. Ainsi, naturellement, nous avons repris nos anciennes relations. Le Canada a imposé un droit sur le poisson américain; les droits américains relatifs au poisson canadien, en vertu des anciennes lois de douanes, seront en vigueur après le premier jour de juillet.

Je regrette de ne pas pouvoir déposer maintenant les documents devant la Chambre, comme je l'ai dit quand cette question a été dernièrement amenée devant la Chambre. On a demandé l'assentiment du gouvernement de Sa Majesté pour déposer tous les documents devant le parlement. N'eût été ce dernier changement, je n'ai aucun doute que la réponse serait arrivée avant aujourd'hui. J'espère tous les jours que cette permission sera donnée, et je suis en communication avec le gouverneur général à ce sujet. Tous les documents sont prêts à être déposés devant le parlement dès que ce consentement sera donné. Nous pouvons produire quelques-uns des documents, car ils ne concernent pas immédiatement le gouvernement de Sa Majesté; mais il ne serait pas du tout satisfaisant pour cette Chambre, pour le gouvernement ni pour personne, et, je le pense, ni pour l'honorable député, de produire des documents ne donnant pas

tous les événements et les négociations qui ont eu lieu depuis très longtemps.

J'espère, tous les jours, à chaque courrier, que cet assentiment sera donné. Les documents sont tous prêts, le message est prêt, tout est prêt pour produire ces documents devant la Chambre, du moment que ce consentement sera donné.

M. MITCHELL : Est-il possible que nos pêcheurs seront protégés par quelques moyens extraordinaires ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne pense pas qu'il soit nécessaire ou opportun de discuter une partie quelconque d'une question. Je pense que ce serait une erreur et que cela produirait de fausses impressions ; ainsi, je dois refuser, pour le moment, de faire connaître la position du gouvernement tant que la Chambre et le pays ne seront pas en possession de tous les renseignements relatifs aux négociations qui ont eu lieu sur le sujet.

M. VAIL : Je regrette beaucoup d'entendre l'énoncé du premier ministre. Si nos compatriotes sont obligés de payer des droits sur leur poisson et que les Américains soient libres de venir ici pêcher dans une limite de trois milles, nous avons un grand désavantage.

Le gouvernement devrait, je pense, prendre les moyens nécessaires de protéger les pêcheries ; on devrait prouver qu'il est déterminé à les protéger si les négociations actuelles ne sont pas satisfaisantes. D'après ce qu'a dit le ministre de la marine et des pêcheries, j'espère qu'il fera des arrangements pour protéger tout à fait les pêcheries après le 1er juillet. Si nous devons permettre aux Américains de venir ici pêcher dans une limite de trois milles, tandis que nos compatriotes devront payer les droits de l'autre côté des frontières, je pense que les Américains auront la précaution, pour ne pas dire plus, de ne pas hâter les arrangements. Naturellement, si un traité de réciprocité pouvait être conclu, ce serait une manière très satisfaisante de régler la question, et je regretterais qu'il y eût des obstacles à cela ; mais nous sommes tenus de protéger nos pêcheries.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si l'honorable député eût désiré détruire tout espoir de faire réussir les négociations, il n'aurait pu faire mieux que d'adopter la ligne de conduite qu'il a adoptée après l'énoncé que j'ai fait ; mais, soit pour quelque motif de parti—

M. VAIL : Non.

Sir JOHN A. MACDONALD : Eh bien, alors, pour des motifs quelconques—et ce n'est certainement pas pour des motifs dictés par le sens commun—pour des motifs quelconques, dis-je, il a fait tout en son pouvoir pour rendre impossible le succès des négociations.

M. VAIL : Je ne le crois pas.

Sir JOHN A. MACDONALD : Naturellement, le gouvernement—c'est son devoir et c'est son intérêt, et même si l'honorable député n'a aucune confiance au gouvernement, il croira, en tout cas, agir de la meilleure manière possible pour le gouvernement—naturellement, dis-je, le gouvernement désire conclure des arrangements satisfaisants avec les Etats-Unis.

C'est tout ce que je puis dire maintenant, et je pense, après ce que j'ai donné à entendre, qu'il n'est pas du tout opportun ni sage que le débat soit continué davantage. Comme je l'ai déjà dit, j'espère produire ces documents dans quelques jours ; j'avais espéré être en état de le faire et je suis convaincu que j'aurais pu le faire, n'eût été le changement qui a eu lieu.

M. VAIL : Permettez-moi de dire que je n'avais pas du tout l'intention de censurer le gouvernement. Je voulais seulement faire remarquer que le gouvernement devait protéger nos pêcheries.

OMISSION A L'ORDRE DU JOUR.

M. CHARLTON : Je désire attirer l'attention du gouvernement sur ce qui est, je suppose, une omission accidentelle. Le 11 juin j'ai donné avis de la question suivante :

Luudi prochain—INTERPELLATION— Quel était au 31 mai 1882, le total des emprunts contractés par le gouvernement dans les banques ou d'autres sources en Canada, dans la Grande-Bretagne, aux Etats-Unis ou ailleurs, et non payés à cette date, mais sans y comprendre les dépôts dans les banques d'épargne, ou les billets fédéraux en circulation ? Quelle est la date et le montant de chaque emprunt ? De quelle source provient-il ? et quand est-il remboursable ?

Cet avis a été dûment donné, mais n'est jamais paru à l'ordre du jour, et l'on n'y a jamais répondu. J'étais absent le mardi, jour où l'avis aurait dû être appelé, et partant, je n'ai pas remarqué l'omission. L'avis avait déjà été donné, et le ministre des finances par intérim a refusé de répondre à la question, en disant qu'elle n'était pas dans l'intérêt public. Si c'est la raison pour laquelle on n'a pas tenu compte de cet avis, je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que la même question, en substance, a été posée quand le ministre des finances était présent et qu'il y a répondu. La question a été faite le 4 mars comme suit :

Quel est le montant total des emprunts temporaires faits aux banques par le gouvernement jusqu'au 25 février ; la date et le montant de chaque emprunt, et à quelle banque il a été fait et les conditions de chaque emprunt quant au délai—soit à demande ou autrement.

En réponse à cette question, le ministre des finances a donné un état détaillé des emprunts temporaires, état qu'il est inutile de lire, l'ensemble étant de \$12,500,000 ; puis il a donné la somme empruntée à chaque banque et le délai pour lequel était fait l'emprunt. Plus tard, une question de même nature a été posée, à laquelle le ministre des finances par intérim a refusé de répondre sous le prétexte qu'elle n'était pas convenable. J'ai dit alors que l'on avait déjà répondu à la question et que la seule objection soulevée par le ministre des finances, en réponse à une question subséquente à propos de ces emprunts, était qu'il refusait de donner le taux de l'intérêt. Maintenant, je désire demander si le fait de ne pas mettre cette question à l'ordre du jour, le 16 de ce mois, était accidentel, ou si le gouvernement ne voulait pas l'y voir et ne voulait pas y répondre.

M. BOWELL : Le gouvernement n'a eu rien à faire, directement ou indirectement, avec la publication ou la non-publication de l'avis à l'ordre du jour. Je n'ai pas entendu dire que l'avis eût été omis de l'ordre du jour, et partant, je n'en ai pas eu connaissance autrement qu'en le voyant dans les procès-verbaux. Il est parfaitement vrai, comme l'honorable député le dit, que lorsque le ministre des finances était présent, il a répondu aux questions posées par l'honorable député. Avant son départ pour l'Angleterre, il m'a donné la réponse qui devait être donnée à la question subséquente posée par mon honorable ami. D'après la correspondance qu'il a eue avec les banques du Canada, et d'après les télégrammes reçus d'Angleterre, il n'a pas jugé opportun, ni dans l'intérêt du pays, ou du gouvernement, que la réponse fût répétée. C'est la raison qui m'a porté à répondre comme je l'ai fait l'autre jour. Je puis seulement répéter que je ne sais rien au sujet du fait que la question a été omise de l'ordre du jour.

RÈGLEMENT DES RECLAMATIONS DU MANITOBA.

M. BOWELL : Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner certaines résolutions proposées pour le règlement définitif des réclamations faites au gouvernement fédéral par la province du Manitoba. Je n'ai pas l'intention de retenir longtemps la Chambre en proposant ces résolutions. Elles ont été pendant quelque temps à l'ordre du jour ; elles sont très complètes, et en conséquence, exigent très peu d'explications. Néanmoins, je puis parler brièvement de l'état financier de la province du Manitoba relativement aux subventions et à l'aide qu'elle a reçues du

parlement fédéral pour lui aider à répondre aux dépenses de l'administration des affaires de cette province. Je vois qu'en 1870, lorsque le Manitoba a été érigé en province, on lui a alloué l'intérêt sur une dette de \$472,000, au taux de 5 pour 100, payable semi-annuellement. Pour les dépenses du gouvernement et la législation, on lui a payé une somme additionnelle de \$30,000 par année et 80 centins par tête sur une population de 17,000 âmes, formant une subvention totale, provenant de ces services, de \$67,204.50. En 1876, en vertu de la 39e Victoria, chapitre 3, une autre somme de \$26,746.96 a été ajoutée aux subventions ci-dessus, faisant avec l'intérêt et la balance au crédit du Manitoba, un versement annuel de \$90,000, de 1876 à 1881.

En 1879, une somme additionnelle de \$15,653.04 a été ajoutée aux \$90,000 accordés par la 39e Victoria, chapitre 3, jusqu'en 1881. De nouveau, en 1882, le parlement du Canada a fait, pour l'entretien du gouvernement et de la législation, un octroi additionnel de \$50,000 pour dix ans et 80 centins par tête, lequel octroi était basé sur une population de 19,000 âmes, faisant un montant de \$120,000. Outre cela, la somme de \$45,000 a été donnée au lieu des terres publiques, ce qui faisait, en 1882, une somme totale de \$215,000 par année payée à cette province et provenant de ces diverses sources. Depuis cette époque, vu l'augmentation rapide de la population et les grandes dépenses que la législature du Manitoba a dû faire pour aider à l'établissement des différentes municipalités, à la construction de ponts et pour diverses autres fins, cette province a encore jugé à propos de demander au gouvernement fédéral de nouvelles subventions dans le but de lui permettre d'aider aux colons des différentes parties de ce pays si florissant. Les habitants des anciennes provinces, qui connaissent les dépenses considérables que font chaque année les conseils de comté et de township, comprendront que, dans une nouvelle province comme le Manitoba, qui a établi un grand nombre de municipalités, mais avec une population très éparse, il était impossible que le peuple payât ces dépenses locales qui sont payées au moyen de la taxe directe dans les anciennes provinces, surtout dans celle d'Ontario. Comme le Manitoba a, dans une très grande mesure, calqué son système municipal sur celui d'Ontario, le gouvernement fédéral a cru qu'il était non seulement opportun, mais dans les intérêts de la province et de la Confédération en général, de lui donner autant d'aide que possible. Pour atteindre ce but, il a été décidé, après beaucoup de négociations, d'aider davantage la population du Manitoba; et cette aide est exposée très clairement dans les résolutions maintenant soumises à la Chambre.

Je pourrais dire, au sujet des terrains marécageux, qu'un arrangement a été conclu avec le gouvernement du Manitoba en 1882, je pense, mais je ne suis pas parfaitement sûr de la date, pour transférer à la province certaines parties de ces terrains, à condition qu'elle les desséchât; elle devait recevoir une certaine partie des terrains lorsqu'ils auraient été desséchés, en considération de l'argent ainsi dépensé. Après mûre considération par les membres de la délégation du Manitoba et un comité du Conseil privé—la conclusion à laquelle ils sont arrivés ayant été dans la suite confirmée par le conseil—il a été décidé que l'on suivrait, envers la province du Manitoba, au sujet des terrains marécageux, la même politique que celle suivie par le gouvernement américain envers les Etats de l'ouest; cette politique a consisté à transférer du gouvernement fédéral aux gouvernements d'Etat tous les terrains marécageux situés dans chaque Etat particulier. On a cru que les dépenses qu'aurait à faire le gouvernement fédéral pour dessécher ces terres et les rendre propres à être vendues seraient considérables; et l'on a cru que le gouvernement du Manitoba pourrait entreprendre ces travaux et faire de ces terres une source de revenus, tandis que les probabilités étaient que le coût du dessèchement par le gouvernement fédéral absorberait dans une très grande mesure la pleine valeur des terres. Pour ces raisons,

M. BOWELL

le gouvernement a décidé de transférer à la province tous les terrains marécageux qui s'y trouvent.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre peut-il dire approximativement quelle est l'étendue de ces terrains?

M. BOWELL: Je ne suis pas en état d'en donner l'étendue à l'honorable député, même approximativement. Une grande partie de la province n'a pas encore été arpentée et en conséquence, nous ne pouvons arriver à une conclusion exacte quant à l'étendue.

La deuxième résolution prescrit la réserve de 150,000 acres de terre pour l'établissement d'une université provinciale. Ces 150,000 acres sont en addition aux terres des écoles qui ont déjà été réservées par le gouvernement fédéral pour les écoles communes. Cette université, comme les honorables députés le comprendront, est destinée à la haute éducation, dans cette province, et l'octroi dit être tenu en fidéicommiss d'après un projet qui sera élaboré par l'université et approuvé par le gouverneur en conseil.

La troisième résolution prescrit l'octroi de \$100,000 par année au lieu du transfert des terres et au lieu des \$45,000 aujourd'hui payées à la province pour cette fin. La quatrième résolution prescrit qu'il sera payé une allocation de 80 centins par tête sur une population estimée à 125,000 habitants, au lieu d'une population de 150,000 habitants, tel qu'il a été convenu il y a deux ans; cette allocation est sujette à augmentation tant que la population n'aura pas atteint ce chiffre. Pour que la province puisse avoir le plein bénéfice de la taxe par tête, on a stipulé qu'il serait fait un recensement tous les cinq ans, au lieu de tous les dix ans, comme dans les anciennes provinces. Et pour aider davantage la province, la taxe par tête sera payée tant que la population n'atteindra pas le chiffre de 400,000 âmes. La cinquième résolution abroge simplement tout ce qui est incompatible avec ce nouvel arrangement de la dette et de la taxe par tête, ainsi que de l'octroi de \$100,000 au lieu de \$45,000. La sixième résolution stipule qu'il sera fait à la province une avance de \$150,000, imputable sur le compte de capital, pour permettre à la province de construire et compléter son asile d'aliénés. Ces allocations, comme la Chambre le remarquera par la sixième résolution, sont faites à la condition que la province du Manitoba les accepte comme réglant toutes réclamations faites jusqu'aujourd'hui.

M. MACKENZIE: Jusqu'à la dernière session.

M. BOWELL: Je permettrai aux honorables députés de la gauche de décider cette question entre eux. Ce que nous proposons de donner à la province par ces résolutions devra régler toutes les réclamations jusqu'à ce jour. Non seulement les délégués ont accepté ces conditions, mais la législature du Manitoba a accepté les résolutions à ces conditions. La position du Manitoba sera simplement celle-ci:

Le montant qui devra tenir lieu des terres est porté de \$45,000 à \$100,000, soit une augmentation de \$55,000. Le subside, sur une population de 150,000, en vertu de l'ancien arrangement, aurait été de \$120,000. En vertu de l'arrangement actuel, par lequel la population est portée à 125,000, le subside sera de \$100,000, soit une diminution de \$20,000. Ces montants forment une augmentation nette, sur les différents subsides, de \$35,000 par année, et quel que soit le résultat de la vente des terrains marécageux, on dote, outre cela, une université pour le Manitoba, de 150,000 acres de terre. Le revenu total en vertu de l'ancien arrangement, était de \$215,000 par année, tandis qu'en vertu des résolutions proposées il serait de \$250,000, outre ce que peut réaliser la province dans l'administration et la vente des terrains marécageux de la province. Ce n'est là qu'un exposé de l'arrangement projeté avec cette province, et je puis seulement ajouter que je suis tout à fait sûr que ce parlement acceptera immédiatement ce que l'on propose de faire pour la province du Manitoba, si nous tenons compte

des subsides qui ont été donnés aux anciennes provinces. Cette province sera bientôt forte par le nombre, vu la rapidité avec laquelle elle augmente ; elle deviendra, je n'en doute pas, une des plus riches provinces de la Confédération. Si rien ne nuit au progrès rapide que l'on constate dans toutes les parties de cette région, nous pouvons espérer, dans peu de temps, la voir habitée par une nombreuse population qui, j'aime à le croire, sera riche et heureuse.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre voudra-t-il examiner la 7e résolution, dans laquelle on fait allusion à un acte de la législature locale passé durant " la présente session." Cette session est terminée et je demanderai à l'honorable monsieur si l'acte a été passé.

M. BOWELL : Oui, il a été adopté par la législature locale de la province du Manitoba, et la sanction a été déposée sur le bureau il y a quelque temps.

M. MACKENZIE : C'est ce que je disais il y a quelques instants, et j'ai compris que l'honorable ministre me contredisait.

M. BOWELL : Je demande pardon à l'honorable monsieur ; je l'ai mal compris.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dois-je comprendre que l'honorable ministre a dit que le total du revenu actuel est de \$250,000 ?

M. BOWELL : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas davantage ?

M. BOWELL : Pas davantage.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est le capital sur lequel la province a droit de recevoir un intérêt de 5 pour 100 ? Vous portez la population à 125,000 ; quel capital cette population représente-t-elle ? Je devrais supposer que c'est plus que la somme que l'honorable monsieur a mentionnée.

M. BOWELL : Le chiffre de 10 centins par tête est pour une population de 125,000 âmes.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je parle du capital.

M. BOWELL : La province est entrée dans l'union avec une dette de \$472,000. Cette dette a été réduite, et la somme actuellement au crédit de cette province est de \$353,885.96, sur laquelle elle retire 5 pour 100.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas plus que cela ?

M. BOWELL : Non, c'est le montant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a une somme spéciale fixe, qui, outre cela, lui est allouée ; autant que je me le rappelle, c'est une somme d'environ \$60,000, \$70,000 ou \$80,000.

M. BOWELL : La dette allouée par l'Acte d'union était de \$192,090 ; par la 31e Victoria, chapitre 31, l'on a alloué une autre somme de \$79,351, et, en équilibrant les dettes, lorsque la Confédération a pris la responsabilité de la dette entre l'Ontario et Québec, on lui a alloué \$110,825.07 comme étant sa proportion. Mais tout cela est ajouté à cette somme, laissant, sur la dette de cette province, au 30 juin 1881, une balance se montant à \$353,885.96, duquel il faudra naturellement déduire les \$150,000 avancés dans le but de fonder un asile d'aliénés.

M. WATSON : C'est une question très importante pour la province du Manitoba et pour ce gouvernement ; néanmoins, comme l'arrangement qui a été fait en 1881 pour dix ans a été rompu, j'espère que l'on ne considérera pas comme définitif le présent règlement avec le Manitoba, qui augmente si rapidement qu'il est impossible de prévoir ses besoins futurs. Il serait malheureux pour le Manitoba et pour la Confédération en général, si l'on empêchait cette province de ne pas recevoir l'aide qu'elle a le droit d'attendre.

Il n'est pas nécessaire de dire à la Chambre que la Confédération a retiré tous les revenus provenant des terres publiques, des coupes de bois et des mines ; et, aussi, que le Manitoba a contribué dans une grande mesure au revenu général de la Confédération. Je pourrais attirer l'attention sur les instructions qui ont été données aux délégués lorsqu'ils sont venus dans la capitale demander de meilleures conditions pour le Manitoba. Apparemment, le programme de la législature locale a été tout à fait changé d'après les instructions qu'ils ont reçues relativement à ce qu'ils devaient demander. Je vais lire les résolutions adoptées par la législature locale du Manitoba, comme instructions aux délégués qui se sont rendus à Ottawa. Ces instructions ont été données le 21 avril 1884 :—

(1) Insister sur le droit de la province au contrôle, à l'administration et à la vente des terres publiques dans ses limites pour les besoins publics de la province, et des mines, minéraux, bois et bois de construction qui s'y trouvent ou un équivalent, et insister sur le droit de la province de recevoir du gouvernement fédéral le paiement des terres dont il a déjà disposé dans la province, moins le coût des arpentages et de l'administration.

Or, d'après les explications du ministre des douanes et d'après ces résolutions, cette réclamation n'a pas été accordée ou n'a été accordée que dans une légère mesure.

(2) L'administration des terres réservées pour les fins d'éducation dans cette province dans le but de capitaliser les sommes provenant des ventes et d'appliquer l'intérêt produit par ces sommes à parfaire l'octroi annuel de la législature pour venir en aide à l'éducation.

C'est une autre demande qui n'a pas été accordée :—

(3) L'arrangement du compte du capital de la province, tous les dix ans, d'après la population, laquelle doit être portée aujourd'hui à 150,000 âmes, et que cette allocation ait lieu tant qu'elle ne correspondra pas au montant alloué à la province d'Ontario sur ce compte.

Or, en ce qui concerne cet article, il y a eu une réduction de 150,000 à 125,000 âmes.

(4) Le droit du Canada d'accorder des chartes à des lignes de chemin de fer d'un endroit à un autre dans les limites de la province, excepté en tant que ce droit a été restreint par sa législature dans l'Acte d'extension de 1881.

Je considère cette réclamation comme une des plus importantes que le Manitoba pouvait demander à ce parlement. Ce droit n'a pas été accordé ; le motif que l'on a donné étant que le Manitoba a consenti à cet arrangement quand ses frontières ont été reculées. Lorsque les frontières du Manitoba ont été reculées, d'après tout ce que je puis trouver dans les statuts de la province ou dans les registres de la Chambre, on n'a rien dit au nom de la province signifiant que pour l'extension de ses frontières, la province consentirait à abandonner son droit d'accorder des chartes à des chemins de fer dans le Manitoba. Nous admettons que les territoires acquis par cette extension devraient être sujets à la politique du désaveu stipulée dans le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais le peuple de l'ancienne province du Manitoba n'a jamais abandonné son droit de construire des chemins de fer provinciaux, et c'est un droit qu'il regarde comme sacré et qu'il n'est pas disposé, aujourd'hui, à abandonner, pour aucune considération.

Puis, il y a l'octroi de 80 centins par tête. Aujourd'hui, nous recevons 80 centins par tête, allocation devant être calculée sur 150,000 âmes. D'après ce nouvel arrangement, elle doit être calculée sur 125,000, ce qui réduira considérablement le montant que nous recevons aujourd'hui.

(1) La concession à la province de nouveaux avantages de chemins de fer, spécialement la continuation rapide des chemins de fer Sud-Ouest du Manitoba, Souris et Montagnes-Rocheuses, et Manitoba Nord-Ouest.

Deux de ces chemins ont reçu des concessions de terres ; le troisième, qui est aujourd'hui appelé le Manitoba Central, n'a pas encore reçu de subventions. C'est un chemin qui, sur les 100 premiers milles, à compter de sa tête de ligne, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, sera aussi avantageux aux colons que le sont 100 autres milles de chemins, dans la province ; et je saisirai cette occasion pour

insister auprès du gouvernement pour qu'il accorde de l'aide à ce chemin, afin que la construction en soit continuée pendant cette saison. Les habitants du voisinage de Rapid-City espéraient que le chemin de fer Canadien du Pacifique traverserait la petite Saskatchewan en cet endroit.

C'est un des premiers établissements sur cette rivière; les gens cultivent leurs terres depuis des années dans ce district, et l'on s'attend à ce que le Manitoba Central traverse la rivière en cet endroit. À l'ouest de Rapid-City, il y a aussi une grande étendue de beau pays, dont une partie considérable a été cédée par le chemin de fer Canadien du Pacifique à condition qu'on y fasse de la culture. Le résultat est qu'il y a là plusieurs colons qui cultivent leurs terres depuis des années et attendent avec anxiété que le gouvernement fasse à ce chemin de fer du Manitoba Central, pendant cette session, une concession gratuite de terres comme il l'a fait pour d'autres chemins. Les délégués avaient aussi reçu instruction—

D'appeler l'attention du gouvernement sur l'effet préjudiciable du tarif sur la province du Manitoba.

C'est une question qui n'a été guère mentionnée dans ces résolutions, bien que la législature du Manitoba fût unanime à demander que ce gouvernement remédie à ce mal. Je crois que l'aide que l'on propose d'accorder par ces résolutions est tout à fait suffisante, aujourd'hui, pour administrer la province; mais nous nous attendons à ce que la province progresse tout prochainement dans une telle mesure, que cette aide ne sera pas suffisante pour soutenir toutes ses institutions publiques.

Lors de la dernière session de la Chambre locale, on a dit que le montant que le gouvernement recevrait cette année couvrirait à peine les dépenses de l'année; comme l'honorable ministre des douanes l'a dit avec vérité, le gouvernement fédéral ne pouvait pas espérer réaliser beaucoup d'argent de la vente des terrains marécageux, dans cette province, car il aurait probablement fallu que le gouvernement dépensât pour les dessécher plus d'argent qu'ils n'auraient rapporté; en conséquence, il est impossible que la province puisse en réaliser quelque bénéfice. Comme c'est la seule partie du domaine public accordée à la province, je ne pense pas que l'on doive considérer cela comme un règlement définitif. Des exigences politiques obligent quelquefois le peuple à faire des choses qu'il ne ferait pas sans cela. Fort partisan des droits provinciaux, je ne devrais peut-être pas blâmer les actes de la législature provinciale, quels qu'ils fussent; mais je crois que ces résolutions ont été imposées à la Chambre locale, et je crois que la majorité du peuple du Manitoba est opposée à ce que ces conditions soient acceptées comme définitives. En cette circonstance, la Chambre locale a siégé jusqu'à six heures du matin, et il n'y avait que huit membres de la gauche et un peu plus du côté du gouvernement. Je puis appeler l'attention de la Chambre sur le mémoire du trésorier provincial du Manitoba, présenté à ce gouvernement en 1884, mémoire qui fera voir le contraste entre ce qu'il croyait alors être les exigences de la province et ce qu'il a jugé à propos de présenter à la Chambre dont il est le chef. Un des paragraphes de son mémoire se lit ainsi :

L'allocation qui nous est faite étant aujourd'hui si insuffisante que la considération de notre position, lorsque l'augmentation de la population multiplier les dépenses du gouvernement, est loin d'être une chose agréable, mais c'est un fait que nous devons reconnaître. De fait, une augmentation considérable de la population de la province ne serait rien qu'un mal déguisé. La colonisation rapide du territoire ne serait qu'un bienfait; il serait impossible de répondre, dans les circonstances, aux besoins qui augmentent toujours, notre revenu n'étant pas du tout proportionné à nos dépenses nécessaires.

Il serait très malheureux, je pense, que le premier ministre du Manitoba fût justifié, plus tard, de s'être servi d'un langage comme celui-ci. Il s'est exprimé de la même manière à des assemblées publiques, et ses paroles ont été reproduites dans les journaux. Nous devrions éviter avec soin de donner au premier ministre d'une jeune province comme

M. WATSON.

le Manitoba, où nous nous efforçons d'attirer des immigrants, l'occasion de dire au monde qu'un grand courant d'immigration ne serait qu'un mal déguisé. Il continue :

Immédiatement après la colonisation, se présenteront les nécessités pour les écoles, chemins, ponts et institutions publiques, telles qu'asiles, écoles de réforme et prisons; et pour ces fins, l'augmentation du revenu provenant de l'allocation de 80 centias par tête à chaque nouveau citoyen de la province, commencerait à être insuffisante.

En considérant les besoins futurs de la province et des différentes municipalités qui s'y établissent, le premier ministre désirait prendre des précautions de peur qu'il ne fût pas capable d'aider aux municipalités à soutenir les institutions publiques. Parlant du règlement qui, d'après l'honorable ministre des douanes, a été fait pour dix ans, le premier ministre du Manitoba dit :

Relativement à la remarque faite par le ministre des finances dans son exposé budgétaire de l'an dernier, à l'effet que l'augmentation du subside de la province était destinée à clore toute négociation sur ce sujet pour les dix prochaines années, le sousigné se permet de faire remarquer respectueusement que, comme le terme de 10 années n'était pas mentionné, soit dans les négociations verbales, soit dans les négociations écrites sur cette question, ni lui, ni son collègue, M. Larivière, n'ont accepté l'augmentation alors donnée dans l'entente que ce règlement aurait force de loi pour un terme de 10 ans.

Au contraire, très souvent, dans le cours d'une conversation avec l'honorable M. Pope, l'un des membres du comité nommé pour s'aboucher avec les délégués du Manitoba, on a dit qu'il serait imprudent de la part du Manitoba de presser le règlement définitif de ses relations financières avec la Confédération, vu que les circonstances changeaient si rapidement et qu'il serait impossible de prévoir avec un peu d'exactitude quels seraient précisément les besoins de la province. Se basant sur cela, les délégués n'ont pas insisté sur un règlement définitif. C'était le conseil que l'honorable monsieur donnait alors aux délégués, à la dernière assemblée, car c'était un de ceux qui avaient été nommés pour discuter avec les délégués le règlement de ces réclamations. Il avait raison, je crois, en disant qu'il serait imprudent pour le Manitoba d'avoir un règlement définitif avec la Confédération au sujet du montant que cette province devait recevoir chaque année, à moins que le Manitoba ne fût placé sur le même pied que les autres provinces et n'eût le contrôle entier de ses terres publiques. Le Manitoba est dans une condition très malheureuse, car il devra ne recourir qu'à la taxe directe si son subside n'est pas suffisant pour répondre à ses dépenses; cela serait très décourageant pour une jeune province qui cherche à porter les colons et les immigrants à venir s'établir là. Pour ces raisons, j'espère que cette Chambre ne demandera pas au Manitoba d'accepter les conditions contenues dans ces résolutions comme règlement définitif, en supposant même que la législature locale les ait acceptées comme telles.

M. ROSS: Quand ces résolutions ont été acceptées par les deux gouvernements, le peuple du Manitoba était généralement satisfait des conditions de l'arrangement, à l'exception du dernier article. On a un peu combattu la chose, et s'il arrivait à l'avenir que l'argent aujourd'hui donné au Manitoba ne fût pas suffisant pour répondre aux dépenses de l'administration des affaires publiques dans cette province et aux dépenses entraînées par les travaux publics nécessaires, vu son développement rapide, j'espère que ce gouvernement sera prêt à traiter libéralement le Manitoba. Le dernier article a un côté avantageux, c'est qu'il empêchera un ou plusieurs ministres du Manitoba de venir ici presque chaque année pour demander de meilleures conditions. Une conduite semblable n'est pas digne, et, dans certains cas, elle n'est pas avantageuse. Relativement aux terrains marécageux, je partage l'opinion de l'honorable député de Marquette (M. Watson), que le gouvernement du Manitoba, en les recevant, n'a pas reçu un don avantageux. Il faudra beaucoup d'argent pour les dessécher et les mettre en état d'être vendus; il s'écoulera des années avant qu'ils ne soient vendables, et lorsque l'on défalquera les frais faits

pour les rendre à la culture, les produits de la vente ne seront pas considérables. Si nous en jugeons d'après ce que nous avons vu dans le passé au sujet des terrains marécageux, ce ne sera pas une propriété avantageuse.

Un rapport sous lequel le gouvernement a traité très libéralement le Manitoba, c'est l'arrangement en vertu duquel le recensement, sur lequel sera basée l'allocation, sera fait tous les cinq ans. Ce n'est pas un arrangement que l'on a fait pour les autres provinces; mais, dans notre cas, on l'a fait à cause de notre rapide développement. L'arrangement relatif à l'estimation approximative de la population, qui doit être faite à des intervalles égaux entre chaque recensement quinquennal et décennal, excepté tous les deux ans et demi, est aussi un arrangement très libéral. Prenant les arrangements en général, ils sont acceptables pour le peuple du Manitoba, bien que je pense que ce gouvernement ait fait un traité très rigoureux en ce qui concerne le dernier article. J'approuve tout à fait ce que l'honorable député de Marquette a dit au sujet du Manitoba Central. Si le gouvernement peut faire quelque chose pour aider ce chemin, il devrait le faire, car la construction en sera très avantageuse à une grande partie de notre population.

M. BLAKE: La solution de cette question de subsides, d'après les principes sur lesquels notre constitution est basée sous ce rapport, présente de grandes difficultés, car ces principes ne sont pas très savants; ils ne sont pas dictés par une idée particulière, mais par un prétendu juste rapport entre les intérêts et les conditions des quatre provinces qui composaient d'abord la Confédération. On a cru qu'ils suffiraient et on les a posés; et l'on a fait un effort, un effort très infructueux pour prétendre qu'ils étaient basés sur quelque idée arrêtée et pour appliquer ces principes qui n'étaient réellement pas applicables aux autres provinces, car, en ce qui concerne les autres provinces, il nous a été impossible de voir que ces principes suffiraient. Il y a un excès ici et un autre là, et quelque autre chose d'hétérogène ailleurs, si bien que si vous lisez les dispositions relatives à toutes les autres provinces, même les premières, vous n'y voyez rien d'homogène, rien qui vous porte à croire que l'arrangement a été basé sur un principe ou même une raison. Je ne crois pas que l'arrangement dure. J'ai dit l'année dernière et l'année précédente que, d'après moi, une des questions que nous devons considérer et qui devait attirer très sérieusement notre attention, était celle de la solution des grandes difficultés que comportent les octrois faits pour aider aux gouvernements locaux et les principes d'après lesquels ces octrois devraient être faits. Aujourd'hui, ils ne sont faits sur aucun principe.

Quant au projet de faire un recensement quinquennal dans la province du Manitoba, je l'approuve entièrement. De fait, quand la dernière addition a été faite aux exigences de la province du Manitoba, j'ai proposé que cela fût fait. Il était parfaitement évident que, quelque exact que fût le projet d'un recensement décennal, en ce qui concerne les anciennes provinces, qui se développent plus lentement que les territoires de l'Ouest, ce projet n'était pas applicable aux conditions du Manitoba, qui, au début, avait une population insignifiante, et qui, en peu de temps, a vu sa population augmenter d'une façon considérable; et cette province nous donnait de magnifiques espérances qui, cependant, dans une grande mesure, sont basées sur son augmentation future. Il était parfaitement évident que pour mettre cette province dans la même position que les autres provinces, il était nécessaire d'augmenter le subside plus rapidement qu'il serait possible de le faire lorsqu'il s'agit d'un recensement décennal, et je suis heureux de voir que l'on a profité de la suggestion que j'ai faite sous ce rapport. Une autre raison pour laquelle la province du Manitoba se trouve dans des conditions exceptionnelles, c'est la grandeur de son étendue. Ce n'est pas seulement le chiffre de la population d'une province, mais aussi son étendue géographique sur laquelle se fait la colonisation, quelque épar-

que soient les établissements; ce n'est pas seulement cela, dis-je, que vous devez considérer lorsque vous réfléchissez aux dépenses du gouvernement local. A l'époque où les honorables messieurs de la droite agrandissaient considérablement le Manitoba, depuis l'est jusque dans le voisinage de Port-Arthur, j'ai fait remarquer qu'une des objections à la ligne de conduite qu'ils prenaient, était qu'ils augmentaient considérablement l'étendue du Manitoba, sans considérer en même temps ce que coûterait cette augmentation et quelles ressources ils donneraient à la province pour lui permettre d'administrer convenablement ce territoire agrandi. Il me semblait que vous ne pouviez pas, même dans le cas où notre principe d'aide provinciale eût été bon, même dans le cas où nos octrois auraient été basés sur le principe appliqué aux autres provinces, vous ne pouviez pas, dis-je, appliquer le même principe dans ce cas, car les conditions sont différentes, l'étendue est plus considérable, la population n'est pas nombreuse et augmente rapidement, et il est nécessaire de connaître ces différences en faisant l'estimation d'un subside raisonnable que l'on doit accorder.

Relativement à une des questions qui ont agité la province du Manitoba, et au sujet de laquelle j'ignore si le gouvernement prétend qu'elle est comprise ou non dans ce dernier article, j'ose dire que ce n'est pas une question qui peut être comprise dans un article final—je veux parler de la réclamation que l'on a faite relativement au droit de cette province d'avoir, en matières de constitutions de compagnies de chemin de fer dans les limites de l'ancienne province du Manitoba, la même liberté constitutionnelle que possèdent les autres provinces dans leurs limites. C'est, en réalité, un des grands inconvénients dans la province du Manitoba; c'est un inconvénient qui existe encore. Il y a dans cette province des endroits dont l'on peut bien dire, comme on l'a dit, "tués par désaveu;" et, outre la question de désaveu, la contrainte et la violence exercées dans un sens de répression par le gouvernement de ce pays en ce qui concerne d'autres entreprises de chemin de fer, surtout le Sud-Ouest du Manitoba, étaient d'une nature qui a tendu dans une très grande mesure à créer les difficultés et le mécontentement qui ont certainement existé dans cette province.

Ce n'est qu'hier qu'il m'a été donné d'avoir une entrevue avec un homme du Manitoba qui n'est pas dans la politique, qui n'est pas dans la profession qui s'occupe de politique, mais qui connaît beaucoup la province, surtout la partie sud-ouest; et, bien que, dans mon opinion, la condition de quelques-uns des colons de cette partie de la province fût mauvaise, ce qu'il m'a dit de leur état, que l'on peut attribuer presque exclusivement à cette politique de répression et de contrainte en ce qui concerne l'extension des chemins de fer, m'a certainement surpris. Il a parlé de comtés qui me sont un peu familiers et dont l'honorable député de Huron-Nord (M. Farrow) a dit un mot l'autre jour. Il a parlé des comtés de Huron et de Bruce, où il a passé ses premières années, et que j'ai très bien connu moi-même en 1868 et pendant les quelques années suivantes; il m'a déclaré qu'après avoir vu lui-même les luttes, la pauvreté et la misère de plusieurs colons, dans les premiers jours de la colonisation de Huron et de Bruce, et après avoir vu dans l'ouest, chez des gens aussi intelligents, aussi actifs et aussi énergiques que ces colons, ces cas de grandes misères, ils étaient surpassés dans le sud-ouest du Manitoba. Il a vu le grain en meule depuis deux et trois ans; une grande quantité en était pourrie parce qu'on ne pouvait pas le transporter au marché à cause du manque de chemin de fer. Il a vu, dans le sud-ouest du Manitoba, des haillons portés par des gens qui auraient dû être indépendants, et cette pauvreté était plus accentuée que dans les premiers jours de la colonisation dans Huron et dans Bruce. Ce n'était pas simplement parce que les gens n'avaient pas réussi comme ils l'avaient espéré dans un pays nouveau, mais quelques-uns des colons souffraient sérieusement sous le rapport de la nourriture et des habits.

Je veux dire que ce sont là des choses sérieuses à considérer et qu'elles tendent à produire—elles ont dû produire, elles ont produit—dans cette partie du Canada, laquelle en est le jardin sous certains rapports, un état de choses très malheureux dans un pays où il était important d'accroître le contentement et le bonheur pour ceux qui, dans un sens, étaient les pionniers de la colonisation. L'année dernière, dis-je, on donnait des espérances à ces personnes. L'année dernière, le ministre des chemins de fer, en proposant les arrangements relatifs aux subventions à donner au chemin de fer Canadien du Pacifique, leur a dit que cette politique de désaveu devait cesser dès que le chemin serait complété sur la rive nord du lac Supérieur,—que la compagnie et le gouvernement étaient prêts à concéder cela; et il nous a assuré que la même mesure de liberté qui a existé depuis la Confédération au sujet des autres provinces devrait exister encore au moins en ce qui concerne l'ancienne province du Manitoba. Nous n'entendons rien de ce genre aujourd'hui. Je ne sais pas s'il serait trop tard ou non. Il n'est certainement pas trop tard pour faire du bien, bien que je craigne qu'il soit trop tard pour faire beaucoup de ce bien que l'on aurait pu faire si l'heure propice était encore à notre disposition, si le temps propice n'était pas passé, le temps où, même plus qu'aujourd'hui, malgré toutes les dispositions libérales que nous faisons dans ce but, l'on espérait, dans cette région, que l'on construirait rapidement des chemins de fer. Mais je prétends que, comme législateurs constitutionnels, comme hommes libres, nous devons étudier sérieusement la question de savoir si l'on doit continuer longtemps cette politique d'exercer le pouvoir de désaveu pour empêcher cette population de construire des chemins de fer dans les limites de sa propre province, de la même manière et dans la même mesure qu'on le permet dans d'autres provinces; et je prétends qu'ils seraient indignes de la condition d'Anglais libres si on continuait à leur refuser ces droits.

Quant à l'administration des terres, je ne puis croire que nous puissions beaucoup nous vanter, soit de notre politique générale au sujet des terres du Nord-Ouest, soit de l'exécution par le gouvernement du mandat qu'il a demandé au parlement de lui confier sous ce rapport. Malheureusement, la province du Manitoba est un exemple que la politique des terres est défectueuse et qu'elle a été mal administrée. Dès le commencement, il y a eu des circonstances malheureuses, des circonstances dues à cette mauvaise administration, des circonstances qui ont inauguré par une rébellion nos rapports réels avec ce pays. Ces circonstances nous ont portés nécessairement à hâter des arrangements pour la création de la petite province du Manitoba, à des conditions qui, sous quelques rapports, étaient libérales, non dans le vrai sens du mot, mais qui donnaient certains droits prématurés et en partie peu judicieux. Il peut arriver qu'ils aient été nécessaires. Je ne veux pas dire qu'ils n'étaient pas nécessaires dans les circonstances où se trouvaient le pays à l'époque où l'Acte du Manitoba a été passé; mais c'était des choses auxquelles on n'aurait pas consenti dans l'intérêt du Manitoba même, n'eût été cette cause de mauvaise administration qui a rendu nécessaire l'Acte du Manitoba. D'abord, dans ce pays, il y a de très grandes étendues de terre, des terres incultes, entre les mains de particuliers. Peut-on nier que ces terres incultes n'ont pas mis obstacle à la prospérité du Manitoba, n'ont pas mis obstacle à la prospérité de Winnipeg, n'ont pas mis obstacle à la prospérité du Nord-Ouest en général.

Vous avez adopté une autre politique relativement à certaines libertés constitutionnelles, accordées peut-être un peu trop tôt, car il n'y avait qu'une très légère population; mais vous en avez refusé d'autres; vous avez décidé que vous donneriez à cette province les droits d'une province; d'une province-sœur des autres provinces de la Confédération; cependant, tandis que vous donnez d'une main, vous retenez de l'autre. Vous leur dites, par exemple, qu'ils ne doivent pas administrer leurs propres terres, qu'ils ne doivent pas

administrer les terres affectées au soutien de leurs propres écoles. Or, dans un sens, je considère les terres des écoles du Manitoba comme un héritage sacré. Je me réjouis de ce que nous ayons réservé une étendue considérable de ce pays dans le but de doter des institutions destinées à donner une instruction libre à la masse du peuple; mais lorsqu'il vous arrive de considérer qui devra administrer les terres des écoles, lorsqu'il vous arrive de considérer si les terres des écoles sont mieux administrées—je ne dis pas détournées de leurs fins, mais mieux administrées—si elles peuvent être mieux administrées par les honorables messieurs siégeant ici à Ottawa, ou par la législature et le gouvernement de la province, dis-je, vous devez admettre que le fait d'administrer les terres d'Ottawa est une chose difficile, vous devez admettre que ce serait seulement avec les meilleures intentions et avec une grande énergie qu'il serait possible d'éviter les erreurs, et il a été commis de grandes erreurs au sujet de l'administration des terres des écoles; plusieurs de ces erreurs ont été, de temps à autre, le sujet de discussion en cette Chambre. Eh bien, alors, pourquoi les administrerait-on d'ici? Parce que, dites-vous, le peuple du Manitoba ne doit pas avoir le droit de décider lui-même quand ces terres des écoles devront être vendues, à quelles conditions elles devront être vendues, et comment le produit en devra être placé. Je maintiens que cette déclaration que vous pouvez, d'Ottawa, administrer ces terres mieux qu'ils ne peuvent le faire, est une admission réelle qu'ils ne sont pas en état d'avoir ce gouvernement autonome qu'a le droit d'avoir une province de la Confédération canadienne; et si vous me dites qu'il est vraisemblable que quelque acte de mauvaise administration aurait été commis, que quelque spéculation aurait eu lieu, qu'il y aurait eu des erreurs, je vous demanderai si, même les édifices qui entourent cette salle ne voient pas des spéculations, des erreurs, des actes de mauvaise administration?

Cependant, l'honorable monsieur, en appuyant cette résolution, va plus loin. Il propose une chose qui me réjouit, une chose qui concerne l'édifice de l'éducation; il propose que 150,000 acres de terre soient accordés comme dotation à l'université du Manitoba. Mais je dis que le projet et les conditions d'après lesquels cette dotation devrait être administrée, doivent être réglés entre le gouvernement local, la législature du Manitoba et l'université du Manitoba. La question d'éducation est une question locale qui ne nous concerne pas. Les contestations qu'elle soulève ne doivent pas être amenées dans cette Chambre. La question appartient au peuple de la province; c'est là qu'elle devrait être résolue. Puisque nous sommes en possession de leurs terres, il est raisonnable que, vu que nous recevons des terres pour les écoles, nous fassions aussi une réserve pour une université. Mais mon opinion est que le projet, les conditions d'après lesquelles ces terres devraient être possédées—on les considère aussi comme un dépôt sacré—doivent être réglés par le peuple du Manitoba lui-même et non par le gouvernement fédéral. Quant aux arrangements parlementaires, j'ai parlé des premières difficultés relatives aux terres, des circonstances où s'est trouvé le gouvernement lorsqu'il a fait le premier règlement. Mais, depuis cette époque, nous avons eu des systèmes de politique au sujet des terres, et ces systèmes, je ne pense pas qu'ils aient été très satisfaisants pour la province du Manitoba. On a apporté beaucoup de retard au règlement des réclamations des terres, même des anciennes réclamations admises par l'Acte du Manitoba, et dont quelques-unes n'ont pas encore été réglées; on a apporté beaucoup de retard à régler les réclamations les plus récentes, et comme nous le savons d'après les réponses données en deux ou trois circonstances par l'honorable monsieur à des demandes faites au sujet de découvertes récentes, il y a eu plus que du retard dans l'administration des terres du Manitoba.

Il y a plusieurs autres questions sur lesquelles je pourrais attirer l'attention, mais il n'est peut-être pas nécessaire de le faire en cette circonstance. Relativement au subside, vu

que j'ai parlé en faveur du projet de faire un recensement quinquennal et un arrangement intermédiaire, je désire dire que les mêmes considérations dont j'ai parlé, comme distinguant la province, tant au point de vue de l'étendue qu'au point de vue de l'augmentation rapide de la population, comme distinguant sa condition de celle des autres provinces, et nécessitant des arrangements spéciaux, s'appliquent aussi à l'expression " l'augmentation de l'allocation devra cesser lorsqu'il y aura une population de 400,000 âmes " Que vous puissiez ou non justifier cela relativement aux anciennes provinces—car je n'ai jamais pu justifier parfaitement le principe de cet arrangement—je dis qu'il ne peut y avoir aucune raison, en égard à l'étendue, en égard à la population qui doit couvrir cette étendue, qui puisse vous faire espérer que ce subside sera mieux établi quand la population atteindra 400,000. Aucun de nous, je ne le pense pas, ne peut s'attendre à ce que l'on désire qu'il en soit ainsi, et cela peut-être, parce qu'il peut arriver que nous voyions que de jour en jour, d'année en année, cette question de subsides provinciaux devient plus sérieuse pour la Confédération et exige une solution de plus en plus pressante; il peut arriver que nous désirions en finir, mais en hommes pratiques, désirant que cette grande étendue de terres fertiles soit peuplée aussi rapidement que le désirent les honorables messieurs de la droite, nous ne pouvons pas nous attendre à ce que cela finisse avec 400,000 âmes, et je ne vois aucune nécessité de parler ainsi; il n'en sera certainement pas ainsi.

Examinons maintenant l'action de la législature locale quant à ces conditions. En traitant la question de la Colombie-Britannique qui vous a été soumise à la première session, j'ai mentionné ce qui, dans mon opinion, était les vrais principes, les principes généraux d'après lesquels le parlement du Canada devait examiner une question de ce genre, en tant que nous étions obligés de l'examiner à un point de vue provincial, savoir: que nous devions reconnaître les représentants du peuple dans leurs actes parlementaires, dans la législature locale, comme exprimant les opinions et les désirs du peuple, et je considère que cela contribue beaucoup à amener une conclusion dans ce cas; mais je ne considère pas que cela soit aussi décisif, aussi concluant que dans le cas de la Colombie-Britannique, car il est presque impossible pour tous ceux qui connaissent la province du Manitoba, qui examinent la condition actuelle, géographiquement, de sa population, qui examinent ses districts électoraux, il est presque impossible pour ceux-là, dis-je, d'admettre un seul instant qu'à l'heure qu'il est, le peuple est représenté d'une façon raisonnable à sa Chambre locale. Les gens s'étant établis rapidement dans des endroits différents, à de grandes distances les uns des autres, il est impossible de dire aujourd'hui que la législature a atteint le résultat dont nous nous sommes vantés, savoir: qu'elle a représenté raisonnablement le sentiment du peuple de cette province.

À la dernière session et à la session précédente, j'ai fait allusion au mécontentement qui régnait pour plusieurs raisons dans la province du Manitoba, et mon honorable ami, le député de Huron (M. Cameron) a proposé que nous nous réunissions en comité pour examiner ce mécontentement, pour examiner ces plaintes, pour examiner ces griefs dans le but d'y remédier. Les honorables messieurs de la droite ont toujours prétendu que le Manitoba était content, que le peuple était réellement satisfait, qu'il n'y avait que quelques agitateurs qui, pour des fins politiques, faisaient une espèce de tempête dans un verre d'eau; mais qui, en réalité ne pouvaient pas créer un sentiment de mécontentement parmi le peuple du Manitoba; je dis que ce n'était pas un énoncé exact de l'état de choses qui existait dans cette province; je dis que cet énoncé n'est pas non plus exact aujourd'hui.

Les habitants de cette province, au moins en ce qui concerne la récente immigration, viennent en très grande partie de la province d'Ontario; ils sont habités aux institutions municipales, aux institutions provinciales, aux

institutions fédérales qui nous sont familières. Ils se sont rendus là, plusieurs ont vendu les terres qu'ils avaient dans l'Ontario, pour améliorer leur condition; la plupart d'entre eux se sont rendus là dans l'espoir, non de faire fortune par quelque hasard heureux ou par quelque spéculation heureuse, mais de faire fortune en exerçant leur métier de cultivateurs, beaucoup plus rapidement, vu la grande fertilité du sol et la rapidité avec laquelle on pouvait mettre en état de culture une grande étendue de terrain. Dans leur position, il n'est pas raisonnable de supposer que des hommes de cette espèce, qui désiraient travailler avec courage, qui s'étaient livrés à un travail opiniâtre et qui avaient l'intention de continuer ainsi, qui comprenaient que la richesse s'obtenait par un travail énergique, dans des circonstances un peu favorables, dans leur position, dis-je, il n'est pas raisonnable de supposer qu'ils se seraient laissés aller, sans cause, au mécontentement et à l'excitation. Il n'en a pas été ainsi. Vous ne pourriez pas plus agir ainsi avec les habitants de cette province qu'avec ceux de la province d'où ils viennent, car ils étaient pénétrés des sentiments de ces derniers. Le premier ministre, les membres du gouvernement et la législature du Manitoba ont éprouvé aussi ce mécontentement. Cependant, nous avons entendu à maintes reprises les partisans du ministère répéter qu'il n'y avait pas de mécontentement réel dans la province, que tout allait bien. Je ne veux pas dire que tous les sujets de mécontentement fussent justifiables. C'est le cas dans ce pays—dans la plupart des pays, de fait, dans tous les pays que je connais—que, lorsqu'il y a une agitation, elle est fondée sur quelque grief bien établi, et cette circonstance même constitue la cause des griefs qui sont exposés, peut-être non fondés, et les réclamations qui sont faites sont peut-être exorbitantes. Il peut se faire qu'il en ait été ainsi dans le cas du Manitoba; mais, bien que quelques-unes de ces réclamations aient peut-être été rédigées en termes extravagants, cependant, c'étaient des griefs réels et fondés.

J'espère que le projet qui nous est soumis aura l'effet de faire disparaître dans une grande mesure ce mécontentement, et que la province du Manitoba pourra redevenir prospère, après avoir fait passé par ces grandes difficultés. Mais mon impression est que s'il doit en être ainsi, on est tenu de reconnaître les motifs de mécontentement plus tôt, plus franchement et plus libéralement qu'on ne l'a fait jusqu'ici dans l'histoire des relations de cette province avec la Confédération, et l'on doit s'efforcer avec plus d'ardeur de reconnaître la nature du problème que ce gouvernement doit résoudre en traitant des questions d'importance légère et locale à une distance de plus de mille milles; on doit faire de plus grands efforts pour comprendre la nature du problème à résoudre, et l'on travaille avec plus d'ardeur à le résoudre.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable chef de la gauche a fait un discours un peu long, et, sous quelques rapports, ce discours est sujet au reproche qu'il a fait l'autre jour. Il a ingénieusement mêlé la question de mécontentement individuel avec la question soumise à la Chambre. La question soumise à la Chambre n'a pas le moindre rapport avec le mécontentement individuel; elle ne concerne pas du tout les personnes qui disent qu'elles n'ont pas obtenu leurs lettres patentes assez tôt, que des droits relatifs aux réclamations n'ont pas été reconnus; elles ne concerne pas non plus les griefs des Métis que l'on dit ne pas avoir été examinés à fond. Ces choses ne concernent pas du tout la question maintenant soumise à la Chambre. Maintenant, il s'agit simplement d'un règlement des conditions d'après lesquelles le gouvernement du Manitoba, comme gouvernement, doit traiter avec le gouvernement fédéral et le parlement fédéral comme tels. Les deux questions n'ont aucun rapport; mais l'honorable monsieur les a violentées, c'est-à-dire que, jusqu'ici, il n'a fait que mêler la question

maintenant soumise à la Chambre et par laquelle il s'agit de savoir si ces conditions sont raisonnables, équitables et justes, ou si elles sont trop généreuses ou trop restreintes. Nous devons sans doute, avant que la prorogation arrive, discuter à fond les réclamations de chaque colon mécontent, de chaque spéculateur mécontent, et de tous les mécontents qui sont allés au Nord-Ouest et qui n'ont pas vu se réaliser toutes leurs espérances; nous devons sans doute discuter cela plus tard. Mais cela ne concerne pas du tout la question soumise à la Chambre.

L'honorable monsieur a parlé de la chose d'une manière ingénieuse. Il devait faire un discours sur les résolutions; il a traité la question du mécontentement individuel, et je dois dire qu'il a fait le mieux qu'il a pu. Il a vu, dit-il, un homme—sans doute c'était un homme très intelligent et digne de foi—qui venait de Huron ou de Bruce-Nord, peut-être des deux comtés, et qui lui a dit que quelque grande que fût la misère dans Huron et dans Bruce, elle était insignifiante comparée à ce que souffraient les habitants du sud du Manitoba; qu'ils étaient sans pain et sans vêtements.

M. BLAKE: Non.

Sir JOHN A. MACDONALD: Qu'ils étaient en haillons et incapables de se procurer de la nourriture.

Cependant, immédiatement après, l'honorable député nous a dit que les gens avaient du blé entassé pour quatre ans à venir et qu'ils ne peuvent apporter au marché. Il dit qu'ils avaient eu d'abondantes récoltes qu'ils ne pouvaient pas apporter au marché; et cependant, ils manquaient de vivres ou de vêtements. Il y a un vieil adage qui veut que certaines gens sont si peu raisonnables qu'ils veulent du meilleur pain que le pain de blé. Ces gens ont le meilleur blé du monde, le blé dur du Manitoba, et cela en quantité; il n'y a pas de marché, dit l'honorable député, et cependant, ils le laissent pourrir en tas pendant qu'eux et leurs enfants crèvent de faim, tandis que tout ce qu'il aurait fallu faire était de le faire moudre et de le manger. C'est un des échantillons des nombreuses exagérations qui nous arrivent de cette province, et dont l'honorable député s'est fait l'habile exposant.

Ensuite, l'honorable député dit que le prix du blé était de \$1 le boisseau; que les gens ne pouvaient pas retirer des récoltes une quantité suffisante pour se vêtir eux et leurs familles. Cet avancé est absurde et puérile, et je regrette que l'honorable député ajoute foi aux histoires d'un homme désappointé, qui se sentait froissé parce que le chemin de fer ne passe pas devant ses granges. L'honorable député dit qu'il y a beaucoup de mécontentement à propos du désaveu de la charte du chemin de fer. Je crois que si l'on avait sanctionné toutes les chartes depuis le commencement, pas un seul des chemins de fer ainsi incorporés aurait été construit. Voyez, nous avons le chemin de fer du Pacifique avec ses énormes octrois de terres, qui, suivant les vues de l'honorable député, a été incapable de construire des embranchements. Cependant l'honorable député croit que si l'on avait permis à la législature du Manitoba de passer des lois concernant les chemins de fer *ad libitum*, le seul fait de passer ces lois aurait suffi pour les faire construire. Il n'y en a pas un seul qui aurait été construit. Ensuite l'honorable député dit que le gouvernement avait foulé au pied les droits des hommes libres, et que s'ils avaient été des hommes libres dignes de ce nom, ils auraient fait de la résistance. Comment cela? A la Riel? Est-ce que l'honorable député propose cela? Car il dit que s'ils avaient été dignes du nom d'hommes libres, ils auraient fait de la résistance. S'il y a eu, en deux ou trois actes tout au plus de désavoués, nous avons été certainement plus prodigues en passant un Acte incorporant les chemins de fer ici, non seulement en les incorporant ici, mais en accordant des octrois considérables de terres. Malgré toute cette aide, soit que les compagnies obtiennent leur incorporation de la Chambre locale ou du Parlement fédéral, il n'y a aucun chemin de fer en construction digne

Sir JOHN A. MACDONALD

de ce nom. Il y a le chemin de fer du Pacifique, qui est en construction à cause des octrois considérables de terres que nous lui avons faits. La ligne du Nord-Ouest avance clopin-clopat, et a enfin réussi à construire 80 milles. L'on m'informe que M. Pugsley et la compagnie du lac Long ont nivelé quelques milles et qu'il y a 50 milles de chemin de fer Sud-Ouest de construits; et c'est à cela que se réduit la construction de chemins de fer dans ce pays. Mais quant à dire que l'exercice du pouvoir du désaveu a retardé en aucune manière la construction des chemins de fer, je ne le crois pas; d'ailleurs, les faits prouvent que tel n'est pas le cas.

M. MILLS: Pourquoi l'exercer alors?

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député demande pourquoi l'exercer? D'abord le parlement du Canada a passé une loi accordant certains pouvoirs et privilèges, à de certaines conditions, à propos de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Le gouvernement et le parlement sont tenus de faire exécuter cet arrangement. C'est en vertu des conditions spécifiées dans l'acte constituant le chemin de fer du Pacifique canadien, que ce chemin de fer a été décidé, que cette mesure a été prise, que ce chemin est maintenant en construction; et ce serait un abus de confiance si cette charte était violée sans le consentement des actionnaires et sans un acte du parlement pour faire cesser ces privilèges. L'honorable député dit que sir Charles Tupper a dit à la dernière session, que le pouvoir de désaveu ne serait pas exercé et que la compagnie ne s'en souciait plus. Je ne pense pas que depuis ce temps il y ait eu un seul cas de désaveu. Je ne me rappelle pas bien dans le moment s'il y a eu un acte de la législature locale accordant de nouvelles chartes; mais, dans tous les cas, il n'y a pas eu de désaveu.

M. WATSON: Il y a eu le refus par ce gouvernement-ci d'accorder des chartes.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député venant de cette partie du pays pense qu'il règne un gouvernement absolu ici. Le gouvernement n'a pas refusé de chartes; le gouvernement n'en a pas désavoué; le comité des chemins de fer de cette Chambre, composé des représentants du peuple, a dans sa discrétion approuvé certains bills et rejeté les autres; et bien que je fasse partie de ce comité je n'ai pas assisté aux séances cette session, l'an dernier je n'ai assisté qu'à une réunion de ce comité. L'honorable député ne doit pas confondre les actes du parlement, les actes des représentants du peuple, avec les actes du gouvernement. Le gouvernement n'a désavoué aucun acte. Je conclus d'après les remarques de l'honorable député que les représentants du peuple dans le comité des chemins de fer ont refusé de faire un rapport favorable à quelques entreprises de chemin de fer du Nord-Ouest. Eh bien, je pense—

M. WATSON: Seulement aux partisans du gouvernement.

M. MITCHELL: Je demande pardon à l'honorable député, je ne suis pas partisan du gouvernement dans ce sens, et je me suis opposé à la mesure.

Sir JOHN A. MACDONALD: Eh bien, M. le Président, l'honorable député de Marquette (M. Watson) dit: seulement aux partisans du gouvernement. Est-ce que l'honorable député, en qualité de membre du parlement, versé profondément dans la science parlementaire, connaissant les droits du parlement, désirerait ou voudrait insister pour que des lois de chemin de fer ou autres lois soient passées par la minorité? Je croyais que dans le parlement, avec des institutions représentatives, dans un pays libre, la volonté de la majorité était la volonté du peuple; et si la volonté du peuple élisait une majorité en faveur du gouvernement l'honorable député pourrait être peiné de se trouver dans la minorité; mais on ne peut rien y faire; et le simple fait qu'une majorité de la Chambre, une majorité du comité des

chemins de fer renvoie aucun bill, démontre que suivant la volonté des représentants du peuple, ce bill était mauvais et qu'il ne devrait pas être accepté. Quant à la question de désaveu, ce pouvoir ne peut être exercé, en autant que cela devient obligatoire pour le gouvernement, qu'en vertu des conditions de la charte du chemin de fer du Pacifique canadien. Mais longtemps avant cela, quand les honorables députés de la gauche occupaient le pouvoir, il y eut des demandes pour des chartes de chemins de fer faites au parlement, qui furent présentées devant le comité des chemins de fer de ce temps, et mon honorable ami de York-Est, alors chef du gouvernement, s'est opposé à l'octroi de plusieurs chartes et l'a fait avec raison. L'honorable député, parlant au nom de la majorité, conduisant cette majorité dans le comité des chemins de fer, s'est opposé avec raison à plusieurs bills proposés qui auraient été adverses, qui auraient été hostiles aux projets du chemin de fer du Pacifique canadien, dans lequel nous étions tous intéressés, dans lequel les deux partis étaient intéressés comme représentant tout le peuple du Canada.

L'honorable député s'est opposé à ces chartes, et le gouvernement actuel, suivant la même pratique raisonnable, quand le chemin de fer du Pacifique canadien luttait fidèlement avec sa grande entreprise—le gouvernement ne permettrait pas que son crédit fût affecté, ses projets frustrés, et son commerce détourné vers des routes étrangères, longtemps avant que son chemin fût construit et avant qu'elle eût une occasion favorable de concourir pour obtenir le grand trafic du Nord-Ouest. Je dis que la politique de l'ancien gouvernement et celui d'aujourd'hui a été identique en principe, sous ce rapport, bien que dans certains cas nous n'envisagions pas une mesure sous le même aspect. Mon honorable ami d'York-Est pourrait dire par exemple—je ne dis pas qu'il en est ainsi—mais il pourrait le dire d'une entreprise particulière: je ne crois pas que cela puisse servir au chemin de fer du Pacifique canadien. Je puis considérer la chose à un autre point de vue; il pourrait en être ainsi, je ne sache pas que tel soit le cas, mais je suppose que probablement une telle chose se présenterait. Mais dans tous les cas le principe posé par l'honorable député quand il conduisait la majorité du comité des chemins de fer dans son temps, est le même principe qui a toujours existé depuis et qui a été soutenu par ce parlement. Maintenant, pour en revenir aux points soulevés par l'honorable député à propos de ces résolutions. A propos, l'honorable député a dit que de grandes réserves avaient été faites par le gouvernement dans le Manitoba, causant du dommage à Winnipeg et autres parties de la province. Je ne comprends pas ce qu'il voulait dire; je ne connais pas de réserves de cette nature.

L'honorable député a fait allusion aux terres des écoles qui ne sont pas comprises dans ces clauses; il en a parlé incidemment comme se rattachant à l'appropriation pour la dotation d'une université pour le Manitoba. Il dit que ce n'était pas convenable; il pense que c'était contraire aux premiers principes, que les terres des écoles du Manitoba ne fussent transportées à la législature locale. Je pense que c'est l'opinion de la grande masse de la population, que les terres ne devraient pas être transférées à la faible population qui habite maintenant une petite partie du Manitoba. Il y a eu une grande pression, une forte expression d'opinion, de la part de presque tous ceux qui avaient de grands intérêts dans le Manitoba, que ces terres, pour le moment, sont plus sûres entre les mains du gouvernement fédéral, qui n'a d'autre intérêt que celui de les préserver, de créer une forte dotation pour le bénéfice de la population future de cette province. L'on sait que le Manitoba, nouvelle province, est pauvre; l'on sait qu'elle a eu de grands embarras financiers; le fait de s'être adressé au parlement d'année en année pour obtenir du secours, démontre qu'elle souffrait d'embarras financiers, et la population pensait que si ces terres étaient placées sur le marché, le produit pourrait être

appliqué à faire disparaître les embarras de la province; et le gouvernement actuel du Manitoba n'a fait aucune pression ou remontrance à propos de la manière dont ces terres étaient traitées, comme elles sont maintenant traitées, comme un dépôt sacré pour la population future du Manitoba. L'honorable député dit que le gouvernement fédéral a agi à propos de ces terres des écoles sans consulter le gouvernement du Manitoba.

M. BLAKE: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'elles avaient été administrées imprudemment dans plusieurs circonstances.

Sir JOHN A. MACDONALD: Eh bien, le seul cas d'imprudence que j'ai eu connaissance est celui où le gouvernement fédéral a consulté le gouvernement de la province du Manitoba. Dans chaque cas nous avons désiré demander le consentement et l'avis du gouvernement du Manitoba relativement à la manière de disposer de ces terres. Lors de la fièvre de la spéculation dont on a tant parlé, quand elle était à son comble, et devait si tôt s'abattre et devait causer une baisse aussi grande que la hausse l'avait été, le gouvernement fédéral a cru qu'il serait bon de mettre sur le marché des grandes étendues de terres des écoles situées dans le zone où se faisait sentir cette fièvre. Elles furent annoncées et allaient être vendues lorsque le gouvernement du Manitoba a protesté. Il désirait que le vente fut retardée, et prétendait que les prix n'étaient pas assez élevés. La conséquence fut—comme le gouvernement d'ici pensait qu'il était le meilleur juge—que les terres furent retirées de la vente. La valeur des terres a commencé à diminuer, et depuis ce temps elles n'ont pas été vendues. La vente aurait été considérable et profitable. Mon honorable ami le ministre des douanes me rappelle que les commissaires d'écoles locaux ont aussi demandé que la vente fût remise. D'après l'idée qui s'était emparé des gens que les terres seraient couvertes non seulement d'or, mais de pièces d'or placées perpendiculairement, ils protestèrent contre la ventes de ces terres, et elles n'ont pas été vendues depuis.

La pratique du département est celle-ci: D'année en année, demande est faite au gouvernement local pour savoir quelles sont les terres qui devraient être placées sur le marché et à quel prix minimum. Il désire et a toujours désiré prendre l'opinion du gouvernement; mais il a empêché ces terres de devenir un objet de convoitise dans une petite législation, ne représentant qu'une faible partie du Manitoba, et plus soucieuse des intérêts présents de la province que des avantages futurs de leurs enfants et des enfants de leurs enfants. Je n'ai pas besoin de parler de l'octroi en faveur de l'université, bien que l'honorable député objecte à ce que cela soit mis entre les mains du gouvernement de la législature locale. Le gouvernement provincial et la législature locale acceptent cet arrangement; les directeurs de l'université l'approuvent et sont très anxieux pour que les choses soient comme elles le sont, d'après ces résolutions. A mon point de vue, cette université se trouve occuper une excellente position, parce que là, la question de différends religieux n'existe pas du tout; les évêques catholiques et anglicans font partie du bureau de direction de cette université, et cette dotation considérable, bien administrée, sera, je crois, une dotation profitable à cette université. On la traite en vertu de ces résolutions, suivant un arrangement fait entre le gouvernement fédéral et le local, avec la sanction de la législature provinciale, et je crois avec celle de la Chambre fédérale; et avec toutes ces sanctions que peut-on dire contre cet arrangement? C'est un arrangement sage, il rencontre l'approbation de tous les intéressés, et l'honorable député cherche à soulever un point abstrait en rapport avec cette question.

Je ne dirai rien de plus à l'égard de ce qui a été dit concernant le mécontentement à propos du règlement des réclamations sur les terres. Je crois qu'il y a eu plus d'ex-

pédiction dans le règlement de ces réclamations, plus d'expédition dans l'émission des patentes, une plus grande étendue de terrains d'arpenté, que l'on a agi avec plus de promptitude, et que l'on trouvera que ce n'a pas été fait dans la république voisine, malgré son organisation plus considérable et son expérience de plusieurs années; et je crois que, somme toute, les Américains admettent que notre système est plus rapide et plus équitable que le leur. Qu'il en soit ainsi ou non, cela n'a rien à faire avec ces résolutions. Elles parlent d'elle-mêmes; et comme elles ont été satisfaisantes pour la législature et le gouvernement du Manitoba, je suis convaincu qu'elles seront ratifiées par ce parlement. Mon honorable ami de Lisgar (M. Ross) a parlé de la dernière clause qui a trait à ce que ce sera le règlement final de toutes les questions entre le Canada et le Manitoba. Eh, il n'en est pas ainsi; cela ne se lit pas ainsi. Le règlement de l'an dernier était de même; ce devrait être le règlement final de toutes les questions. L'honorable député de Durham-Ouest ne peut pas s'opposer à cette disposition, car si je me rappelle bien, lors de la question de l'arrangement entre le Canada et la Nouvelle-Ecosse, il s'opposa à cet arrangement comme étant inconstitutionnel, et quand cette prétention a été renversée, heureusement pour la Nouvelle-Ecosse, il insista pour faire introduire une clause, et elle fut introduite, déclarant que ce serait un règlement final de toutes affaires entre la Nouvelle-Ecosse et le Canada.

Je ne pense pas, comme je l'ai dit à M. Norquay, que la province de la Nouvelle-Ecosse ait beaucoup souffert de cet arrangement, et j'ai dit: je suis convaincu, que même avec cette condition, la province du Manitoba ne souffrira pas plus que sa province-sœur, la Nouvelle-Ecosse. Mais comme la question a été soulevée par une opposition factieuse—et il existe de telles choses que factions et opposition dans le Manitoba—nous n'avons pas pourvu à ce que ce soit un règlement final de toutes questions entre le Manitoba et le Canada. Mais il y a certaines questions à l'étude—les terres les marais, par exemple, et la question universitaire—et ces résolutions déclarent simplement qu'il y aura un règlement final de toutes ces questions. Toutes ces questions à l'étude devraient être réglées, mais aucune autre question que pourrait faire surgir l'avenir du pays. Les différentes clauses de ces résolutions seront discutées amplement en comité, et c'est pourquoi je ne vois pas la nécessité de les passer en revue l'une après l'autre maintenant. Les résolutions ont été rédigées avec soin, et sont, je le crois, très libérales. Les conditions du premier acte du Manitoba étaient agréables aux personnes qui habitaient alors cette province. L'arrangement de la 45^e Victoria était agréable au gouvernement du jour, mais à cause de l'opposition, qui, je dois le dire, n'était pas raisonnable, on s'objecta à une de ces conditions, non pas à cause d'insuffisance, mais parce qu'elles seraient un règlement final à toutes questions et qu'aucun autre secours ne serait donné. Si cette clause n'avait pas été une des conditions imposées l'an dernier, quand le règlement a été passé, la législature du Manitoba aurait adopté les résolutions de ce jour. Nous avons enlevé cet obstacle et avons accordé, après mûre considération de la question, des conditions plus libérales que le parti ministériel et l'opposition de la législature du Manitoba ne consentaient alors à accepter, sans cette malheureuse clause que nous avons adoptée à propos du règlement final de toutes les questions, et ce, à la suggestion de l'honorable député, comme dans le cas de la question entre la Nouvelle-Ecosse et le Canada. Quand je dis malheureuse, je ne suis pas certain si c'était malheureux, car elle nous a fourni l'occasion de prendre de nouveau la question en considération. Nous avons peut-être accordé des conditions plus libérales qu'auparavant, et je ne regrette pas que ces conditions soient plus libérales.

Je crois que nous pouvons nous permettre d'agir libéralement avec cette jeune et croissante province. Je crois que le parlement adoptera ces résolutions, et je suis convaincu que, de notre temps, dans tous les cas, elles formeront la

Sir JOHN A. MACDONALD,

base d'arrangements satisfaisants pour des années à venir, entre le Manitoba et le Canada. Nécessairement, il y aura les réclamations privées, les griefs particuliers, les accusations individuelles de mauvaise administration, et elles devront être réglées suivant leur mérite, mais elles n'ont rien à faire avec ces résolutions. Je crois que cette Chambre adoptera ces résolutions, et laissera le Manitoba heureux et content.

M. BLAKE: Je désire rétablir les faits en ce que l'honorable député a évidemment mal interprété mes paroles. Je n'ai pas dit que les terres des écoles devraient être transportées à la législature locale pour les administrer à sa guise, mais j'ai dit que l'administration de ce dépôt devrait être confiée à la législature du Manitoba. Je ne songeais nullement à suggérer qu'aucune de ces terres ne fût détournée des fins de ce dépôt.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas compris cela de l'honorable député, et je ne désire pas laisser la Chambre sous cette impression. J'ai compris qu'il désirait que ces terres fussent transportées à la province pour être traitées comme terres d'écoles.

M. MULOCK: A propos de ce qu'a dit le premier ministre concernant l'action du comité des chemins de fer en refusant d'adopter le préambule du bill incorporant le chemin de fer du Portage-la-Prairie et du Lac des Bois, je ferai part à la Chambre de mes souvenirs de l'incident en comité à l'égard du bill. L'honorable député de Marquette (M. Watson) supportait ce bill, et à l'appui lisait un extrait des *Débats* énumérant les assurances données à la Chambre, qu'aussitôt que le chemin serait terminé sur la côte nord, le gouvernement ne se croirait plus lié de refuser la construction de lignes de chemins de fer allant à la frontière. Le ministre des chemins de fer suppléant, qui était alors présent au comité, s'est opposé à l'octroi de la charte au chemin de fer du Portage-la-Prairie, et a parlé pendant quelque temps sur le mérite du bill. Il y eut pendant quelque temps divergence d'opinion dans le comité, à savoir si le gouvernement s'opposait à l'octroi d'une charte ou non, et tant que ce doute exista il sembla que cette question était ouverte et devait être traitée suivant son mérite. Le ministre des chemins de fer ayant parlé en termes passablement vigoureux—

M. le PRÉSIDENT: Il n'est pas permis à l'honorable député de faire allusion à ce qui s'est passé en comité.

M. MULOCK: La question était de savoir si c'était la politique du gouvernement, ou l'opinion privée du ministre des chemins de fer.

M. le PRÉSIDENT: On ne peut pas faire allusion à cela ici.

M. MACKENZIE: Le premier ministre a discuté ce qui s'est passé en comité.

M. le PRÉSIDENT: Il a dit qu'il n'était pas présent à ce comité, et ne pouvait pas l'avoir discuté.

M. MULOCK: Assurément, le gouvernement ne peut pas échapper à la responsabilité de l'action du gouvernement dans le comité des chemins de fer. Supposons qu'un membre du gouvernement viendrait devant le comité des chemins de fer et dirait: c'est dans le programme du gouvernement aussi bien que dans le mien de ne pas accorder cette charte en particulier, le gouvernement ne pourrait pas échapper à la responsabilité du comité, parce que l'action du comité avait pour effet de ne pas faire adopter le préambule du bill et de faire désavouer le bill. C'est un autre moyen par lequel le gouvernement peut probablement s'exempter de faire ce qu'il n'aimerait pas à faire en Chambre. Ce qui est arrivé dans cette occasion est très évident pour tous les honorables députés. Le pays sait bien que dans cette occasion le ministre des chemins de fer suppléant a dit quel était le programme.

M. le PRÉSIDENT : Si ma décision n'est pas bonne, elle doit être renversée par un vote de la Chambre. J'ai décidé que l'on ne pouvait faire allusion ici à ce qui s'est passé en comité, excepté sur un rapport du comité.

M. MACKENZIE : Le premier ministre a fait allusion à ce que j'avais dit devant le comité des chemins de fer.

M. le PRÉSIDENT : L'honorable député a fait allusion à ce qui s'est passé pendant cette session.

M. CAMERON (Huron) : Il y avait un rapport du comité démontrant que l'on n'approuvait pas le préambule du bill, et il a été présenté à la Chambre.

M. le PRÉSIDENT : Il y a eu un rapport devant le comité démontrant que le préambule du bill avait été désavoué. Si cette question vient devant la Chambre, elle a le droit de discuter s'il était juste de le désavouer ou non, mais l'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à ce qui s'est passé en comité.

M. CAMERON (Huron) : Il a le droit de discuter le fait que dans le comité des chemins de fer la préambule ne fut pas approuvé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La raison a été donnée, et cette raison était que le bill n'était pas conforme à la politique du gouvernement.

M. le PRÉSIDENT : L'honorable député a fait allusion à ce que le ministre des chemins de fer suppléant a dit en comité. C'est cela que je décide ne pas être dans l'ordre.

M. MULOCK : Je me soumetts à votre décision sur ce point. Je demanderai simplement si je suis dans l'ordre en disant ceci, qu'il me semble à peine possible pour le gouvernement d'échapper à la responsabilité de l'acte du comité en désavouant ou refusant d'adopter le préambule, quand le pays sait que le gouvernement a conseillé au comité de désavouer ce bill, et voici le point que j'ai soulevé.

M. WHITE (Cardwell) : L'honorable député a fait allusion à ce qui s'est passé en comité, et je ne me propose pas de le suivre jusque là, mais il y a un rapport fait par le comité énumérant les raisons du renvoi du préambule de ce bill en question, et les raisons embrassent toute la question maintenant discutée. La question qui était comprise dans ces raisons soumises à la Chambre n'avait rien à faire avec la politique ou l'imprudence de désavouer les chartes accordées par le Manitoba aux chemins de fer dans cette province. On a prétendu, je crois que c'est dans le débat de la charte du chemin de fer du Pacifique, je sais que cette prétention a été soutenue dans la discussion depuis, qu'il n'y a rien dans la charte en elle-même qui oblige légalement le gouvernement de désavouer aucune charte accordée par la législature du Manitoba. Je crois que la question de désaveu est entièrement une question d'intérêt public, et non pas une question d'obligation légale ; mais les raisons qui ont motivé le désaveu de ce bill de chemin de fer étaient que les conditions exactes de la charte s'appliquaient au parlement et non pas au gouvernement. La clause se lit comme suit :

D'ici à vingt ans le parlement fédéral n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud de la compagnie du Pacifique canadien, d'aucun point ou près du chemin de fer du Pacifique canadien, à l'exception de telles lignes se dirigeant vers le sud-ouest, ou l'ouest-sud-ouest ; et dans les quinze milles qui se trouvent en deçà de la latitude 49 ; et dans la création d'aucune autre province dans les Territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront prises pour continuer cette réserve après telle création, et jusqu'à l'expiration du dit délai.

On a prétendu, dans les raisons données pour le renvoi de ce bill, qu'il était en contravention avec le traité entre le parlement du Canada, non pas le gouvernement en particulier, mais le parlement, et la compagnie du chemin de fer du Pacifique, et c'est pour cette raison que le bill fut ren-

voyé et que le préambule a été déclaré ne pas être prouvé, et que l'on a fait rapport de cette raison à la Chambre.

La question de désaveu des chartes accordées par la législature du Manitoba était une affaire d'intérêt public simplement, et la remarque faite au parlement par le ministre des chemins de fer l'an dernier a été que, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien était tellement confiante de pouvoir contrôler le trafic du Nord-Ouest après que la ligne serait construite au nord du lac Supérieur, et après un temps raisonnable pour le développement du trafic de cette ligne, qu'elle était prête à abandonner l'idée de demander de nouveau au gouvernement de désavouer aucune autre charte ; mais ceci n'avait rien à faire avec l'obligation solennelle, aucune parole prononcée par le ministre des chemins de fer dans le parlement ne pouvait changer en rien l'obligation solennelle contractée par le parlement. En effet, cette obligation était si solennelle, que lorsque la frontière du Manitoba fut agrandie et que la province devait inclure une certaine étendue du territoire sur lequel elle n'avait aucun contrôle lors de la passation de ce contrat, il a été jugé nécessaire de se procurer l'assentiment de la législature du Manitoba que cette clause de la charte serait considérée comme un lien sur cette partie de la province qui était du nouveau territoire, et qui au temps où la charte a été passée était strictement et entièrement de la compétence de ce parlement, et seulement de la compétence de ce parlement, de légiférer à propos des chartes de chemins de fer. La distinction est si facile à saisir que je suis surpris de voir que les honorables députés de la gauche ne la saisissent pas.

Quant à l'avenir, il n'y a aucun doute que la construction du chemin au nord du lac Supérieur, c'est-à-dire le parachèvement et l'inauguration du chemin, non pas le simple fait de poser les lisses, mais le commencement du trafic, tel que l'a dit le ministre des chemins de fer l'an dernier, tel qu'il a été autorisé de le dire au parlement, justifierait la compagnie de ne pas demander au gouvernement de protéger leur ligne davantage suivant l'esprit de ce contrat. L'esprit du contrat est en accord avec la politique du parlement et la politique des différents gouvernements depuis 1871. En 1872, comme je l'ai fait remarquer ici l'autre soir, quand des chartes de chemin de fer étaient accordées par le parlement pour des chemins entrant dans ce pays par la frontière, il y avait des clauses spéciales dans ces chartes stipulant que ces chartes ne deviendraient en force qu'en vertu d'une proclamation du gouverneur en conseil. Cette proclamation n'a jamais été lancée par les honorables députés qui siègent maintenant à gauche, ces chartes n'ont jamais été mises en opération, et, lorsqu'en 1879 la première session qui a suivi le retour du parti conservateur au pouvoir, quand l'ex-ministre des chemins de fer a annoncé son programme au parlement, non pas comme étant le résultat d'un pacte, ou d'un contrat ou d'un traité avec aucune compagnie, mais comme question de politique nationale, de s'assurer du trafic de ce pays en faveur du Canada, en faveur des marchands canadiens, des villes canadiennes et des armateurs canadiens, quand il a annoncé que le programme était de ne pas accorder de chartes aux lignes venant de la frontière, l'honorable député de York-Est a annoncé dans ce comité, et on y a fait allusion dans le parlement, et on peut le trouver dans le rapport officiel du parlement, qu'il a entièrement approuvé cette politique, qu'il croyait que c'était une politique sage, et la politique qu'il adopterait et suivrait s'il avait la direction des travaux publics et des chemins de fer du pays. Vous saisissez la distinction entre les deux cas.

L'un est un bill présenté à ce parlement, et jusqu'à vingt ans à dater de l'octroi de sa charte, j'ose dire qu'aucun avocat prétendra que l'on puisse accorder des chartes en contravention avec cela ; mais nous pouvons, le gouvernement peut, et je n'ai aucun doute qu'il le fera, en accord avec la politique annoncée l'an dernier, et en accord avec les intérêts manifestes de toutes les parties—une fois que le chemin de

fer sera construit au nord du lac Supérieur, et il y va de beaucoup de chercher à obtenir le trafic américain aussi bien que le nôtre par cette ligne—de permettre au Manitoba d'accorder autant de chartes qu'elle le jugera à propos, comme, à strictement parler, cette province avait le droit de le faire autrefois, en étant sujette, toutefois, en tant que cela se rapportait à ce contrat, au pouvoir de désaveu que le gouvernement exerçait sur sa propre responsabilité, et sujet à la responsabilité du parlement.

M. MILLS: Sous certain rapport, je concours dans les vues de l'honorable député. Il y a une grande différence entre une compagnie de chemin de fer qui obtient une charte du parlement du Canada et des compagnies de chemin de fer obtenant des chartes des différentes provinces. Il y a quelques instants, le premier ministre a informé cette Chambre que le gouvernement avait désavoué ces actes d'incorporation, parce qu'ils étaient en contravention avec les conditions de la charte du chemin de fer du Pacifique canadien. Ce n'est pas ainsi que le comprends. L'honorable député qui vient de parler à la Chambre et le premier ministre, quand le contrat du chemin de fer du Pacifique était sous considération, ont déclaré que l'administration n'avait aucun pouvoir de contrôler le Manitoba, n'avait aucun pouvoir d'intervenir dans la législature de cette province, et toutes ces chartes de chemin de fer que l'honorable député avait conseillé à la couronne de désavouer étaient des chartes de chemins de fer reçues, non pas du parlement du Canada, non pas des chartes projetées, qui ne pouvaient pas être obtenues sans passer par un comité de chemins de fer de cette Chambre, mais des chartes qui relevaient de la législature locale, chartes qui se trouvaient dans les limites de sa juridiction, et qui, si elles étaient devenues en force, auraient continué de l'être si l'honorable député n'avait pas conseillé leur désaveu. Mon honorable ami qui m'a précédé a parlé du mécontentement qui s'était manifesté dans la province du Manitoba à cause de cette intervention du gouvernement du Canada à propos des droits indéniabiles du gouvernement et de la législature de cette province.

Ce que l'on peut faire ici est fort différent de la question de savoir si, l'assurance donnée par le ministre à propos des chemins de fer du Manitoba l'an dernier, était une promesse suffisante pour obliger le gouvernement de renoncer à son opposition, et la compagnie du chemin de fer d'abandonner les droits qui lui étaient garantis par les conditions de la charte. Je ne prétends pas dire jusqu'à quel point ce devait être, il n'est pas nécessaire de prendre cela en considération pour le moment. Tout ce que nous avons à considérer, c'est la déclaration faite par mon honorable ami, que le désaveu de ces chartes a donné lieu à de graves mécontentements dans la province du Manitoba, et que le désaveu avait sérieusement nui à la colonisation du pays et au bien-être de la population qui l'habite.

Le premier ministre a dit que ce n'était pas le cas. Il a dit, d'abord, que ces chartes avaient été désavouées parce que le gouvernement était obligé envers la compagnie d'agir ainsi; et, en second lieu, que c'était là suivre la politique qui, a-t-il dit, avait été adoptée par l'honorable député d'York-Est lorsqu'il était le chef du gouvernement. Je nie cela; je dis que cet énoncé n'est pas fondé, et je défie l'honorable monsieur de mentionner une seule charte reçue de la législature locale du Manitoba qui ait été désavouée par l'honorable député d'York-Est.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non.

M. MILLS: L'honorable monsieur n'a pas dit cela; mais il a déclaré que la politique suivie par le gouvernement de désavouer ces chartes, était une politique analogue à celle suivie par le gouvernement précédent, et qu'il n'y avait eu aucun changement dans la politique du gouvernement sous ce rapport.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas parlé de désaveu, j'ai dit que le principe avait été appuyé par les M. WHITE (Cardwell)

honorables messieurs de la gauche, et que le même principe faisait agir le gouvernement actuel. Je n'ai pas parlé des désaveux de l'honorable député d'York-Est.

M. MILLS: Je suis curieux de savoir comment l'honorable premier ministre pourrait soutenir avec succès que le même principe a fait agir son gouvernement et celui qui l'a précédé à propos du désaveu des chartes, quand le gouvernement qui l'a précédé a laissé toutes les chartes en vigueur. L'honorable monsieur a dit que ces chartes n'avaient produit aucun effet, quand bien même elles n'auraient pas été désavouées. Eh bien, si c'était là l'opinion de l'honorable monsieur, pourquoi n'a-t-il pas permis que ces chartes restassent en vigueur? Rien n'aurait été fait, et ce mécontentement qui provient de son intervention inconvenante et inconstitutionnelle dans les affaires de la législature locale, n'aurait pas existé. Or, l'honorable monsieur a déclaré que les observations faites par l'honorable député de Durham-Ouest, relativement à l'état de choses qui règne au Manitoba, étaient de l'histoire ancienne, qu'elles ne se rapportaient pas à la question qui nous est immédiatement soumise. Eh bien, il n'y a pas de doute que ce que l'honorable monsieur appelle l'histoire ancienne du Manitoba est une histoire excessivement désagréable. Nous ne devons examiner que le commencement de l'histoire. L'honorable premier ministre a érigé le Manitoba en province en 1869, et il a proposé de lui imposer un système de gouvernement arbitraire. Il est survenu une rébellion, et un million de dollars a été dépensé dans le but de rétablir la loi et l'ordre dans ce pays. Puis l'honorable monsieur, au lieu de faire ce qui avait été fait dans la république voisine, au lieu d'établir un gouvernement territorial avec une certaine représentation en cette Chambre, a créé un système de gouvernement dispendieux, qui a été un fardeau pour la petite population qui habitait cette région, car nous savons tous qu'à l'époque où le Manitoba a été érigé en province, avec deux chambres et toutes les institutions d'une province riche et populeuse, elle ne comptait pas 10,000 habitants. Et, à cette époque, l'honorable monsieur nous a assuré que ce gouvernement provincial était nécessaire, qu'il importait que le Manitoba eût ce système embarrassant de gouvernement, car, disait-il, ce que l'on appelle un gouvernement territorial est une chose tout à fait inconnue dans notre système anglais de gouvernement parlementaire.

Eh bien, M. le Président, il peut être vrai que nous n'ayons pas dans l'empire anglais ce que l'on nomme gouvernement territorial, mais nous avons des colonies possédant certaines institutions représentatives, et nous nous proposons de faire de cette colonie que nous avons établie dans notre territoire, ce que le gouvernement américain fait des siennes, c'est-à-dire, l'ériger définitivement en province avec des institutions représentatives. Il nous était facile de faire ce que l'on avait fait là et d'établir un système de gouvernement convenant à la population, avec une représentation ici, un système simple, qui aurait été remplacé par de pleins pouvoirs représentatifs lorsqu'il y aurait eu une certaine population. Nous ne trouvons pas curieux que l'honorable monsieur ait dit que les observations de mon honorable ami étaient de l'histoire ancienne. Ces observations faisaient voir les erreurs sérieuses que le gouvernement avait commises, et ces erreurs ont nécessité, depuis cette époque jusqu'à aujourd'hui, des changements constants dans les conditions d'après lesquelles le Manitoba est entré dans l'union.

L'honorable monsieur a dit que la politique des terres du Manitoba n'avait donné lieu à aucun inconvénient. Cependant, l'on a établi des compagnies de colonisation, l'on a permis à des spéculateurs d'acheter des terres sans restriction, l'on a nui à la colonisation du pays, on l'a retardée, et l'honorable monsieur, par le désaveu des chartes de chemins de fer, a rendu l'accès de plusieurs parties du Manitoba presque impossible aux colons; et il y a aujourd'hui, dans cette province, des districts où les habitants sont si éloignés

du marché que l'on m'informe qu'il leur faudrait payer, pour porter leurs produits au marché, un montant plus élevé que la somme que rapporteraient ces produits une fois rendus sur le marché. Or, il est très bon pour l'honorable monsieur de dire que dans une province fertile comme le Manitoba, il est impossible que les gens souffrent de la faim, ou qu'ils n'aient pas de vêtements suffisants, etc. L'honorable monsieur dit qu'ils peuvent porter leur blé au moulin, le faire moudre et le manger. Mais ce n'était qu'en le mangeant qu'ils pouvaient le moudre; les moulins à farine manquent tout à fait dans plusieurs endroits. Le résultat a été—et cela existe encore—que dans certaines parties du Manitoba les cultivateurs ont été incapables de conduire leurs récoltes au marché, ils ont encore de grandes quantités de grain en leur possession; de fait, depuis que cette Chambre est réunie, des gens m'ont écrit qu'ils avaient cessé de récolter du pain, parce qu'ils avaient en mains de grandes quantités de blé qu'ils étaient incapables de porter au marché; le résultat est qu'il est parfaitement inutile de cultiver des terres et de récolter du grain pour lequel il n'y a aucun marché.

M. WHITE (Hastings): Combien de milles de chemin de fer avez-vous construits quand vous dirigiez le département de l'intérieur ?

M. MILLS: A cette époque il n'y avait aucun chemin de fer qui atteignît cette région. Mon honorable ami le député d'York-Est, avait entrepris la construction d'un chemin de fer. Nous avons présenté un projet pour construire des chemins de colonisation et si nous étions restés au pouvoir, je n'ai pas de doute qu'il y aurait beaucoup plus de milles de chemin de fer, au Manitoba, qu'il y en a aujourd'hui. Je crois que le pays aurait été beaucoup mieux colonisé; je crois que le très honorable premier ministre, par la politique d'intervention qu'il a adoptée, n'a pas seulement retardé la construction des chemins de fer, mais a sérieusement retardé la colonisation de tout ce pays. La vente de coupes de bois aux partisans du très honorable premier ministre, comme l'honorable député qui siège en arrière de lui, a nui aux droits de la population. L'honorable monsieur ne se livre pas à ce commerce. Il n'est pas marchand de bois; il ne s'est pas lancé dans cette entreprise dans le but de fournir du bois de construction aux colons du Nord-Ouest. Il s'est lancé dans cette affaire dans le but de faire de l'argent, et il lui était impossible de faire de l'argent dans cette opération, excepté aux dépens du trésor public; car chaque dollar qui va dans la bourse de l'honorable monsieur et qui provient de ce commerce, serait un dollar soustrait au trésor public, soit directement soit indirectement.

Le premier ministre a parlé des terres des écoles du Nord-Ouest et déclaré qu'il avait commis une erreur sérieuse en consultant le gouvernement du Manitoba; que, de fait, les commissaires d'écoles avaient conseillé au gouvernement de ne pas vendre ces terres, et que l'on avait perdu une bonne occasion de les vendre. Mais de quoi l'honorable monsieur se plaint-il? Il se plaint que des étrangers sont allés au Manitoba et qu'il ne leur a pas été donné d'y rester. Il désire vendre ces terres à des prix plus élevés que leur valeur réelle. Je ne pense pas que le peuple du Manitoba s'occupe de prospérer au détriment des nouveaux colons tant qu'ils obtiennent un prix raisonnable pour leurs terres. Il n'était pas opportun de se hâter de mettre les terres des écoles sur le marché.

La colonisation du pays environnant leur donnera sans doute de la valeur, et comme il est de l'intérêt de la population du Manitoba que les fonds des écoles soient aussi considérables que possible, les terres ne devraient pas être offertes en vente tant que l'on ne pourra pas en obtenir un prix raisonnable. Le moyen d'augmenter la valeur de ces terres n'est pas de créer des compagnies de colonisation, ni de créer des "valeurs factices," ni de publier des annonces

décrivant le pays comme un Eden, comme dans Martin Chuzzlewit. Ce n'est ainsi que le Manitoba ou le Nord-Ouest pourront avoir des avantages. Mais ce qui donnera une valeur permanente à la propriété du Nord-Ouest, c'est la colonisation du pays, la concession des terres à ceux qui désirent les occuper, la culture de ces terres par les occupants; c'est en ne mettant aucun obstacle à la colonisation et en empêchant que les terres ne tombent entre les mains de spéculateurs, qui cherchent à vendre à des prix exorbitants aux étrangers qui vont s'établir là. C'est par l'amélioration et la colonisation du pays que les terres des écoles auront la valeur qui leur est donnée, et il n'est pas à désirer que le premier ministre profite de la "fièvre de la spéculation" pour obtenir de ceux qui peuvent acheter ces terres ou d'autres terres publiques, un prix plus élevé que celui qu'elles valent réellement.

L'honorable monsieur a parlé de la question des subsides provinciaux. Je ne m'oppose pas aux dispositions de la résolution. Je pense que le bien-être de la Confédération en général est favorisé par le bien-être du Manitoba. Cette province renferme une étendue considérable de terres fertiles prêtes à la culture, et la colonisation de ces terres sera avantageuse non seulement au Manitoba, mais à la Confédération en général. L'occupation de ces terres augmentera le revenu, les droits de douanes, diminuera le fardeau du gouvernement, et tout en donnant directement des avantages au Manitoba, elle en donnera indirectement à tout ce pays. Cela étant, je ne m'oppose pas à ces résolutions, et je ne les crois pas assez extravagantes pour que la gauche s'y oppose.

M. WHITE (Hastings): L'honorable député a encore fait allusion à l'accusation qui tend à dire que je possède une coupe de bois. Je me rappelle que lorsque j'étais membre du comité des chemins de fer, deux habitants du Manitoba ont demandé des chartes pour construire des chemins devant aller aux Etats-Unis. Lorsqu'ils se sont présentés devant le comité, l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), alors premier ministre, se leva et dit: "M. le Président..."

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre.

M. WHITE (Hastings): Cela est arrivé il y a quelques années, quand l'honorable député était premier ministre. Il a dit que le gouvernement ne permettait pas que l'affaire fût continuée, car si nous construisions le chemin de fer du Pacifique, nous devions garder le trafic pour le chemin du gouvernement, et si l'on donnait une charte le gouvernement devrait avoir quelque chose à offrir à ceux qui faisaient le risque d'exécuter les travaux.

M. MACKENZIE: L'honorable député n'est pas dans l'ordre. Vous, M. l'Orateur, avez déjà rendu une décision à laquelle nous nous sommes tous soumis, et aujourd'hui on la viole délibérément. Je n'admets pas l'allégation de l'honorable député.

M. BOWELL: Jusqu'où votre décision s'étend-elle, M. l'Orateur? S'étend-elle aux délibérations qui ont eu lieu en comité il y a huit ou dix ans? J'étais sous l'impression que le règlement était qu'un membre n'avait pas la permission, durant une session du parlement, de parler des délibérations d'un comité durant cette session, parce que les questions pouvaient être discutées dans la Chambre et que ce serait seulement reconsidérer la même question. Je voudrais savoir si la décision que vous avez déjà donnée se rapporte aux délibérations qui ont eu lieu il y a plusieurs années dans les comités, ou simplement aux délibérations qui ont eu lieu dans les comités durant la session.

M. L'ORATEUR: Quand j'ai rendu la décision, il me semblait qu'elle avait trait aux comités de la présente session, car le rapport d'un comité peut être discuté pendant cette session, ou il peut être soumis à la discussion, et ce qui a eu lieu là—les arguments et les raisons apportés—peut être répété dans la Chambre. Mais ce qui a eu lieu dans un comité il y a plusieurs années appartient à l'histoire jusqu'à

un certain point. La chose a été citée dans la Chambre et est rapportée dans les *Débats*. Il y a donc une distinction à établir sous ce rapport. Il n'est pas permis de citer ce qui a eu lieu en comité général, et je suppose que la même règle s'applique aux comités; mais je pense que le règlement a trait à des délibérations qui ont eu lieu durant la même session.

M. WHITE (Hastings): A l'époque où l'honorable monsieur a désavoué ce bill, il disait: "Je veux aussi qu'il soit bien compris, M. le Président, que la politique du gouvernement dont j'ai l'honneur d'être le chef, n'ait pas droit de permettre que l'on construise des chemins de fer destinés à enlever le trafic au chemin du gouvernement." Il désirait avoir quelque chose à offrir à ceux qui construiraient le chemin du Pacifique. On n'a pas pris de division; la décision du premier ministre était sans appel, et la question en resta là. Je le demande: n'était-ce pas là désavouer les bills soumis au comité? Et cela n'a pas été fait par les suffrages du comité, mais par la décision du premier ministre de l'époque.

Si je parle de nouveau de la question des coupes de bois, j'espère que je pourrai satisfaire même l'honorable député du Bothwell (M. Mills). M. Rathbun, de Deseronto, qui emploie de 1,200 à 1,500 hommes, construit des vaisseaux, possède plusieurs grandes scieries, et M. D. Gilmour, ont eu chacun une coupe de bois sur la rivière Saskatchewan. Ils m'ont proposé d'aller examiner les coupes de bois et d'en prendre une moi-même; puis ils m'ont dit qu'ils construiraient à Edmonton un moulin qui répondrait aux besoins des habitants de cette partie du pays, pourvu que je voulusse me charger de surveiller les opérations dans cette partie du pays. Sur cette proposition, je me suis rendu, et j'ai perdu du temps et de l'argent.

M. Rathbun a payé \$250 au gouvernement, M. Gilmour \$250, et j'en ai aussi payé \$250. Et, comme je l'ai déjà dit, je me suis rendu au département et j'ai remis la coupe de bois, et en ce qui me concerne, je dis aux habitants des territoires du Nord-Ouest de faire ce qu'ils voudront de leur bois de construction; je ne veux pas perdre mon temps et mon argent, ni l'argent appartenant à M. Gilmour ou à M. Rathbun. Dans ce beau pays, il leur faut des hommes d'énergie, des hommes qui ont du temps et des capitaux; mais, quant à moi, je ne veux pas y aller. Si je m'occupe de ce que je possède dans Ontario, j'en ai assez sans qu'il me faille aller au Nord-Ouest. Mais dans le cas même où j'aurais eu une coupe de bois, je l'aurais obtenue d'après les actes adoptés par le parlement. Mais qu'a fait l'honorable monsieur? Lorsque le peuple de ce pays, par une majorité de soixante et dix ou quatre-vingts eût dénoncé son gouvernement et son parti et l'eût chassé du pouvoir, deux jours avant qu'il n'abandonnât ses fonctions, il passa un arrêté du conseil donnant à M. Cook et à M. Sutherland 200 milles carrés chacun sur la rivière Saskatchewan, non sur les 50 milles carrés, mais dans les zones de 20 milles, selon qu'ils pourraient trouver du bois qui leur conviendrait, et d'après cet arrangement, ils auraient pu prendre tout le bois qui se trouve sur la Saskatchewan.

M. L'ORATEUR: Je ne pense pas que cette question des coupes de bois se rapporte au sujet soumis à la Chambre.

M. CHARLTON: Je désirerais demander à l'honorable monsieur s'il a abandonné sa coupe de bois parce qu'elle ne valait rien, ou si elle était d'une grande valeur.

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre.

M. WHITE (Hastings): Je me permettrai de dire à l'honorable député, en ce qui concerne la coupe de bois, que le 1er janvier, à 4 heures, j'ai quitté Calgary, et que j'ai parcouru 40 milles avec un Écossais et un Métis durant la nuit, et 50 milles le jour suivant. J'ai passé neuf nuits sur dix dans la neige, et je n'ai pas été où se trouvait le bois. Je n'ai vu que ce que j'ai pu voir, mais le Métis m'a dit qu'il

M. L'ORATEUR

croyait que c'était une très bonne coupe de bois. C'est tout ce que je puis dire à l'honorable monsieur à ce sujet. On peut dire à ceux qui vont là dans le but de se livrer à ce commerce, que le bois est meilleur près des montagnes Rochouses, car les sauvages enlèvent l'écorce, ce qui détruit les arbres. En ce qui concerne les présentes résolutions, je pense qu'elles sont très libérales pour les habitants du Manitoba et qu'ils en seront satisfaits. Je ne pense pas qu'il y ait, en cette Chambre, un homme qui puisse dire que le gouvernement ne désire pas traiter raisonnablement et libéralement le peuple du Manitoba; et je crois que ces gens seront plus satisfaits et que le pays sera plus prospère.

M. TROW: L'honorable député de Cardwell a déclaré qu'il était impossible de faire des changements dans la charte de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le monopole de vingt ans. Or, l'ex-ministre des chemins de fer a fait, à ma connaissance, en cette Chambre, un énoncé portant qu'un changement serait fait lors de l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique proprement dit, et que certains privilèges seraient accordés après la construction de ce chemin, relativement à la construction d'autres lignes de chemins de fer. Cette promesse a été faite alors que l'ex-ministre des chemins de fer appuyait un emprunt pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, de sorte que son énoncé doit certainement s'accorder avec les opinions de ses collègues. Le ministre actuel des chemins de fer s'est opposé à cet énoncé. Ce plaidoyer a été fait lorsque l'honorable ministre favorisait l'emprunt de \$30,000,000, pour une fin ou pour une autre—pour modifier les opinions de l'honorable monsieur relativement à cette demande et pour obtenir des votes en faveur de l'emprunt qu'il appuyait alors.

M. WOODWORTH: J'espérais que les résolutions seraient adoptées par la Chambre sans opposition de la part des honorables députés de la gauche, et je pensais que l'honorable député de Marquette (M. Watson) serait le dernier à parler contre des résolutions si libérales et si généreuses. Aucun député du Manitoba n'a parlé contre ces résolutions, excepté cet honorable monsieur; et, si vous considérez la position où il se trouve et ses idées de parti, vous ne penseriez guère qu'il lui fût possible, après tout, de se lever quand le moment serait venu et de suivre, en s'opposant aux résolutions, les projets bien arrêtés d'un certain parti du Manitoba, qui a des ramifications dans toute la Confédération. Nous savons que les députés du Manitoba sont venus ici chaque année demander de nouvelles subventions. Nous savons que, chaque année, cette province a demandé au pays des fonds pour payer ses dépenses courantes; nous savons aussi que les journaux du pays, des deux côtés politiques, se sont gardés de parler beaucoup de la justice des demandes qui étaient faites par cette province, ils se sont gardés de dire si elles étaient exorbitantes ou non. Le *Globe* n'a rien dit pour aider ces gens à obtenir une subvention annuelle plus considérable. Mais quand j'ai vu ce gouvernement, presque à l'étonnement des députés eux-mêmes, leur accorder une subvention annuelle valant plus que celles de toute autre province de la Confédération, subvention qui les met aujourd'hui sur un meilleur pied que toute autre province de la Confédération; quand je l'ai vu ajouter aux \$227,000 que le Manitoba recevait en 1879 une subvention qui met cette province au-dessus de toute autre province de la Confédération, je croyais qu'après tout cela les députés du Manitoba, comme un seul homme, approuveraient ces résolutions. Je suis heureux de dire qu'il n'y a, dans cette province, qu'un seul homme qui ne les approuve pas; c'est le même homme qui a voté contre l'octroi d'une subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'on sait que dans le cas où cette subvention n'aurait pas été accordée, la province qu'il représente—au moins, il représente en cette Chambre, un comté de cette province—serait restée un désert désolé, sans chemin de fer. Ce même homme qui,

chez lui, appuie fortement la construction de ce chemin de fer, qui, chez lui, se montre partisan énergique de communications par chemin de fer dans sa province, ce même homme, dis-je, dès que le gouvernement eût offert la seule solution qui pût être offerte pour aider cette grande entreprise, s'est levé; et volontairement ou involontairement.....

M. WATSON: Volontairement.

M. WOODWORTH: Cependant, nous avons la preuve qu'il a eu, non pas avec moi mais avec d'autres, des conversations privées dans lesquelles il a dit que c'était un vote involontaire qu'il avait donné contre cet emprunt.

M. WATSON: Non.

M. WOODWORTH: L'honorable député ne me fera pas dévié de mon argumentation. S'il l'a fait volontairement, je crois qu'il vivra pour regretter ce vote ou les remarques qu'il a faites en cette Chambre sur des questions concernant immédiatement les intérêts de sa province, des questions comportant des projets propres à aider sa province; mais je devrai dire qu'il a agi ainsi pour son parti, car il y avait derrière lui une autre puissance qui lui commandait de faire ce que son jugement lui disait être mauvais.

M. WATSON: Non.

M. WOODWORTH: Ces conditions ont été offertes aux délégués; ils sont retournés chez eux et les ont soumises à leur propre parlement provincial; et, après un long débat et un examen attentif des deux côtés, elles ont été acceptées par une majorité de 19 contre 7; et, cependant, après que la province eût accepté ces résolutions sur une division de deux contre un, nous, qui restons fidèles au pacte, voyons l'honorable député de Marquette, (M. Watson) partisan du grand champion des droits des provinces, se lever et nier, devant le parlement fédéral, à la province du Manitoba le droit d'administrer ses affaires financières. La province du Manitoba, comme province, s'est prononcée sur ces conditions; sa législature, par une majorité sans précédent, les a acceptées; et il ne sied pas à un député de cette province, devant ses propres aveux, de nier qu'elle ait le droit d'administrer ses propres affaires dans ses propres limites, en consentant à l'adoption de ces résolutions.

M. Norquay, dans un discours prononcé à la Chambre à la dernière session, a dit:

Mais par cette offre, le Manitoba aurait \$5.384 par tête, ce qui serait beaucoup plus que ce que reçoit chaque autre province; cependant, l'on a dit publiquement que si cette offre était acceptée, le pays se révolterait, que la province du Manitoba se séparerait de la Confédération. M. Norquay lut alors, dans le *Free Press*, une annonce signée par les officiers de l'Union des Cultivateurs, convoquant une assemblée qui devait avoir lieu dans la soirée du 31 courant. Là-dessus, il fit observer que la chose était proposée dans le but d'intimider cette Chambre ou de la forcer à agir contre son gré. Il n'avait rien vu de si contraire aux institutions libres. Si c'était là l'esprit du peuple de ce pays, le temps était arrivé pour les honnêtes gens de le quitter.

Une grande partie des membres de cette union des cultivateurs, sont probablement de braves gens, à leur manière; mais, en principe, comme j'ai déjà eu occasion de le dire en cette Chambre, ils sont hostiles à l'existence du gouvernement fédéral. Cette union a créé toutes les dissensions imaginables; elle a cherché à intimider la législature du Manitoba et à l'empêcher d'adopter les conditions; et ce journal, le *Free Press*, dont le propriétaire a été récemment candidat malheureux, dans une élection qui a eu lieu à Winnipeg, a protesté contre les conditions et a cherché à porter les membres de cette Chambre à refuser d'adopter ces conditions. Or, je dis que, le gouvernement et la législature de cette province ayant accepté ces conditions comme libérales et généreuses—et jamais conditions n'ont été plus libérales ni plus généreuses—et comme mettant cette province, d'après le propre langage du premier ministre, dans une meilleure position financière que toute autre province de la Confédération, l'honorable député de Marquette aurait dû être le premier à se lever et à donner son adhésion à ces

résolutions. Elles sont définitives, dit l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake); je m'oppose à ce qu'elles soient définitives, dit M. Blake. Eh bien, quand on nous a demandé de reconnaître les réclamations de la Nouvelle-Ecosse demandant de meilleures conditions, il a pris tous les soins imaginables pour qu'elles fussent définitives, et il a fait insérer à cet effet un amendement dans les résolutions. Pourquoi, aujourd'hui, ne voudrait-il pas que ces conditions fussent définitives? Dans le long discours qu'il a prononcé—et je l'ai suivi avec attention—il n'a pas dit qu'il ferait de meilleures conditions au Manitoba. Il n'a jamais dit que ces conditions n'étaient pas généreuses; il a dit qu'elles étaient définitives, et cependant, quelques instants après, il a dit, malgré vos conditions, que le Manitoba reviendrait encore.

A la dernière session il a dénoncé comme malhonnête et inconstitutionnel le fait, par le gouvernement, d'accorder une subvention à une province. S'il est fidèle à ses propres principes, il ne donnera pas un seul dollar du trésor fédéral au Manitoba ou à d'autres provinces, dans le cas où il arriverait au pouvoir. Mais il dit que les délégués du Manitoba reviendront, et que le gouvernement et le parlement du Canada leur donneront davantage; il ne s'attend donc jamais à arriver au pouvoir. Je crois que le Manitoba ne reviendra pas demander de meilleures conditions; je crois que cette province mérite d'être traitée aussi libéralement qu'elle l'a été; et je crois que les six autres provinces qui forment cette Confédération seront heureuses de lui donner cette subvention sur le trésor public; mais il est regrettable qu'un homme qui possède les grandes connaissances légales, littéraires et parlementaires que possède le chef de la gauche, se lève et cherche, pendant une heure, à démontrer que ces résolutions ne devraient pas être adoptées, et, cependant, il ne ose pas dire au public de la Confédération que ces conditions sont trop généreuses, car cela nuirait à ses petits projets politiques dans le Manitoba; et il n'a pas eu le courage de dire qu'elles n'étaient pas assez considérables, car il sait qu'il ne pourrait pas, pendant les vacances, si jamais nous avons des vacances, faire les discours qu'il fait ordinairement dans l'Ontario et dire au peuple que nous donnons trop au Manitoba. Ainsi, il est entre deux feux; et, cependant, je crois qu'il est, dans la Confédération, le seul homme qui puisse parler pendant une heure sur cette question et ne rien dire sur la principale question soumise à la Chambre. Il n'a rien dit; il a agité un peu la question et l'a abandonnée, mais il a laissé à son partisan, l'honorable député de Marquette, le soin de dénoncer les conditions. Pourquoi? Parce que le *Free Press*, l'organe du parti libéral dans la province du Manitoba, a violemment et personnellement attaqué les députés qui ont adopté ces conditions, et il manquerait à son devoir s'il ne travaillait pas à réaliser le projet bien arrêté de son parti, et s'il n'approuvait pas, dans ce parlement, toutes les attaques faites contre le gouvernement par ses amis du Manitoba. Semer les dissensions n'est pas une question nouvelle; nous avons toujours entendu cela depuis que l'honorable député de Durham-Ouest est chef de l'opposition.

Du moment que l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) a cessé d'être chef de l'opposition, il y a eu une différence accentuée, comme les eaux du golfe du Mexique diffèrent de ceux de l'Atlantique. On a arrêté un projet: montrer que toutes les provinces sont mécontentes, et dans le cas où vous leur accorderiez une subvention, comme vous l'avez fait l'an dernier, leur montrer que c'est un empiètement sur les droits provinciaux; semer la dissension au Nouveau-Brunswick, dans la Nouvelle-Ecosse, dans l'Ontario, c'est leur jeu; c'est à cela qu'ils se plaisent; dans le Manitoba, ayez soin d'avoir votre union des cultivateurs pour y semer la dissension; quant à la Colombie-Britannique, posez toutes les questions que vous pourrez et semez-y la dissension; et si le gouvernement leur vient en aide et leur donne un octroi sur l'échiquier, dites-leur que si le gouvernement donne quelque chose aux autres provinces, il vole l'Ontario.

Et si on ne leur donne rien, ils se soulèveront, Vous serez tous ruinés si vous leur accordez quelque chose; vous serez tous ruinés si vous ne leur accordez rien; vous serez ruinés quand même. Choisissez : tête, je gagne, pile, vous perdez

Une semblable ligne de conduite n'échappe pas au peuple du pays, et la raison pour laquelle les honorables messieurs de la gauche ne peuvent pas enlever un seul comté aux cultivateurs, c'est parce que le peuple a des idées politiques plus hautes, plus intelligentes, plus patriotiques et plus chères que celles des honorables messieurs, dont le seul but n'est pas de venir en aide à la Confédération, ni d'ajouter à sa prospérité, mais de changer de siège et de s'emparer du pouvoir. N'eussent été les cinq années qu'ils ont passées au pouvoir, ils pourraient avoir quelque chance de succès; n'eussent été ces cinq années de pouvoir, ils pourraient, avec un peu d'assurance, en imposer à la crédulité du peuple en faisant ces longs discours. Mais le peuple ne peut pas oublier ce qu'ils ont fait.

Je me lève simplement pour donner mon adhésion à ces résolutions, croyant qu'elles sont dans l'intérêt de la Confédération en général, et que la province du Manitoba, dans les conditions exceptionnelles où elle se trouve, avec ses grandes ressources intérieures et le grand avenir qui lui est promis, remboursera ces subventions à la Confédération. Nous devons lui donner tout ce que nous pouvons pour lui permettre de bien débiter, confiants qu'avec les millions d'habitants qu'elle attirera dans son territoire elle rendra au trésor, non seulement dollar par dollar, mais des dollars où nous lui donnerons des centins. Je ne regrette pas ces conditions généreuses, et je crois que le premier ministre du Manitoba, M. Norquay, en faisant l'habile discours qu'il a fait en acceptant ces conditions du gouvernement fédéral, est aujourd'hui mieux que jamais. Représentant une petite province située sur les bords de la mer, j'ai le droit de voter pour ces résolutions. Il est de mon devoir de voter ainsi, et je puis défendre cet acte devant mes électeurs. Je puis leur démontrer que j'aide à cette grande force de la Confédération, cette grande puissance de l'ouest qui, dans un avenir prochain, contribuera à remplir les coffres du trésor fédéral. En votant pour ces résolutions, je crois que je donne mon vote non seulement dans les intérêts du Manitoba, mais aussi dans les intérêts des autres provinces. Et comme représentant d'une province de l'est, on ne me dira pas, et je ne pense pas qu'il sied à un des représentants de la province du Manitoba de nous dire que c'est une maigre pitance et que cette subvention ne devrait pas être finale. Je puis dire que, parmi les députés de la gauche, c'est le seul qui se soit prononcé sur cette question, car, bien que son chef ait effleuré la question, il n'a pas osé dire ce que son partisan a dit.

M. WATSON : L'honorable député m'a prêté des paroles que je n'ai jamais prononcées. Il est bien connu qu'il a l'habitude d'agir ainsi:

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre.

M. WOODWORTH : Je désire que l'honorable monsieur me signale ces paroles que je lui ai prêtées.

M. WATSON : L'honorable député a affirmé que j'avais dit que ce n'était qu'une maigre pitance.

M. L'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas aller au delà d'une explication personnelle.

M. WATSON : Les arguments que j'ai apportés contre ces résolutions m'ont été inspirés par les énoncés du premier ministre du Manitoba. Ce sont les seuls arguments dont je me sois servi, et je m'oppose à ces résolutions à cause de l'article où il est question de subventions finales.

M. WOODWORTH : Ce n'est pas une explication. L'honorable dit que je lui ai prêté des paroles qu'il n'a jamais prononcées. Je le défie de le prouver.

M. FAIRBANK : Je ne me lève pas pour examiner la raison qui a porté l'honorable député de Durham-Ouest

M. WOODWORTH

(M. Blake) à ne pas consulter le député de King, N. E., (M. Woodworth) sur les opinions qu'il doit émettre ou les discours qu'il doit prononcer, bien que nous sachions que son refus de le faire est toujours une grande cause de regret pour le député de King; je ne me lève pas non plus pour défendre l'honorable député de Marquette, car il est bien capable de se défendre, et mon opinion est qu'il rencontrera bravement ses électeurs et que ces derniers l'approuveront, tandis qu'il n'en sera pas ainsi de plusieurs autres. Je me lève pour appeler l'attention sur quelques remarques faites par le premier ministre. Il ne comprend pas comment un habitant du Nord-Ouest peut être dans la gêne quand le blé se vend \$1 le minot. Eh bien, il y a quelques soirs, j'ai cité un extrait d'une lettre que j'avais reçu d'un homme qui a passé six ans au Nord-Ouest et qui dit avoir vu offrir du blé pour 25 centins le minot, et cependant, il ne s'est pas trouvé d'acheteurs. Le premier ministre a dit que la seule chose que ces gens devaient faire, c'était de battre le grain, de le faire moudre et de le manger; mais il doit se rappeler qu'il faut encore autre chose que de la farine pour subvenir aux besoins des familles dans le Nord-Ouest. Leurs besoins sont plus nombreux que ceux des gens des anciennes provinces.

La condition du cultivateur, au Manitoba, est tout à fait différente de celle du cultivateur des anciennes provinces. Les difficultés que les pionniers des anciennes provinces ont eu à surmonter sont sans doute familières au premier ministre; mais bien qu'elles fussent d'un caractère différent, elles n'étaient pas pires que celles que les colons du Nord-Ouest ont eu à franchir. Le colon d'Ontario avait d'abord à défricher la terre, mais ces travaux lui procuraient plusieurs choses dont le colon du Nord-Ouest est privé. Par exemple, il se procurait le bois dont il construisait sa maison, et il n'éprouvait aucune difficulté à se procurer du combustible; de sorte que, bien qu'il ne fût pas en état de produire autant que peut le faire le cultivateur des prairies, il avait beaucoup moins de choses à acheter. En outre, dans la plupart des cas, les pionniers des anciennes provinces trouvaient, pendant les mois d'hiver, de l'emploi dans les chantiers. Il n'y avait pas pour eux, pendant l'hiver, ce repos forcé auquel on est soumis à un haut degré dans le Nord-Ouest. S'ils peuvent récolter d'immenses quantités de grain plus rapidement que dans les anciennes provinces, il leur faut nécessairement trouver un débouché pour ce grain et les facilités de le mettre sur le marché. Les ressources du colon du Nord-Ouest sont très limitées sous ce rapport; il ressemble beaucoup, sous ce rapport, au mineur qui peut avoir toute la houille dont il a besoin. Il ne manquera pas de combustible, mais la houille ne lui tiendra pas lieu des autres choses, à moins qu'il ne trouve un débouché. C'est là, dans une grande mesure, la condition de celui qui produit du blé dans le Nord-Ouest. Ainsi, il est de la plus haute importance qu'il ait un débouché pour écouler le blé qu'il produit. Il n'a pas d'autres moyens.

J'ai fait allusion à l'état des colons d'Ontario, à leur début. Ils pouvaient gagner de l'argent en se livrant à d'autres travaux. Avec la potasse, ils réalisaient des fonds. Plusieurs des meilleurs cultivateurs d'Ontario ont d'abord vécu sur les produits de la potasse.

Le premier ministre a dit, aussi, que sans désaveu d'autres chemins de fer n'auraient pas été construits. D'après des renseignements que je crois fondés, je ne partage pas du tout son opinion sur ce point.

Je crois que d'autres chemins de fer auraient été construits, n'eût été ce désaveu. Cependant, dans le cas où ils n'auraient pas été construits, cela aurait au moins soustrait le gouvernement à toute responsabilité. L'honorable député de Cardwell (M. White) a dit que l'on devait attendre que les terres fussent colonisées le long du chemin de fer Canadien du Pacifique. Eh bien pour ceux qui sont au Nord-Ouest depuis cinq, six ou sept ans, c'est trop long

d'attendre cinq, six ou sept ans ; je lisais l'autre jour dans une lettre venant d'un homme qui jouit d'une grande aisance au Nord-Ouest : "Notre patience est à bout ; il nous faut des secours ou nous partirons." En général, sur cette question d'allocation aux chemins de fer du Nord-Ouest, je ne puis que répéter les paroles prononcées l'autre soir par l'ex-ministre des finances, que dans son opinion, ce pays ne pourra jamais atteindre le degré de prospérité auquel il a droit, tant qu'il n'aura pas la liberté de construire ses propres chemins de fer.

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

(En comité.)

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre des douanes nous dira peut-être tout ce que le gouvernement du Manitoba a demandé. J'ai vu, dans les rapports de ses délibérations, qu'il demandait environ \$450,000 par année.

M. BOWELL : Cela est incorporé dans leurs demandes qui ont été produites devant la Chambre. Je ne me rappelle pas exactement le montant, mais il demandait qu'on lui remit toutes les terres et l'extension des frontières jusqu'à la baie d'Hudson et presque jusqu'au pôle nord ; il demandait les terres des écoles, et qu'on remaniât le tarif de façon à l'appliquer à cette province seule. Il n'a pas demandé que le tarif fût aboli ou qu'on y touchât, en tant qu'il concernait quelques-unes des anciennes provinces. Je ne suis pas prêt, en ce moment, à dire quel est le montant total que l'on a demandé, mais, après beaucoup de négociations, il a consenti à ce que les conditions de paiement fussent remplacées par celles qui sont contenues dans ces résolutions.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il est raisonnable, je pense, de demander au ministre s'il peut me donner ce renseignement. Je n'ai cité que la déclaration faite à la législature locale, et d'après cette déclaration, la demande est d'environ \$450,000 par année. Je voudrais que le ministre me donnât ce renseignement, car en considérant ces résolutions, il importe que nous sachions jusqu'à quel point nous pouvons admettre la première demande. Je n'exprime pas là d'opinion sur la question de savoir si ces demandes étaient raisonnables ou non, bien que je suis obligé de dire que, n'était le fait que nous nous sommes emparés de toutes leurs terres, nous les traiterions très libéralement ; mais personne mieux que le ministre des douanes ne sait que plusieurs travaux nécessaires, dans les anciennes provinces, ont été payés sur le prix de la vente des terres—et c'est là, je suppose, la raison—et c'est une excellente raison—qui devrait nous porter à traiter ces gens plus libéralement. Si l'honorable ministre n'a pas les chiffres exacts, je serais heureux qu'il se les procurât avant que les résolutions ne passent par une autre phase. Qui composait le sous-comité chargé de préparer ces conditions ?

M. BOWELL : Le ministre de la marine et des pêcheries et le ministre des chemins de fer et canaux. Enfin, on a attaché beaucoup d'importance à l'extension des frontières dans le but de permettre à la province de venir en aide au chemin de fer de la Baie d'Hudson, que l'on regardait comme un second débouché pour les produits de la province ; on a aussi attaché beaucoup d'importance au fait d'avoir toutes les terres situées dans les limites du territoire. La raison pour laquelle le comité et le gouvernement n'ont pas accédé à ces demandes est parfaitement expliquée dans les documents qui ont été produits. Les grandes dépenses que le gouvernement fédéral a faites pour venir en aide à la construction de chemins de fer dans cette province, et le fait qu'il s'était engagé à appliquer le système de homestead dans cette partie du pays, ont été considérés comme des choses assez importantes pour justifier le gouvernement fédéral de garder le contrôle de ces terres.

L'honorable monsieur comprendra immédiatement que, lorsque l'étendue de terres données et que l'on a promis de donner pour venir en aide aux chemins de fer sera ajoutée aux terres données d'après le système de homestead, presque toutes les terres seront absorbées, et tous ceux qui examineront un instant la question viendront à la conclusion que, vu les concessions considérables déjà faites et les dépenses qu'entraîne l'administration de ces terres, le fait de les donner à la province du Manitoba serait pour elle une source de dépenses plutôt qu'un bénéfice. Dans les anciennes provinces, ces terres n'ont pas été données comme au Nord-Ouest, elles n'ont pas été données en aussi grande étendue, surtout pour venir en aide à la construction des chemins de fer. Il est vrai que le principe de homestead est admis dans notre propre pays du nord. Là, les terres étaient difficiles à défricher et elles n'ont pas été colonisées aussi promptement que dans le Nord-Ouest. Sur ce point on pourra me pardonner si je ne fais pas d'observations sur le manque de facilités de chemin de fer parmi les cultivateurs dans cette partie du pays. Ceux qui représentent des arrondissements comme le mien, s'étendant à 120 ou 150 milles dans l'intérieur, et à 100 milles des chemins de fer, ne devraient pas chercher à établir une distinction odieuse entre les colons du Nord-Ouest et ceux qui habitent des localités comme celles que je viens de parler. Le nord de mon comté comprend en grande partie des territoires concédés gratuitement sur une distance de 100 milles, et lorsque j'ai visité cette région, en 1878, j'y ai trouvé des cultivateurs qui étaient là depuis dix ou quinze ans, qui avaient de 60, 100 à 150 tonnes de foin en meules sur leurs fermes, et dont les granges étaient remplies de blé et d'autre grain, et il leur était impossible d'en vendre un seul minot. Je pourrais facilement en donner la raison. A cette époque, le commerce de bois était dans un état stagnant et les habitants de cette région comptaient dans une grande mesure sur cette industrie pour leur marché. Or, ces gens n'avaient pas de chemins de fer et ils n'en ont pas aujourd'hui ; je le regrette beaucoup, car s'ils avaient un chemin de fer qui irait dans l'intérieur et traverserait ces territoires concédés gratuitement, cela aurait l'effet de coloniser une grande étendue de terrain aujourd'hui inculte.

Il y a là un grand nombre de gens dont les greniers sont remplis du meilleur grain que puisse produire le pays, et dont le foin est en meules ; ces gens ne peuvent pas vendre ces produits, et, cependant, je n'ai jamais entendu personne se plaindre particulièrement de cela comme d'une raison qui devait les porter à la rébellion ou qui devait soulever des mécontentements parce que quelqu'un n'allait pas là construire de chemin de fer. Et si nous considérons que ces gens ne sont que depuis peu d'années au Manitoba, et qu'ils ont bien moins raison de se plaindre que ceux qui habitent les nouvelles parties des anciennes provinces, je pense que nous devons admettre que quelques-unes de ces plaintes sont déraisonnables. Le gouvernement a montré qu'il désirait, non seulement améliorer leur condition, mais, autant que possible, leur donner un débouché sur une immense étendue de cette province. Je ne suis pas en état de dire si cela aurait pu se faire auparavant ; mais, comme le premier ministre l'a fait remarquer—et la Chambre me pardonnera si je fais allusion à un débat antérieur—nous avons constamment augmenté les subventions, et quand un système ne pouvait pas accomplir le projet de construire des chemins de fer, nous avons augmenté les subventions ; et le désir du gouvernement, et, j'en suis sûr, celui de tous les membres de cette Chambre, est de construire un réseau de chemins de fer aussi rapidement que possible, dans ce pays, afin qu'il puisse être bientôt colonisé ; et, je n'en ai pas le moindre doute, la Confédération sera amplement remboursée des dépenses qu'elle fera dans ce sens.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami, dans ses dernières remarques, a soulevé, je le crains, une

question assez étendue. J'ai deux objections à la politique du gouvernement. D'abord, je suis énergiquement opposé à ce que l'on donne un monopole à une compagnie privée. Je n'ai aucune confiance quelconque dans les compagnies privées de chemin de fer ou dans toute autre compagnie qui a un monopole. Nous savons ce qui a eu lieu dans le passé, et la condition du sud-ouest du Manitoba est la meilleure preuve possible de l'inopportunité absolue de cette politique. Or, ce n'est pas seulement en considération des intérêts des habitants du sud-ouest du Manitoba que nous avons fait des instances pour les aider, dans les premières années, à construire des chemins de fer, mais aussi c'est parce que rien ne saurait contribuer plus efficacement au développement du Nord-Ouest et de la Confédération en général que le fait de les aider ainsi. Je sais néanmoins, M. le Président, que si nous soulevons cette question, on dira très peu de chose de ces résolutions, au sujet desquelles je désire obtenir de nouveaux renseignements et quelques détails. Maintenant, j'appellerai l'attention du gouvernement et de la Chambre sur ce fait-ci : Quand il nous a été donné de nous aboucher avec les délégués du Manitoba, en 1876, je crois, nous avons été obligés d'examiner de nouveau leurs dépenses, qui, je suis tenu de le dire, étaient extravagantes pour un aussi petit pays, et nous avons cherché à les porter à régler leurs dépenses sur leurs revenus. Ils l'ont fait jusqu'à un certain point ; ils ont réduit les dépenses du gouvernement, qui étaient monstrueuses pour le nombre de gens auxquels ce gouvernement avait l'intention d'accorder des avantages, ils ont aboli leur Chambre Haute et ont pris, dans le même sens, d'autres mesures, dont quelques-unes à notre propre demande et quelques-unes à leur propre suggestion, tout cela dans le but de régler leurs dépenses sur leur revenu. Or, il semble que le gouvernement sympathise, dans une certaine mesure, avec celui du Manitoba, et j'aimerais savoir s'il a fait, avec ces délégués, des calculs pour voir si le revenu que le Manitoba perçoit aujourd'hui est suffisant pour lui permettre d'accomplir la tâche qui incombe à ces gouvernements provinciaux. Dans des cas ordinaires, je ne sais pas si nous pourrions convenablement insister sur cela, mais, dans ce cas particulier, il aurait été opportun de le faire, et je serais heureux de savoir si des choses de ce genre ont eu lieu entre les représentants du gouvernement fédéral et ceux du Manitoba. Il serait important que cela eût lieu ; car, sans soulever maintenant cette question de règlement définitif, il est très évident qu'il n'est pas opportun que des délégations du Manitoba viennent ici chaque année, nous demander de nouveaux fonds et nous démontrer que cette province est presque en banqueroute et que les grands intérêts que comporte indubitablement la colonisation du Manitoba seront sacrifiés si nous ne lui accordons pas de nouvelles subventions.

M. McLELAN : Je puis dire, en réponse à l'honorable député, que dans le mois d'avril 1884, j'étais présent à une entrevue que le gouvernement eut avec plusieurs délégués du Manitoba ; le ministre des finances y était aussi et le premier ministre de cette province a fait connaître avec soin les dépenses du gouvernement provincial et ce dont la province avait besoin pour les fins locales ; ils se sont entendus parfaitement sur un montant qui serait suffisant pour répondre à tous ces besoins et pour développer tous les intérêts que l'on croyait nécessaire de développer pour le bien du pays, tels que les écoles et l'entretien des maisons d'éducation ; je puis dire que le premier ministre a parlé de ce dernier sujet comme entraînant de très fortes dépenses, car le gouvernement local avait établi des écoles et fait, dans ce but, des octrois libéraux dans plusieurs districts. Malheureusement, le ministre des finances fut obligé de s'absenter avant que les négociations ne fussent complétées, mais la base en a été fixée avant son départ pour l'Angleterre, au mois de mai dernier. Je sais que le premier ministre de la province était parfaitement satisfait des conditions arrêtées,

Sir RICHARD CARTWRIGHT

et je croyais qu'elles répondraient à tous les besoins locaux de la province.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre a-t-il obtenu, de ces délégués, quelques détails sur la manière dont ils se proposaient d'administrer leurs fonds ? Je demande cela parce que nous avons jugé à propos, il y a quelques années, d'insister pour qu'ils soumissent un projet quelconque. Je sais que cela a produit un heureux effet ; au moins, les membres de leur législature et d'autres habitants du Manitoba m'ont assuré plus tard qu'il en était ainsi. Je me rappelle qu'après avoir discuté la question, nous avons déposé les documents sur le bureau. Je ne vois rien de ce genre dans les documents qui nous sont soumis aujourd'hui.

M. McLELAN : On n'a rien fait de ce genre, officiellement, mais les dépenses de la province, pendant l'année dernière, ou durant les deux dernières années, ont été discutées par le premier ministre et le ministre des finances ; on les a discutées article par article, et l'on s'est entendu sur ce dont l'on pouvait se dispenser, sur ce qui était essentiel pour cette année et sur ce que l'on pouvait considérer comme une charge permanente sur le revenu du pays ; et le résultat a été obtenu de cette manière.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Naturellement, dans le cours ordinaire des choses, je m'objecterais à ce que l'on s'immiscât dans les questions de dépenses ; mais lorsque la province fait des demandes de temps à autres, nous sommes portés à examiner ses dépenses. Dans plusieurs des états qu'il m'est arrivé d'examiner, j'ai remarqué des dépenses que j'ai trouvées extraordinairement considérables pour une province aussi petite et aussi peu peuplée.

M. BOWELL : La principale concession que les honorables messieurs ont obtenue du gouvernement de cette époque, ça été l'abolition de la Chambre Haute.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'était celle qui était la plus en évidence, mais il y en avait plusieurs autres.

M. BOWELL : Si nous devons chercher à nous mêler de leurs appropriations, il y aurait plusieurs choses auxquelles s'opposeraient les deux partis ; mais cette question est exclusivement de leur juridiction.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous devons prendre garde que cette province ou toute autre province ne prenne pas l'habitude de dépenser trop d'argent et de s'adresser ensuite au trésor fédéral dans le but d'obtenir de l'aide. Si l'on permettait qu'une politique semblable fût continuée, cela rendrait le gouvernement impossible. C'est pourquoi j'appelle sur la chose une plus grande attention que je ne serais disposé à le faire dans d'autres circonstances. Si l'honorable ministre n'a pas eu d'état détaillé, je ne vois pas pourquoi l'on presserait la question davantage.

Résolution 1,

M. PATERSON (Brant) : Les honorables messieurs de la droite peuvent-ils nous renseigner sur l'étendue probable de terrains marécageux que comprendra la résolution ?

M. McLELAN : La législature du Manitoba n'a fait aucune estimation, et aucune n'a été proposée. On a considéré qu'il fallait que ces terres fussent améliorées pour qu'elles eussent de la valeur ; on a considéré aussi que le gouvernement local était plus en état que le gouvernement fédéral de s'occuper des améliorations nécessaires. Il a donc été proposé que tout ce que l'on pourrait déclarer terrains marécageux fût donné au Manitoba.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai vu moi-même, dans la province du Manitoba, des résultats remarquables obtenus, moyennant des dépenses très modérées, en desséchant des terrains marécageux. Lorsqu'ils sont desséchés, ils sont très riches ; mais, heureusement, dans cette partie du pays, la terre est si riche en tant d'endroits, que cette

considération est de moindre importance qu'elle le serait dans les anciennes provinces. Je désire appeler l'attention sur ce point. Le gouvernement du Manitoba est très pauvre et n'a pas de capitaux à sa disposition. Le gouvernement fédéral, en abandonnant ces terres, le fait à l'instance du gouvernement du Manitoba, mais aussi, sans doute, dans le but de faire dessécher ces terrains. Il sera très difficile, de fait, que le gouvernement du Manitoba dessèche ces terrains si le gouvernement fédéral ne lui prête d'argent. C'est précisément un de ces cas où un particulier ou un gouvernement ayant des capitaux considérables, sera amplement remboursé de ses dépenses, mais non pendant un certain nombre d'années; et je crains beaucoup, quelque excellentes qu'aient été les intentions que l'on a eues en concédant ces terrains, je crains beaucoup, dis-je, qu'il ne s'écoule de longues années avant que ces terrains marécageux ne soient desséchés, à moins que le gouvernement fédéral n'ait l'intention de prêter au Manitoba les fonds pour faire les améliorations nécessaires.

Sir JOHN A. MACDONALD: Lorsque la discussion s'est d'abord élevée entre le gouvernement du Manitoba et ce gouvernement, au sujet des terrains marécageux, il a été proposé que les savanes, qui sont très étendues, et qui ne se trouvent pas très loin de Winnipeg, fussent desséchées; c'est-à-dire que la province du Manitoba a entrepris de dessécher ces immenses savanes et devait recevoir la moitié des terrains ainsi desséchés pour avoir fait les travaux, l'autre moitié devant être remise au gouvernement général. Cette entreprise n'a pas réussi. Le gouvernement du Manitoba a dépensé beaucoup d'argent sans obtenir beaucoup de résultats. Les choses en sont restées là jusqu'à ce que l'on entamât les dernières négociations. Il a alors été question de la pratique suivie aux Etats-Unis, et l'on a constaté que dans les Etats de l'Ouest, qui ont été formés des territoires, le gouvernement américain gardait toutes les terres et les vendait pour l'avantage, du pays en général, et non pas pour l'avantage du territoire en particulier. Mais le gouvernement américain a l'habitude de donner à l'Etat des terres qui sont certainement marécageuses; il se réserve les terres dont le dessèchement n'entraîne pas de dépenses. Enfin, nous sommes arrivés à la conclusion que nous adopterions le système américain; que nous donnerions au Manitoba les terrains marécageux, ceux qui avaient été reconnus comme tels par le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral ne peut pas imputer sur le revenu du pays une somme d'argent dépensée dans le but de dessécher ces terres du Manitoba.

La province a été très heureuse d'accepter ces terrains marécageux en vertu de l'arrangement que j'ai fait connaître, et elle a proposé, d'après ce que je comprends, de faire ce qui est réellement arrivé dans les Etats de l'Ouest, c'est-à-dire que la province ferait avec des capitalistes certaines arrangements en vertu desquels les capitalistes dessécheraient une certaine étendue de terrains et recevraient une certaine partie de ces terrains en paiement de leurs services. Il est impossible d'obtenir une estimation approximative de l'étendue de ces terrains marécageux. Le Manitoba s'étend loin, aujourd'hui, au nord de la partie arpentée, et l'on suppose que plus vous allez au nord, plus vous trouvez de roches et d'eau et plus de terrains marécageux. Le gouvernement pourrait obtenir une idée approximative de l'état où se trouve le terrain marécageux dans la partie arpentée de la province. Mais je ne pense pas que ce renseignement nous serait très utile. Il est parfaitement évident que le parlement fédéral n'autorisera pas de dépenses pour dessécher ces marais, et, s'il en est ainsi, ils resteront toujours marais, qu'ils soient considérables ou de peu d'étendue.

Le comité se lève et, à six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. MILLS: Jaimerais savoir si un membre du gouvernement peut nous faire connaître l'étendue probable de terrains qui sera transférée par cette disposition. Des arpentages ont sans doute été faits et des rapports ont été envoyés par les arpenteurs, de sorte qu'il devrait y avoir au département de l'intérieur une estimation de l'étendue des terrains marécageux qui sera transférée. L'étendue pourrait dépendre de la saison de l'année, car, surtout dans les vallées de la rivière Rouge et de la rivière Assiniboine, une grande quantité de terre est inondée au printemps, tandis que, plus tard, elle est parfaitement sèche.

M. BOWELL: Cette question a été posée par trois différents membres de l'opposition, et l'on y a répondu autant de fois. Elle a d'abord été posée par l'honorable député de Huron-Sud, puis par l'honorable député de Brant, et maintenant elle l'est par l'honorable député de Bothwell. Des explications ont été données la première fois que la question a été posée, le chef du gouvernement a aussi donné des explications la deuxième fois, et je vais maintenant tâcher de les répéter.

M. MILLS: Oui, c'est maintenant votre tour.

M. BOWELL: Oui; et s'il plaît aux membres de l'opposition que je leur réponde séparément, je vais faire stéréotyper les réponses. On a dit aux honorables députés qu'il nous était impossible de nous assurer de l'étendue exacte des terrains transférés en vertu de cette résolution, pour la simple raison qu'une grande partie du Manitoba n'est pas encore arpentée, et que partant, l'étendue ne pourrait pas être donnée, même approximativement. L'honorable député dit avec raison qu'il peut y avoir un état de tous les terrains marécageux qui ont été arpentés, mais, même avec cela, il serait encore très difficile de faire un calcul, s'il est vrai, comme le dit l'honorable député, que, dans le cas où ces arpentages auraient lieu au printemps ou après une inondation, une partie considérable du Manitoba pourrait être considérée comme un marécage; mais que, si ces arpentages avaient lieu dans l'automne, ces terrains seraient secs, couverts d'un riche gazon ou produisant de magnifiques récoltes. La résolution même est la meilleure réponse que je puisse donner à l'honorable député. Je puis dire, néanmoins, que je ferai des recherches dans le département de l'intérieur et que je m'assurerai, avant le concours, si l'on peut donner une estimation approximative de l'étendue. Je sais qu'en discutant cette question avec les délégués, nous sommes arrivés à la décision que tous les terrains qui seraient prouvés être en réalité des terrains marécageux, devaient être transférés, et cela devait être décidé par quelques moyens plus tard. Je puis dire, en outre, qu'en vertu de la résolution l'on prendra toutes les précautions imaginables pour voir à ce que toutes les terres qui peuvent être demandées comme terres marécageuses, soient comprises dans cette désignation. Je n'ai aucun doute que l'honorable député ne s'opposera pas à ce que le Manitoba ait une très grande étendue de terrain, et que cette résolution soit interprétée de la façon la plus large possible, afin de donner à cette province ce que plusieurs membres de la gauche réclament pour elle: le contrôle de ses propres terres dans une aussi grande mesure que possible.

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre dit qu'il fera stéréotyper sa réponse, mais une des raisons qui nous portent à répéter la question, c'est que nous ne désirons pas avoir une réponse stéréotypée. Comme ce règlement doit être définitif, d'après le préambule, il ne semblait pas déraisonnable de supposer qu'il pourrait y avoir quelque estimation de l'étendue probable des marécages dans le Manitoba. Mais, en examinant la question à un point de vue patriotique, comme je le fais, je serais presque porté à douter, d'après les discours de l'honorable député de Lisgar (M. Ross) et d'autres députés de ce côté-là, s'il existe, dans le

Manitoba, ce que l'on appelle des terrains marécageux. Je ne suis pas sûr s'il n'est pas anti-patriotique, au point de vue où se placent les honorables messieurs, de laisser croire qu'il y a des terrains marécageux au Manitoba. On pourrait penser, néanmoins, qu'il y aurait une estimation approximative de ce qui pourrait être considéré comme terrains marécageux, d'après le sens de cette résolution, au moins dans la partie arpentée de la province, et c'est là, je crois, ce que l'honorable député de Bothwell voulait savoir. Assurément, le gouvernement fédéral doit avoir quelques renseignements sur cette question. Les terres inondées à certaines époques de l'année constitueraient-elles des terres marécageuses, ou seulement ces terres qui ne peuvent servir à aucun usage tant que l'on n'a pas dépensé d'argent pour les améliorer ?

M. BOWELL : Je pense qu'une très petite étendue de terre, à l'exception des marécages, devrait être considérée sans valeur aucune, dans toutes saisons de l'année. Dans l'Ontario, nous comprenons tous parfaitement ce que l'on entend par savanes ; ce sont des terrains boisés, et partant, inutiles avant qu'ils soient défrichés. Lorsque les savanes sont déboisées, même sans qu'elles soient égouttées dans les parties basses, elles deviennent quelquefois d'excellentes prairies, et, dans le Manitoba, il y a des terrains inondés comme nous en avons ici. Ce que j'entends par savanes dans ce pays, ce sont des terres qui ne peuvent pas être utilisées, soit pour le foin ou pour des fins agricoles, tant qu'elles n'ont pas été égouttées. Comme le premier ministre l'a dit, quand cette concession a été faite au Manitoba, c'était principalement pour la raison que, dans cette province, les terres sont généralement données par le gouvernement fédéral, soit pour la construction de chemins de fer ou à titre de homestead. Le montant qui a été réalisé, au point de vue monétaire, n'est pas considérable, et l'on a considéré que les terres pouvaient être égouttées beaucoup plus avantageusement par le gouvernement du Manitoba que par le gouvernement fédéral ; il profiterait de l'organisation de compagnies, comme on le fait dans les États avoisinants de l'Union : des capitalistes prendraient une certaine partie de la terre en considération du montant qu'ils auraient dépensé, et la balance irait à la province. Je ne veux pas que l'honorable monsieur comprenne que je n'aime pas que l'on pose des questions, car, lorsque j'étais de ce côté-là de la Chambre, je n'hésitais pas à poser des questions moi-même, et je n'ai aucun droit de trouver à redire à ce que la chose soit examinée avec soin. Ce que j'ai dit, par plaisanterie, c'est que la même question avait déjà été posée et qu'on y avait répondu. Je tâcherai, si la chose est possible, de me procurer les renseignements demandés par l'honorable monsieur, en tant qu'ils se rapportent aux terrains déjà arpentés.

M. MILLS : Je n'ai pas entendu les premières explications de l'honorable ministre, et je ne sais pas comment il a interprété les mots "terrains marécageux." D'après ce que je comprends, il dit maintenant que les terrains susceptibles d'être cultivés sans être égouttés, ne pourraient pas être considérés comme terrains marécageux. Or, il peut y avoir plusieurs sections dans le Manitoba, dont une partie est formée de terrains marécageux et l'autre partie de terrains susceptibles de culture ; j'aimerais demander à l'honorable ministre si toute la section est comprise. Comment interprète-t-il cette partie de la résolution.

M. BOWELL : C'est une question de détail. La question même qui s'est imposée à l'esprit de l'honorable député s'est imposée à mon esprit lorsque j'étais en conversation avec les délégués, et je leur ai posé la question presque dans les mêmes termes. Supposons qu'il y ait une section contenant 20 ou 30 acres de savanes, il n'est pas prévu qu'elle sera comprise. Les terrains marécageux, ainsi que le comprend cette résolution, et ainsi que le comprennent ceux qui ont négocié ces conditions, signifient une savane sans solution de continuité, couvrant une grande étendue quelconque de pays. Si 1,000 ou 500 acres, ou toute une section, étaient une savane et

M. PATERSON (Brant)

pouvaient être considérés ainsi, à la satisfaction du gouvernement, ils seraient transférés ; mais une section dont une partie serait sèche et l'autre partie composée de marécages, pourrait être cultivée et ne serait pas considérée comme terrains marécageux. Ces terrains doivent être des savanes, et il doit être prouvé à la satisfaction du gouvernement que ce sont des savanes.

M. TROW : Il sera très difficile que le ministre de l'intérieur constate exactement l'étendue de terrains marécageux qu'il y a dans la province du Manitoba ; cela dépendrait beaucoup de la saison. Il y a sur la rive sud du lac Manitoba des milliers d'acres de terre qui, en 1877, étaient de bonne terre arable, convenant à la culture, mais aujourd'hui c'est une savane, le canal qui se déverse dans le lac ayant été bouché ; et dans la colonie de Boyne, il y a 15,000 ou 20,000 acres de terrains marécageux. Il y a aussi, entre le Portage-la-Prairie et Westbourne, une très grande savane qui est très avantageuse aux habitants du Portage-la-Prairie et des environs comme terre à foin. Je ne suis pas en état de dire si cette savane est donnée à la province ou non. Je ne suppose pas que le gouvernement intervienne lorsqu'il y a une partie d'une section en savane et que le reste est propre à la culture, car la chose est tout aussi avantageuse au colon et probablement plus avantageuse que si tout le terrain était propre à la culture.

M. ROSS : Je concours parfaitement dans les observations de l'honorable député de Perth Sud (M. Trow). Il y a au Manitoba des districts très étendus, qui en 1872 n'avaient pas du tout l'aspect d'être marécageux, et qui en 1877 et 1878, après une longue succession de temps pluvieux, en présentaient toute l'apparence. Je suis passé en 1872 au Portage-la-Prairie, dans le marais qui s'y trouve, et n'ai pas pu y trouver d'eau pour mes chevaux ;—et en 1877 et 1878, on ne pouvait seulement pas le traverser. Quand l'embranchement de Pembina a été construit, à partir d'Emerson jusqu'à Winnipeg, les contracteurs ont eu beaucoup de difficulté à se procurer de l'eau pour leurs chevaux et pour leurs hommes. Tous ceux qui ont voyagé dans la même contrée quelques années plus tard, auraient cru que ce n'était qu'un immense marais. Il y a deux sortes de marais ; l'une dont le fonds solide est inondé par une surabondance d'eau, et qui, dans les années ordinaires constitue une bonne terre de prairie, et l'autre, dont le fonds est boueux, et qui nécessite des travaux d'assèchement pour être utilisé comme prairies. Quant aux sections isolées où se trouvent peu de marais, je ne crois pas que le gouvernement doive en tenir compte. Je suis d'accord avec l'honorable député de Perth-Sud (M. Trow), à dire que c'est aussi avantageux, et peut-être plus avantageux, de conserver en partie ces marais, parce qu'ils fournissent des prairies ; dans les sécheresses c'est la portion la plus importante d'une ferme, si le fermier s'occupe de l'industrie laitière. Pour choisir des terres marécageuses, il faut prendre en considération les années ordinaires et établir une moyenne aussi approximative que possible. Les rapports des arpenteurs ne suffisent pas à baser une estimation exacte des terrains humides, parce que la nature de ces rapports dépend entièrement de l'humidité ou de la sécheresse de la saison.

M. WATSON : Je puis concourir de bon cœur dans les remarques des honorables députés de Perth (M. Trow) et de Lisgar (M. Ross). Le lac Manitoba, comme le gouvernement le sait, et spécialement le ministre des travaux publics, a élevé son niveau de $4\frac{1}{2}$ pieds, durant les dernières années passées ; mais cette année, à raison des sécheresses, il s'est retiré de telle façon que des centaines de millions d'acres de terre, autour du lac, qui étaient sans aucune valeur en 1879 et 1880, parce qu'ils étaient submergés, sont maintenant très propres à la culture ; et les colons commencent à s'y établir.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Vous n'appelleriez pas cela une terre marécageuse.

M. WATSON: C'est une question assez difficile à décider, de savoir ce que l'on appelle un terrain marécageux.

M. ROBERTSON (Hamilton): Il y a une différence entre des marais et des terrains couverts d'eau.

M. WATSON: En 1876, j'ai vu autour du lac Manitoba des terres à blé aussi belles et aussi sèches qu'il s'en puisse voir n'importe où ailleurs, et en 1880, je suis allé à la chasse aux canards sur ces mêmes terres, recouvertes alors de trois pieds d'eau.

M. ROBERTSON (Hamilton): Les eaux hautes ont chassé les colons.

M. WATSON: Oui; ils ont dû quitter le terrain. Dans certains cas, des patentes ont été données aux colons pour des *homesteads* situés au moins à deux milles de là où vous auriez pu voyager à pied sans vous mouiller. Il serait difficile de s'assurer par les rapports d'aucun des arpenteurs du Manitoba, de ce que c'est qu'un terrain sec, et de ce que c'est qu'un terrain marécageux. En 1873-74, quand une grande étendue a été arpentée, on a classé comme arables et propres à la culture, des terres qui en 1880 étaient couvertes d'eau, au point qu'on n'y pouvait pas même récolter du foin. Il serait intéressant pour la population du Manitoba, de savoir en quelle année ils devraient déterminer les endroits marécageux. Je pense qu'il serait opportun de faire preuve de la plus grande libéralité possible dans les arrangements, parce qu'une grande partie de ces terres ne peuvent être tenues en bon état que par une surveillance et un drainage constants; et là où le gouvernement du Dominion ne jugerait pas à propos d'assécher certains marais, ou certains endroits particuliers, le gouvernement local pourrait le faire, ou le faire faire en partie par les municipalités. J'espère que, quand on aura finalement défini ce que c'est qu'un terrain marécageux, on y donnera l'interprétation la plus libérale, ou autrement, les terres ne seront que peu ou point avantageuses au Manitoba.

Le ministre des douanes a dit que le gouvernement n'avait pas reçu en argent une grande considération pour les terres du Manitoba. Si c'est le cas, et si les bonnes terres ont été données pour rien, le gouvernement local ne peut pas espérer obtenir un prix considérable pour ces terres-là. Je ne désire engager aucune discussion; mais je puis dire, au sujet des remarques tombées des lèvres de l'honorable député de King, N.-E., sur la position que j'ai prise à l'égard de certaines mesures, que, pour ce qui concerne les votes que j'ai donnés, ou les opinions que j'ai exprimées dans cette Chambre, je désire que la question reste à régler entre moi et mes électeurs. Je suis parfaitement consentant à leur répondre; car ils sont les véritables citoyens à qui je dois répondre; et d'ailleurs je n'ai aucune raison de regretter aucun de mes votes, ni aucune déclaration que j'ai pu faire dans cette Chambre, et j'espère que je n'aurai jamais lieu de les regretter dans l'avenir. L'honorable député a paru croire que personne, parmi les députés de cette Chambre, n'avait le droit de critiquer les résolutions. Si on n'a pas le droit de les critiquer, à quoi donc sert cette Chambre? Je comprends que, si aucun des honorables députés, désire demander des conditions plus libérales pour cette province, il a le droit de le faire; et si malheureusement, il se trouve dans cette assemblée quelque honorable député qui pense que cette province en obtient trop, il a le droit d'exprimer cette opinion; seulement je désirerais que ces conditions fussent plus libérales. Je n'ai pas trouvé à redire aux résolutions, aussi loin qu'elles vont; mais je ne pense pas qu'elles aillent assez loin; et je suis porté à comprendre, d'après les remarques du premier ministre qui propose les résolutions, qu'elles ne doivent pas être considérées comme finales pour l'avenir.

M. BOWELL: Elles ne disent pas cela.

M. WATSON: C'est là le point que je voudrais comprendre. Elles n'empêchent pas la législature du Manitoba

de revenir l'année prochaine, et de demander de meilleures conditions?

M. BOWELL: Certainement non.

M. WATSON: Il y a eu beaucoup de mécontentement et d'alarme parmi la population du Manitoba, quand, en 1881, le ministre des finances a déclaré qu'il avait conclu, avec la province du Manitoba un règlement pour dix années à venir, à certaines conditions. Cette déclaration a été contredite par le premier, lorsque la délégation est venue à Ottawa. Je sais qu'il y a eu assez de trouble pour faire rouvrir cette question quand le premier du Manitoba a visité Ottawa l'an dernier. J'espère qu'aucun malentendu de ce genre ne se produira dans aucun des procédés de cette Chambre, aux moyens desquels le Manitoba serait privé du privilège de venir devant le parlement, chaque fois que le requerront les intérêts de la province, et de demander une aide additionnelle, car je considère comme de la plus haute importance que la population du Manitoba soit traitée libéralement, non seulement dans les intérêts de la province, mais dans les intérêts du Dominion.

M. MILLS: J'ai fait des questions à l'honorable ministre qui a charge de ces résolutions dans le but d'obtenir des renseignements qui nous fassent mieux comprendre les résolutions qui nous sont soumises. L'honorable monsieur nous a dit comment il comprend que le mot terrain marécageux doit être défini;—il nous a dit aussi, si je l'ai bien compris, que l'entente entre le gouvernement local du Manitoba et le gouvernement ici, était que là où une section était partiellement marécageuse, la partie marécageuse seulement se trouvait affectée par ces résolutions.

M. BOWELL: Je ne suis pas même allé si loin. J'ai dit qu'il y avait quelques acres, 10, 20, 30 ou 40, sur la section, qui ne seraient pas considérées comme passant pour des marécages.

M. MILLS: Ce que j'ai compris que l'honorable monsieur disait, c'est qu'il a eu des conversations à ce sujet avec des membres de la délégation du Manitoba, et que là où une section se composait en partie de marais, la section toute entière ne passait pas.

M. BOWELL: Je n'ai pas même dit qu'aucune portion de la section ne passait pas.

M. MILLS: Si une section se compose en partie de marais et en partie de terre ferme, le gouvernement se propose-t-il de la diviser? Supposez qu'un marécage comprenne 2,000 à 3,000 acres; si chaque section entière contenant aucune partie de ce marais doit être transférée, cela peut l'augmenter de 500 acres. J'ai compris que l'honorable ministre disait qu'on ne transférerait que les terres marécageuses actuelles. Je désire savoir si nous avons réellement en cela, une base de discussion. Si cette résolution a été comprise exactement dans le même sens par les délégués du Manitoba, et par le gouvernement ici, et nous pouvons trouver exactement quel est ce sens, il n'y a pas matière à discussion; mais si ce n'est pas le cas, nous devrions en savoir plus long du gouvernement.

M. BOWELL: J'ai expliqué d'une manière très complète il y a quelque temps, l'entente qu'il y a eu entre les délégués du Manitoba et le gouvernement. Maintenant, l'honorable député en est arrivé à pousser les choses un peu plus loin; il imagine le cas d'un marais de 3,000 à 4,000 acres, avec un endroit sec de quatre ou cinq acres au milieu, lequel n'est jamais recouvert d'eau. Je ne suppose pas que le gouvernement soulève jamais de contestations sur une matière de ce genre.

Nous savons, dans cette province, que dans les terrains marécageux, on peut trouver un acre par-ci, un demi-acre par là, qui ne sont jamais submergés, et ne sauraient par conséquent s'appeler marécages. Je comprends que ce qui est considéré en général comme marais, tant dans ce pays

que de l'autre côté de la frontière, après complète investigation, recevra toute l'attention possible, et qu'on en disposera de la manière pourvue. Certainement que les terres auxquelles a fait allusion mon honorable ami de Marquette (M. Watson) ne peuvent pas être considérées comme des terres marécageuses. Il y a une grande différence entre des terres marécageuses et des terres submergées pendant un certain temps par le débordement d'un lac ou d'une rivière. J'ai passé sur un chemin alors qu'il était à moitié recouvert d'eau par l'inondation de la rivière Rouge, mais la terre ne pouvait pas s'appeler marécageuse, car à une période plus avancée de la saison, elle pouvait produire presque toute espèce de grains. Je pense que les termes sont assez clairs, à moins que l'honorable député ne craigne de laisser aux deux gouvernements le soin de décider, après complète investigation, ce qui constitue les terres marécageuses, dans l'acception ordinaire du mot.

M. MILLS: Je n'ai pas d'objection à cela, si nous comprenons le sens de la résolution. Je suis anxieux de savoir si le gouvernement, en traitant avec la province du Manitoba, a l'intention de respecter les lignes telles que tirées par les arpentages. Le gouvernement a-t-il l'intention de s'occuper des sections, demi-sections et quarts de sections, ou simplement de s'occuper des marais en méconnaissant les lignes arpentées. Assurément, il a dû y avoir quelque entente à ce sujet.

M. BOWELL: L'entente c'est que toutes les terres que le gouvernement du Manitoba pourra démontrer être des terres marécageuses, lui seront transférées, indépendamment de leur étendue. Comme je l'ai dit, je ne crois pas qu'on ait l'intention de prendre quelques acres, et de les séparer d'une section, pas plus qu'on ne voudrait retenir quelques acres de terre asséchée, au milieu d'un immense marais. On a l'intention d'agir avec la plus grande libéralité possible envers le gouvernement du Manitoba, par rapport à ces terrains marécageux; mais on ne se propose pas de transférer à ce gouvernement aucune des terres qui, suivant l'interprétation générale du mot, ne sont pas des terres marécageuses. Quand on fera une demande au gouvernement du Dominion pour mettre de côté un marais particulier, dans le but de l'égoutter et le rendre propre à la culture, je présume qu'un officier du gouvernement sera envoyé pour s'enquérir de toute la question et faire rapport si c'est un terrain marécageux ou non; et si c'en est un, il sera transféré.

M. MILLS: Propose-t-on de transférer de temps en temps certaines étendues de terres, suivant que pourra le requérir le gouvernement du Manitoba, comme terrains marécageux, ou bien y aura-t-il une entente arrêtée entre les deux gouvernements pour un transfert général de toutes les terres marécageuses du Manitoba? Et ce transfert sera-t-il fait par la couronne, ou le gouvernement se propose-t-il de demander au parlement de faire lui-même le transfert de ces terrains?

Sir JOHN A. MACDONALD: Si ces résolutions sont adoptées, nous demanderons la sanction du parlement pour octroyer ces terres. Comme de raison, il serait absurde de venir devant le parlement pour le transfert de chaque marais. Je ne suppose pas qu'il y ait aucun transfert général; je ne pense pas que nous fassions un relevé régulièrement militaire du pays, pour faire un transfert général. Pour répondre à l'autre question, posée par l'honorable député, je pense que l'interprétation à donner, c'est d'après les termes de cette résolution, que, si une portion de section était marécageuse, et qu'une autre portion ne le fût pas, Manitoba n'aura aucun droit à la partie solide de la section. Mon honorable ami demande ce que nous ferons, s'il se trouve quelque part quelque immense marécage entouré de petites étendues de bonne terre. Je prends pour admis qu'un marais couvre généralement une grande étendue de

M. BOWELL

terrain: Il peut y avoir dedans des îlots, et s'ils sont d'une étendue assez considérable, ils ne seront pas transférés.

M. MILLS: Dans le cas de la compagnie de la Baie d'Hudson, le transfert a été fait par acte du parlement. Il y a certaines sections qui sont réservées comme terres de la compagnie de la Baie d'Hudson, et du moment que les arpentages sont faits, par acte du parlement, elles deviennent la propriété de la compagnie. Mais je désire savoir si le gouvernement se propose de transférer ces terres marécageuses au gouvernement du Manitoba de la même manière, où s'il a l'intention de le traiter comme un acheteur ordinaire.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je pense qu'il devrait y avoir un transport directement de la couronne, de ces terres marécageuses.

M. WATSON: Je suggérerais que les terres qui n'ont pas été érigées en homesteads, ou en terrains de préemption, à cause de leur humidité, fussent considérées comme terres marécageuses. Le ministre des douanes a dit que les terres autour du lac Manitoba ne devraient pas être considérées comme terres marécageuses, parce qu'elles ne sont humides qu'à certaines saisons. Maintenant je suppose que la législature locale regarderait ces terres autour du lac Manitoba, probablement comme les plus profitables qu'elle puisse acquérir. Les colons ne peuvent s'établir sur ces terres dans les conditions où elles sont actuellement. Il faut d'abord les drainer, et ensuite il faut agrandir la décharge du lac Manitoba, pour permettre l'écoulement des eaux durant les saisons humides. Personne n'ira prendre un homestead et s'établir sur les bords du lac Manitoba, quand on y est exposé à s'y noyer durant la saison humide. Si ces terres ne doivent pas être comprises sous la dénomination de terres marécageuses, je crois que c'est une erreur.

M. BOWELL: L'honorable député sait que ce ne sont pas des terres marécageuses.

M. WATSON: Je sais que pas un colon ne les prendra, à moins qu'elles ne soient égouttées et qu'on lui donne quelque assurance que le lac ne débordera plus.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela n'a rien à faire avec la question. Ce ne sont pas des terres marécageuses.

M. WATSON: Ce sont des terres sur lesquelles le gouvernement local comptait beaucoup en faisant cet arrangement avec le gouvernement du Dominion, et à moins que la décharge du lac Manitoba ne soit agrandie, ces terres seront à l'état de marais durant la plus grande partie du temps. Nous avons des saisons de trois ou quatre années que nous appelons des années sèches; et d'autres de deux ou trois années humides. Dans les années humides, l'eau monte de 3 à 4 pieds. Il n'y a qu'un débouché au lac, et il a été en partie fermé par des amas de cailloux charriés par les glaces, à l'entrée de la rivière. La conséquence en est, que durant les saisons humides, quand trois ou quatre grands torrents viennent se jeter dans la lac, ces terres sont submergées; et à moins qu'on ne les reconquière, elles se trouveront perdues non seulement pour le gouvernement du Dominion, mais aussi pour le gouvernement local et les municipalités, et le seul moyen de les reconquérir, c'est d'enlever les obstructions qui ferment la décharge du lac. Je pense certainement que des terres de cette description devraient être comprises dans la désignation de terres marécageuses, et transférées au gouvernement local, qui entreprendrait les améliorations nécessaires pour les rendre propres à la culture.

M. TROW: Y a-t-il rien dans les règlements qui pourvoie au temps où ces terres seront remises en valeur? Qu'y a-t-il de particulier quant à l'espèce de culture qu'on y peut faire? Est-il simplement facultatif au gouvernement local, de les laisser là pendant un temps indéfini, comme une barrière à

la colonisation ? Nous pouvons aisément comprendre que le gouvernement a l'intention de s'occuper non pas de petites portions insignifiantes de marais situées par-ci par-là, mais seulement des étendues considérables, comme par exemple celles qui peuvent facilement se constater sur les notes des arpenteurs.

M. BOWELL : On n'a pas l'intention d'intervenir auprès du gouvernement local, au sujet de ce que vient de mentionner mon honorable ami. Il serait autant de son intérêt que du nôtre de rendre ces terres cultivables. C'est notre intérêt à nous qu'elles soient établies, pour nous assurer une population de consommateurs, et c'est son intérêt à lui de les voir cultivées et peuplées de façon à ce que leurs occupants paient des taxes et fournissent au gouvernement local, un revenu pour faire des améliorations. Nous prenons comme admis, que dans ses propres intérêts, le gouvernement local va le plus tôt possible rendre ces terres propres à la culture et va les coloniser.

M. WATSON : Dois-je comprendre que le ministre dit que les terres de la description de celles que j'ai mentionnées sur les bords du lac Manitoba, ne seront pas comprises parmi les terres marécageuses, et qu'elles ne seront pas transférées au gouvernement local ?

M. BOWELL : J'ai dit très distinctement que les terrains sujets à être inondés par les eaux d'une rivière ou d'un lac, mais seulement pendant certaines saisons de l'année, et qui sont asséchés le reste du temps, ne pouvaient pas s'appeler des terrains marécageux. Il y a quantité de terrains qui sont humides, sans être des marais.

M. WATSON : Ces terres ont été à l'état de marais pendant des périodes de cinq ou six ans, et elles peuvent avoir été à l'état d'assèchement pendant cinq ou six ans. Maintenant ces terres-là ne doivent-elles pas être rangées parmi les terres marécageuses ?

M. BOWELL : Non ; elles ne sauraient être appelées ainsi, parce que plusieurs d'entre elles ont été prises, et l'on s'y est établi.

Sur la résolution 2,

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que l'honorable ministre a fixé une somme déterminée pour laquelle il se propose de disposer de ces terres, et où a-t-il l'intention de les choisir ? Allez-vous seulement prendre ces 150,000 acres, et les détenir pendant un certain temps, ou bien allez-vous les offrir sur le marché à un prix pour commencer ?

M. BOWELL : La résolution ne pourvoit pas à la manière dont la chose sera faite, parce que cela n'est pas encore décidée. Il a été seulement décidé de réserver une bonne moyenne de terrains qui pourront rapporter un bon prix en moyenne, les produits devant être consacrés au bénéfice de l'université qui sera administrée suivant un plan ou projet à être préparé par l'université et approuvé par le gouvernement du Dominion. Nous n'avons pas encore décidé dans quelle partie de la province ces terres seront choisies. On a cru suffisant pour le moment, de pourvoir à l'appropriation de 150,000 acres des terres de la couronne, de bonne qualité en moyenne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si le projet est pour avoir quelque valeur pratique, je suppose que vous commencerez à vendre ces terres dans un délai raisonnable. Y a-t-il eu aucune communication échangée, jusqu'à présent, entre le gouvernement et les autorités ? Tout me paraît être encore dans les nuages.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, c'est au Manitoba.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je voudrais savoir si l'on se propose de détenir cette terre pendant une période indiquée, ou la mettre promptement sur le marché.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ces termes ont été réglés généralement. Quand le gouvernement aura approuvé l'octroi de 150,000 acres de terre pour les fins de l'université, l'université proposera un plan ou projet relativement aux terres et relativement à la manière de les choisir. Comme de raison l'université devra obtenir de bonnes terres, mais il est fort douteux que le gouvernement consente à les donner tout d'un bloc. Je ne crois pas que nous devions le faire. C'est mon opinion, sans rien préjuger. L'université sera très empressée de vendre ses terres. Il n'y a pas de danger qu'elle les tienne à des prix élevés, car une université qui commence à besoin d'argent le plus vite possible. Le danger c'est plutôt que cette institution ne vende ses terres à trop bon marché.

M. MILLS : Le chemin du Pacifique canadien a le droit de choisir des terres dans le Manitoba. Avant que le chemin du Pacifique canadien et autres compagnies de chemins de fer, qui ont des octrois, aient fait leur choix, le gouvernement peut-il mettre de côté 150,000 acres de terre ? Si l'université ne doit venir qu'après toutes ces compagnies, je crains bien que les choses n'aillent très mal.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a tout plein assez de terres pour tous.

M. MILLS : Mais quel est l'ordre des choix. Le gouvernement peut-il prendre les devants et choisir des terres sans porter préjudice aux droits du chemin du Pacifique canadien, d'après les termes du contrat ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous ne pouvons pas briser le contrat. La compagnie du chemin de fer aura, comme de raison, les sections portant des numéros impairs le long de la voie ferrée. Il y en a cependant, dans le bassin de la rivière Rouge, une très grande étendue. Il restera assez de terre pour suppléer à n'importe quelle différence qui pourrait se produire, et il est presque impossible que la colonisation ou l'appropriation de la terre puisse épuiser notre domaine, au point qu'il n'en reste plus assez pour combler les déficits.

M. MILLS : En dedans de la lisière du chemin du Pacifique canadien, entre les montagnes Rocheuses et Winnipeg, il n'y a guère que de 9,000,000 à 10,000,000 d'acres. La compagnie du Pacifique canadien aura droit à environ 15,000,000 d'acres à prendre en dehors de sa lisière. Qu'arrivera-t-il si la compagnie choisit la plus grande partie de ces terres dans le Manitoba ? Le gouvernement s'est-il informé auprès de la compagnie pour savoir quelle proportion de ces 15,000,000 d'acres elle se proposait de prendre dans le Manitoba ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Non.

Le comité se lève et rapporte progrès.

SUBSIDES.

La Chambre se reforme en comité des subsides.

(En comité.)

Dépenses des comités, commis surnuméraires, etc.,
Chambre des Communes..... \$13,000

M. MILLS : Peut-être quelqu'un des honorables messieurs dira-t-il combien il y a d'employés surnuméraires ?

M. L'ORATEUR : Il y en a 28, en tout, je pense, y compris les traducteurs ; l'an dernier il y en avait 19, et l'année précédente 30, je crois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A quoi sont-ils employés ?

M. L'ORATEUR : A différents ouvrages concernant la Chambre, ouvrages auxquels ils ont toujours été employés, à copier des états dans le bureau du greffier de la couronne

en chancellerie, et autres travaux, sous la direction du greffier de la Chambre.

M. MILLS: Quels états ?

M. L'ORATEUR: Divers députés demandent des copies de rapports qui peuvent être apportés, mais qui ne sont pas imprimés.

M. CAMERON (Huron): Est-ce le devoir de ces employés de faire des copies de ces états ?

M. L'ORATEUR: Oui. Par exemple, les états du chemin du Pacifique canadien, produits hier soir, sont à se copier. Il y a parfois des milliers de pages copiées de la sorte.

M. CAMERON (Huron): Avons-nous le droit de faire faire cette copie ? S'il en est ainsi, je suis bien aise de l'apprendre.

M. L'ORATEUR: Ils l'ont toujours fait tout le temps.

M. BOWELL: Quelquefois, dans le cas d'états qui ne sont pas d'un intérêt général, mais simplement local, le comité des impressions, au lieu de les faire imprimer, en fait faire une copie pour un député qui désire l'avoir.

M. TROW: Si je comprends bien, cela se fait seulement sur l'ordre du comité des impressions ?

M. L'ORATEUR: Si un député a besoin d'une copie de n'importe quel papier ou document, il s'adresse au greffier de la Chambre, et s'il a à sa disposition quelqu'un de ces employés surnuméraires qu'il puisse mettre à faire cette copie, il le fait. Il est sous le contrôle du greffier de la Chambre, et les députés requièrent continuellement leurs services de cette façon.

M. WHITE (Cardwell): Comme je le comprends, tous ces documents vont d'abord devant le comité des impressions. Comme de raison, on ne fait pas copier ceux qui sont imprimés. Mais c'est la pratique ordinaire, quand un rapport est d'un caractère local, de le faire copier pour n'importe quel député qui en désire une copie.

Dépenses contingentes, Chambre des communes..... \$24,000

M. CHARLTON: Pourquoi cette augmentation de \$1,000 ?

M. L'ORATEUR: Cela vient du vote donné sur les frais de port et de télégraphie. Ce n'est pas à cause de l'augmentation des frais de télégraphie; car ils se montent à peu de chose, un peu moins de \$100 par année, et vont en diminuant. Les frais de port étaient ordinairement de \$5,000, il y a quelques années, et ils ont été réduits à \$1,000; mais ce vote a toujours été dépassé, chaque année. Cet item comprend le coût du transport des lettres entre la Chambre et le bureau de poste de la cité, les frais de port étrangers, et les dépenses occasionnées par notre bureau de poste. Ce n'est réellement pas une augmentation, attendu que le vote a toujours été dépassé. Je me suis informé de la chose, et j'ai pris connaissance de tous les détails des dépenses, et comme le vote a toujours été insuffisant, chaque année, j'ai cru utile de demander à la Chambre de voter le plein montant requis. La dépense réelle est de \$1,600 à \$1,800.

Bibliothèque—Appointements, octroi, achat de livres sur l'Amérique, dépenses contingentes, reliure de journaux, etc..... \$30,350

M. MILLS: J'aimerais à savoir quel est le montant appliqué à la bibliothèque de droit, ou cette partie qui se trouve à la cour suprême. Je crois savoir qu'un honorable député de cette Chambre s'est rendu dans cette section de la bibliothèque pour y consulter les rapports de la Cour suprême des Etats-Unis, et qu'il a constaté que ces rapports n'y avaient pas été reçus depuis 1878. Il me semble que c'est une grande lacune, parce que ces rapports sont de la

M. L'ORATEUR

première importance, spécialement pour les questions de droit constitutionnel.

M. BOWELL: Si l'honorable député veut bien regarder au titre "Administration de la Justice," à la page 20 des estimés, il verra que \$1,500 ont déjà été votés pour l'achat de rapports et de livres de droit, pour la bibliothèque de la cour suprême.

M. WELDON: Qui a le contrôle de ces livres ?

M. L'ORATEUR: Le député ministre de la justice.

M. CAMERON (Huron): Je concours dans l'opinion de mon honorable ami, que ça été une erreur d'abandonner l'achat de ces rapports de la cour suprême des Etats-Unis. Ils sont de la plus haute importance possible pour les députés; nous avons souvent occasion d'y référer. Jusqu'à 1878, la série est complète, mais depuis lors, nous avons cessé de les acheter, pour quelque raison. Je pense qu'il convient d'appeler l'attention du ministre de la justice sur ce fait.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis plus que surpris d'apprendre qu'on ne les ait pas gardés. Certainement je suis d'accord avec l'honorable député de Bothwell, que ces livres sont de la plus haute importance. Ils nous seraient d'un grand secours dans les questions de juridiction qui se soulèvent entre les pouvoirs locaux et fédéraux, et il est très important que nous profitions de la lumière jetée sur de semblables questions par les décisions de la cour suprême. Ces rapports devraient être conservés aussi bien que les rapports du Conseil privé en Angleterre.

M. WELDON: J'ai eu occasion de réérer aux rapports de la cour suprême des Etats-Unis sur un sujet soumis au parlement. Le volume qu'il me fallait, était le volume 112; mais il n'y était pas. Le plus récent était le volume 99, qui va jusqu'à 1878. Il me semble qu'il importe beaucoup que ces livres soient non seulement dans la bibliothèque de droit, mais aussi dans la bibliothèque du parlement, accessibles à tous les députés.

M. DAVIES: Une collection des rapports des Etats-Unis, est presque une nécessité dans la bibliothèque. J'imagine que l'obstacle a dû venir de l'insuffisance du montant voté par la Chambre. Il y a eu constamment des plaintes de la part de personnes qui suivent la cour suprême, de ce que la bibliothèque avait été divisée, et les livres de droit envoyés à la cour suprême. Il y a un grand inconvénient à ce que les livres de droit soient d'un côté et les rapports de l'autre. Le parlement vote un crédit qui est dépensé sous la direction du ministre de la justice, qui, l'an dernier, a tenté de surmonter la difficulté, en appliquant l'argent à l'achat de livres de texte. Peut-être l'honorable ministre pourrait-il consulter le ministre de la justice pour savoir s'il ne serait pas opportun d'augmenter le crédit, pour permettre l'achat des rapports des Etats-Unis.

M. BOWELL: Je me rends à la suggestion des honorables députés, et je vais m'assurer si ces rapports peuvent être achetés, à même l'appropriation; \$10,000 sont votés pour la bibliothèque du parlement, et \$1,500 pour la bibliothèque de droit; et d'après ce que viennent de dire les honorables députés versés dans la loi, que vous venez d'entendre, il est aussi important d'avoir ces rapports que des livres de texte.

M. MILLS: Il serait très utile pour nous d'avoir les rapports de la cour Suprême des Etats-Unis, du Conseil privé et des appels indiens dans la bibliothèque du parlement, aussi bien que dans la bibliothèque de droit. Le coût n'en serait pas considérable, et ils nous pourraient être d'une grande utilité sur plusieurs questions qui se présentent au cours de la législation.

Sir JOHN A. MACDONALD: Certainement il devrait y avoir ici une copie des rapports que mentionne l'honorable

député; mais je ne suis pas bien sûr qu'il soit utile de la doubler. Je ne crois pas que ça fasse aucun tort au barreau ou au banc que l'on marche jusque-là et qu'on les regarde.

M. CHARLTON : La bibliothèque est aussi bien pauvre en statuts révisés des différents Etats. Les statuts de plusieurs Etats ne se trouvent pas du tout dans la bibliothèque, et ceux que nous avons de plusieurs des Etats du Nord sont tombés en désuétude. Ceux qui s'intéressent aux affaires américaines auraient beaucoup plus de facilité pour se renseigner si nous avions la collection complète de tous les rapports du gouvernement, imprimés à Washington, à l'imprimerie du gouvernement. Grand nombre de ces rapports, qui offrent beaucoup d'intérêt, ne se trouvent pas du tout dans notre bibliothèque; par exemple, le rapport du commerce intérieur des Etats-Unis. Je ne doute pas qu'un arrangement ne puisse être conclu avec l'imprimeur du gouvernement, à Washington, pour échanger des documents, nous, envoyant nos livres bleus là, et recevant tous les rapports qui y sont publiés. Une demande de la part des autorités compétentes ici serait sans doute bien accueillie et tous les rapports fournis.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ceci regarde le comité de la bibliothèque. Il y verra, je n'ai aucun doute.

M. McMULLEN : Je constate que la somme payée aux employés de la bibliothèque est assez considérable, quoiqu'il y ait une réduction. Je voudrais savoir combien il y a d'employés et les appointements qui leur sont payés ?

M. L'ORATEUR : Ceci a été discuté hier soir. Ils sont tous énumérés dans le bill qui a passé hier devant la Chambre.

M. DAVIES : Les employés de la bibliothèque n'ont pas les connaissances qu'il devraient avoir et qui devraient être à la disposition des membres qui cherchent des renseignements. Quelques-uns des employés, naturellement, peuvent vous dire où les livres peuvent être obtenus. Mais quelques-uns d'entre eux ignorent les devoirs de la charge qu'ils doivent remplir. Quelque effort devrait être fait pour les former à ce sujet. A l'exception du messenger en chef, qui sous ce rapport est un homme remarquable, aucun des employés ne peut donner les renseignements demandés. Il faut naturellement être indulgent pour M. Todd, qui est un excellent homme dans son genre. Mais à une ou deux exceptions près, les employés de la bibliothèque ne possèdent pas la moitié des connaissances que leurs devoirs exigent.

Sir JOHN A. MACDONALD : Est-ce que l'honorable député voudrait que les employés lussent les livres afin de renseigner les députés sur ce qu'ils contiennent ?

M. DAVIES : Ils devraient savoir où sont les livres, et lorsqu'ils sont en aussi grand nombre, ils devraient être rangés dans des départements particuliers. J'ai eu, il y a une couple de jours, à faire certaines recherches assez longues pour trouver des ouvrages sur la question des pêcheries, et il m'a été impossible de trouver un employé qui en sût la moindre chose. J'en ai parlé à plusieurs députés et tous s'accordent à dire avec moi que plusieurs des employés ne connaissent pas les devoirs qu'ils doivent remplir.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Je visite la bibliothèque aussi souvent que les autres députés, et je ne rencontre aucunes des difficultés signalées. Le bibliothécaire peut toujours me dire où se trouve ou peut se trouver le livre dont j'ai besoin.

M. CAMERON (Huron) : Nous avons été accoutumés à de grandes choses, dans les années passées, dans la bibliothèque, lorsque nous avions dans la personne de M. Todd, qui connaissait la bibliothèque par cœur, un homme exceptionnel. J'admets avec l'honorable député de Queen (M.

Davies) que trois des employés sont efficaces, et peut-être le plus efficace est-il le messenger en chef. Quant aux livres de droit il est sans doute facile de savoir où ils sont, on peut les trouver sans le secours de personne. Mais sur les questions générales, telles que celles que nous avons discutées pendant cette session, nous avons beaucoup de difficulté à savoir où sont les ouvrages qui en traitent. Cela est dû, jusqu'à un certain point, à l'absence de M. Todd, qui semble s'être chargé de la partie de la bibliothèque qui contient les ouvrages sur les sujets constitutionnels. Un ou deux employés seulement connaissent ce département. Une autre chose dont je me plains c'est l'absence des livres de la bibliothèque. Ce n'est pas la faute du bibliothécaire, mais celle, dans certains cas, des ministres de la couronne, qui ont gardé des livres pendant des mois. Il est des livres que j'ai désiré avoir au commencement de la session que je n'ai pas encore pu avoir.

M. CHAPLEAU : L'honorable député est injuste envers les employés. Mon ami a dit qu'aucun des employés, excepté le messenger en chef, ne connaissait son devoir; que depuis la mort de M. Todd il est impossible de trouver quelqu'un qui puisse donner des renseignements au sujet des livres traitant des lois constitutionnelles.

M. CAMERON (Huron) : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'en dehors de trois employés, y compris le messenger en chef, il était difficile d'en trouver un qui sût où étaient les livres.

M. CHAPLEAU : L'honorable député a dit que depuis M. Todd, il était difficile de trouver des livres dans la bibliothèque, particulièrement sur les questions constitutionnelles. Il y a un sujet à propos duquel il était impossible aux employés de faire justice aux demandes des députés, c'est celui de la question du cens électoral, et cela est dû à un petit plan de certains députés découvert depuis. Une demi-douzaine de livres traitant de la question des sauvages avaient été cachés derrière des ouvrages de médecine, de sorte que les employés ne purent les trouver pendant un temps considérable, et de cela on ne peut les blâmer. Quant à ce qu'a dit l'honorable député de Queen sur l'opportunité d'assigner un département à chaque employé, on a l'intention de le faire. Chaque employé devrait avoir un département spécial. Quant à la capacité des employés, il y en a plus d'un qui connaît parfaitement son devoir—je pourrais mentionner M. Sylvain, par exemple. Consultez-le sur n'importe quel point de l'histoire du Canada, et vous trouverez qu'il est un des hommes les plus efficaces à ce sujet. Il y a aussi M. Thayne, de qui je ne dirai pas comme on a dit de M. Todd, qu'il est une bibliothèque ambulante, mais il est un de ceux qui peuvent toujours vous répondre d'une manière satisfaisante sur toute question difficile. Je pense que c'est une excellente idée que d'assigner à chaque employé un département spécial et de faire en sorte que ces employés aient pour successeurs, dans ces départements, des personnes qui les aient étudiés et les connaissent particulièrement. Naturellement, il est impossible pour un jeune homme qui n'a été que quelques années dans la bibliothèque de connaître tous les livres écrits, sur certains sujets. Ils doivent être aidés par les députés qui devraient demander les ouvrages dont ils ont besoin, ou par le bibliothécaire lui-même, quand les députés ne savent pas ce qu'ils veulent ou voudraient avoir. Je crois que la suggestion quant au bibliothécaire est bonne.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable député a insinué assez fortement que certain membre de la Chambre, je ne sais pas lequel, avait réuni plusieurs livres de la bibliothèque sur la question des sauvages et les avait cachés dans la bibliothèque dans un endroit où personne ne pouvait les trouver. S'il veut parler de moi, je nie. Je n'ai caché de livres ni sur la question des sauvages ni sur d'autres questions.

M. CHAPLEAU : Je sais que l'honorable député connaît tout ce qui se rapporte à la question des sauvages.

M. CAMERON (Huron) : Mais quand j'ai voulu étudier la question chinoise, j'ai constaté que l'honorable secrétaire d'Etat avait pris tous les livres de la bibliothèque sur cette question; en sorte que j'ai été obligé, de toute nécessité, d'abandonner la discussion de cette intéressante portion du bill du cens électoral se rapportant aux Chinois. L'honorable secrétaire d'Etat est la personne coupable d'avoir retenue les livres de la bibliothèque sur la question des chinois.

M. CHAPLEAU : Je dois plaider coupable à cela.

M. CAMERON (Huron) : Je ne suis pas sûr qu'il n'est pas celui qui avait des livres traitant de la question des sauvages.

M. CHAPLEAU : La différence est celle-ci. Le nom du secrétaire de la commission fut entré comme celui de la personne ayant reçu les livres concernant la question des Chinois, de sorte que l'honorable député pourrait dire où ils étaient. Je n'ai pas accusé l'honorable député en particulier, j'ai parlé de personnes prenant des livres et ne donnant pas leurs noms.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois qu'il y a une très forte présomption que ce sont des honorables députés de la droite qui ont caché ces livres. Je suis très sûr qu'aucun député de la gauche n'a caché de livres ni mis sa lumière sous le boisseau sur la question des sauvages. Personne ne sait cela mieux que le premier ministre.

M. CHARLTON : Je crains que dans cette discussion nous ne fassions quelque injustice aux employés de la bibliothèque. Non seulement nous avons perdu le bibliothécaire, mais la mort nous a aussi enlevé M. Campbell. M. Todd nous a laissé pour un certain temps, et M. Fletcher a été incapable de remplir ses devoirs pendant presque tout l'hiver à cause de maladie. Ainsi trois ou quatre des meilleurs employés de la bibliothèque nous ont été enlevés, et le retard du gouvernement à nommer un bibliothécaire a conduit à une certaine désorganisation dans la bibliothèque. Les capacités ne sont pas le seul partage du messager en chef. Il y a M. Sylvain, M. Thayne, le messager en chef et autres. Il y en a d'autres aussi qu'on ne peut supposer aussi familier, avec leurs devoirs qu'ils le seront plus tard. Mais on peut blâmer le gouvernement autant que n'importe qui du retard qu'il a apporté dans la nomination d'un bibliothécaire en chef. Il est vrai qu'il s'est efforcé de suppléer à cela en nous donnant une double-tête. Mais je crains que cela ne puisse couvrir la perte de temps et suppléer à la désorganisation due au manque de promptitude dans cette matière. Je crois que la plupart des employés de la bibliothèque sont compétents et que quelques-uns d'entre eux sont remarquablement efficaces. Cela est dû plutôt à la perte des trois ou quatre qui sont morts ou qui sont partis qu'au manque d'habileté chez ceux qui restent, si toutefois il y a quelque sujet de plainte.

M. MILLS : Je suis du même avis que l'honorable secrétaire quant à l'efficacité de M. Sylvain. C'est un employé parfaitement compétent dans son département. On peut dire la même chose de M. Thayne, de M. Fletcher et de M. Todd, et M. Casault est éminemment efficace. Mais M. Fletcher a été retenu par la maladie et M. Todd s'est absenté pour remplir ses devoirs militaires, et nous avons en conséquence de cela éprouvé quelque incon vénient.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable secrétaire d'Etat voudrait-il nous donner les noms des ouvrages sur les sauvages qui ont été cachés? Je suis sûr que l'on comprend très imparfaitement la question du côté de la droite, et si nous savions les noms des livres, nous pourrions donner à nos adversaires de nouvelles informations à la troisième lecture.

M. CAMERON (Huron)

M. CHAPLEAU : Les livres ont été retrouvés.

M. PATERSON (Brant) : Les honorables députés de la droite doivent les avoir cachés, car ils semblent fatigués du sujet, tandis que nous ne le sommes pas.

Impressions et reliure..... \$80,000.00

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la cause de l'augmentation?

M. BOWELL : L'explication de l'augmentation de \$10,000 est donnée par M. Hartney, le greffier du comité des impressions, qui dit que cette augmentation d'estimation est requise parce que la liste de distribution est continuellement augmentée sur des demandes faites et autorisées par la Chambre; secondement, par la très grande publication des documents d'intérêt public qui sont imprimés, c'est-à-dire le nombre de rapports qui ont été de beaucoup plus considérables dernièrement que durant les années précédentes; et troisièmement, par l'augmentation du nombre des livres bleus publiés par le gouvernement et dont beaucoup contiennent des cartes géographiques dispendieuses et les dépenses occasionnées par la préparation de ces cartes.

M. SOMERVILLE (Brant) : Tout cela est compris dans le contrat, d'après ce que je comprends.

M. BOWELL : Oh, oui.

M. CASEY : Je suppose que cela comprend l'impression des rapports qui nous ont été distribués pendant la session, n'est-ce pas?

M. BOWELL : Oui.

M. CASEY : Je ne crois pas que le crédit affecté à l'impression de ces livres bleus et de ces rapports soit distribué judicieusement. Nous pourrions avoir un grand nombre de ces livres qui nous sont de peu d'utilité, mais je ne crois pas que nous puissions avoir assez de ceux qui nous sont le plus utiles. Je crois que le plus tôt nous aurons de ces rapports et de ces livres particuliers qui sont nécessaires dans l'intérêt public, le mieux ce sera. Par exemple les comptes publics, le rapport de l'auditeur général, les rapports du commerce et de la navigation et d'autres documents de ce genre, sont si généralement utiles que le gouvernement devrait, dans mon opinion, en distribuer un nombre considérable parmi le peuple—ce sont les rapports que le gouvernement fait des deniers du peuple et particulièrement les comptes publics. D'un autre côté nous avons un nombre immense de rapports comme les rapports concernant les statistiques mortuaires par exemple, qu'on nous distribue à profusion, mais la provision des documents les plus utiles est toujours épuisée.

M. BOWELL : L'impression et la distribution de ces documents à chaque député repose sur un principe particulier. Je crois que si l'honorable député essayait d'établir une classification pour répondre à ses vues personnelles, il en trouverait d'autres qui s'intéresseraient particulièrement aux questions qu'il croirait les moins utiles. Il serait difficile de dire que vous devriez avoir chacun une demi-douzaine d'exemplaires des comptes publics et un seul des statistiques mortuaires. Il y en a pour qui les statistiques mortuaires ont un profond intérêt, et presque tous les médecins du pays aimeraient à en avoir un exemplaire de ces rapports.

M. CASEY : Je ne parle pas de mon goût personnel en cette affaire, mais je suppose qu'il n'y a aucun document public que le plus grand nombre des gens aimeraient avoir autant que les comptes publics. Il est de nature que la plupart des gens désirent voir les états qui permettent de constater comment les deniers publics ont été dépensés plutôt que tout autre document qui peut être soumis à la Chambre. Je n'ai jamais été capable d'avoir plus que quatre ou cinq exemplaires dans le cours d'une année. On ne nous en distribue que deux, mais j'en puis généralement avoir

deux ou trois autres exemplaires au bureau de distribution. Supposons que nous en recevions cinq par année. Mes commettants sont au nombre de 5,000—et que sont cinq exemplaires des comptes publics pour tant de votants ?

M. MILLS : Je voudrais savoir du gouvernement si l'impression des rapports géologiques est comprise dans cette dépense.

M. BOWELL : Je ne le crois pas, parce que, en règle générale, cela n'est pas fait en vertu du contrat parlementaire.

M. MILLS : Autrefois la pratique était de charger dans le vote géologique, et ceci était fait parce que la branche géologique était à Montréal, et vu le caractère hautement scientifique d'un grand nombre d'informations qui y étaient données, on avait cru nécessaire de le faire imprimer dans un endroit où les épreuves pussent être lues par quelqu'un du département—maintenant que le département est transporté à Ottawa, il n'y a plus de raison pour que ce rapport ne soit pas imprimé par les imprimeurs qui ont obtenu le contrat. L'honorable député peut-il nous dire où ce rapport est imprimé ?

M. BOWELL : Il est imprimé à Montréal et porte l'empreinte de Dawson, mais l'ouvrage est fait au bureau de la *Gazette* de Montréal.

M. BLAKE : Quand ce rapport était imprimé à Montréal le vote a été défendu en parlement pour la raison donnée par mon honorable ami qui a son siège derrière moi, mais la raison pour l'imprimer à Montréal n'existe plus, et maintenant que le bureau a été transporté à Ottawa, l'impression se fait encore à Montréal. Il semble extraordinaire que l'impression soit envoyée encore d'Ottawa à Montréal.

M. BOWELL : Tout ce que je puis dire à l'honorable député c'est que sans vouloir dénigrer les imprimeurs de la reine, je doute fort qu'ils soient en état de faire une pièce d'ouvrage comme le rapport géologique. Je ne combats pas l'idée émise par l'honorable député que l'impression devrait se faire ici, je crois qu'elle est très bonne, mais en faisant cela on devrait dire aux imprimeurs de se préparer à pouvoir faire un semblable ouvrage. L'honorable député sait très bien que l'ouvrage fait par le parlement, même l'impression des statuts, n'est aucunement égal à celui fait en Angleterre ou aux États-Unis. L'impression de nos statuts est si inférieure que ceux qui en sont juges ont honte d'échanger avec les États-Unis ou l'Angleterre. J'espère qu'à l'avenir, le contrat sera tel qu'il obligera les imprimeurs à faire de l'ouvrage de crédit pour notre pays, et le rapport géologique sera imprimé ici au lieu de l'envoyer ailleurs. Mais l'honorable député sait que ce job, cet ouvrage en particulier, a toujours été fait à Montréal par M. Dawson, ou surveillé par lui.

M. BLAKE : Je ne vois pas pourquoi l'honorable député corrigerait sa phrase, et retrancherait le mot "job" concernant cet ouvrage.

M. BOWELL : Je n'entendais pas me servir du mot "job" dans le sens où l'emploi constamment l'honorable député. Les imprimeurs appellent toujours ce genre d'ouvrage un "job," et je me sers du langage des imprimeurs. Toute pièce d'ouvrage est désignée par un imprimeur comme un "job," mais non un tripotage, comme l'insinue l'honorable député.

M. BLAKE : Je n'ai pas objecté à la phrase de l'honorable député; j'ai objecté à ce qu'il corrigé sa phrase—je n'ai à dire que si nos imprimeurs ne peuvent faire d'aussi bon ouvrage qu'un bureau de journal, il faut que nous le sachions—je ne veux pas dire que nos statuts et que nos livres bleus sont très bien imprimés, car je ne l'ai jamais pensé; mais il n'est pas nécessaire qu'ils soient imprimés dans le même genre et sur du même papier que le rapport

géologique. Je présume qu'il y a eu des instructions spéciales quant à ces ouvrages et des arrangements particuliers de faits, les résultats donnent lieu de le croire. La difficulté est celle à laquelle j'ai fait allusion, c'est-à-dire qu'on nous répète pendant des années qu'il était nécessaire que le rapport géologique fût imprimé à l'endroit où se trouvait le bureau. Le bureau a été transporté, et l'impression continue à se faire dans l'ancien endroit.

M. MILLS : Je me rappelle avoir discuté cette question avec M. Selwyn, le chef de la branche géologique. Ce monsieur m'a dit que la raison pour laquelle le rapport était imprimé à Montréal était que chaque membre pouvait avoir l'avantage de corriger ses propres écrits, et que cela réduisait le nombre des erreurs. Quoique la branche de géologie ait été transportée ici, l'impression départementale a cependant été faite à Montréal. Elle devrait être faite ici.

M. SOMERVILLE (Brant) : Si les membres du comité veulent voir à la page 209 du rapport de l'auditeur général, il découvriront que l'ouvrage a été fait par la *Gazette* de Montréal, et non par M. Dawson et Frères. D'après un examen du compte publié en plein, on voit qu'il y a eu un "job" en ce qui concerne l'impression du rapport géologique, car je trouve que 3,500 exemplaires furent imprimés à des prix beaucoup plus élevés que ceux qui auraient été payés à l'entrepreneur si l'ouvrage avait été fait ici. De plus, je ne vois pas pourquoi les entrepreneurs n'auraient pas pu faire d'aussi bon ouvrage que celui fait à Montréal par la *Gazette*. Je ne vois aucune difficulté en cela. L'impression est plus considérablement améliorée par une meilleure qualité de papier que par aucune autre chose. Si les entrepreneurs d'ici étaient fournis de papier d'une meilleure qualité, l'ouvrage pourrait être fait tout aussi bien qu'à Montréal, par la *Gazette*, au prix de cette dernière cité—ceci a été quelque peu discuté dans les journaux. La *Gazette* de Montréal et le *Mail* de Toronto ont prétendu que l'ouvrage avait été fait à beaucoup meilleur marché que ne le faisaient voir les livres bleus. Le *Mail* a dit que 35 centins était le prix payé pour la composition, et la *Gazette* de Montréal a dit la même chose. Je n'ai pas été étonné que les organes du gouvernement, et particulièrement la *Gazette*, qui était très intéressée dans l'affaire, aient mal représenté l'exposé publié dans les livres bleus. Au lieu de 35 centins qui auraient été le prix payé pour la composition. Je vais lire le montant payé d'après le rapport de l'auditeur général : composition, 181,000 emmes à 50 centins ; 434,000 emmes à 75 centins ; 25,000 emmes à \$1 ; le montant en moyenne payé sur 640,000 emmes, étant 69 centins. Cependant le *Mail* de Toronto et la *Gazette* de Montréal ont dit que l'ouvrage avait été fait pour 35 centins par 1,000 emmes. Le comité verra clairement que cette affaire a été mal représentée et que le double du prix a été payé par le gouvernement pour l'ouvrage. On peut dire la même chose quant au tirage. J'attire l'attention du comité sur la page 211 du rapport. L'auditeur général écrit comme suit au sujet de cette affaire, au directeur de l'exploration géologique :

Veillez me faire savoir pourquoi votre rapport pour 1880-81 82 et le catalogue du prof. Macoun ont été imprimés par la *Gazette* de Montréal au lieu de l'avoir été par les entrepreneurs à Ottawa. Je fais cette question à cause de la différence entre les prix—à peu près \$790.10.

C'est le chiffre auquel l'auditeur général porte la différence entre ce que l'ouvrage tel que fait a coûté et ce qu'il aurait coûté ici. Si les faits sont examinés de près par un homme pratique, on voit qu'une somme beaucoup plus considérable que \$790 a été payée pour cet ouvrage de plus que ce qui aurait été payé sous le contrat.

M. L'ORATEUR : L'honorable député n'est pas dans l'ordre, ceci ne relève pas de l'item actuellement discuté.

M. SOMERVILLE (Brant) : J'ai presque fini. En réponse à la demande faite par l'auditeur général, le directeur d'exploration géologique répondit comme suit :

Le rapport a été imprimé au bureau de la *Gazette* sous l'autorité du ministre. Le prix est plus élevé que ceux des contrats, mais pas plus élevé que ce qu'on désigne sous le nom de "prix d'Ontario" et "prix spéciaux," qui sont payés pour "l'ouvrage de première classe."

J'ai eu beaucoup de peine à apprendre ce que signifie ce prix d'Ontario. Il semble avoir été changé pour favoriser les desseins du gouvernement. Je suggère que des dépenses de ce genre faites dans le but de subventionner un organe du gouvernement ne devrait pas être toléré plus longtemps. Si des impressions doivent être faites, elle devraient l'être par l'entrepreneur ici, aux prix du contrat. Si la *Gazette* de Montréal ne peut pas subsister sans avoir des 'jobs' de ce genre, le plus tôt elle succombera le mieux ce sera. Je ne pense pas qu'il soit de l'intérêt public qu'un journal soit maintenu par des 'jobs' de ce genre. Et ce n'est pas le seul, comme le comité le verra avant que nous ayons repassé les estimations. L'entrepreneur ici, pourrait faire d'aussi bon ouvrage et à meilleur marché.

M. MITCHELL: Je diffère entièrement d'avec l'honorable député de Brant-Nord (M. Somerville). Il ne voit pas pourquoi un organe du gouvernement recevrait aucun des avantages dérivant des impressions publiques. Je ne vois pas que parce que la *Gazette* partage et représente, et elle le fait très bien, les vues du gouvernement, elle serait privée de faire une concurrence honnête pour aucune partie du service public. Je suis quelque peu intéressé moi-même comme journaliste. Je n'ai pas encore retiré beaucoup de profit des 'jobs' du gouvernement, comme on les appelle, mais je ressemble au célèbre parti dont nous avons entendu parler, "j'espère l'être un jour ou l'autre." Je ne crois pas probable que j'obtienne beaucoup de cette administration, parce que je ne suis pas un organe du gouvernement, pas plus que le journal auquel je suis attaché—nous frappons tantôt d'un côté tantôt de l'autre. Quant à la *Gazette* et son ouvrage, d'après ce que j'en ai vu, je crois qu'elle le fait bien, et quant à ce que l'auditeur général dit des prix chargés, savoir, qu'ils équivalent à ceux chargés par le gouvernement d'Ontario, je ne pense pas que l'on puisse reprocher à la *Gazette* de recevoir une part raisonnable du patronage qu'on peut avoir à donner—je ne crois pas qu'il soit bon de mettre tout entre les mains d'une société qui reçoit une si large part des impressions dans ce pays, et je ne pense pas que les entrepreneurs soient prêts à faire l'ouvrage de la même manière qu'elle a fait le rapport géologique. J'ai entendu émettre de nombreuses opinions sur ce rapport, et je crois que l'ouvrage a été fait au crédit de la *Gazette*. Je ne pense pas que mon honorable ami de Brant (M. Somerville), qui est un juge compétent, dise que les prix sont excessifs. Je ne partage pas l'opinion de ceux qui disent que tout l'ouvrage devrait passer aux mains d'une seule personne. J'aimerais à en avoir ma part; je ne suis pas de ceux qui disent qu'ils n'aimeraient pas cela, car je l'aimerais; mais je pense qu'il n'y ait petite chance pour moi de l'avoir. Je n'aime pas cependant, à entendre attaquer la profession à laquelle je me suis livré dernièrement, et je pense, d'après la manière dont la *Gazette* soutient le gouvernement, qu'elle a droit à une part pourvu qu'elle fasse l'ouvrage à aussi bon marché que les autres, comme je crois qu'elle le fait. C'est là, dans tous les cas, l'opinion du public, et quoique le gouvernement ne prenne pas souvent mon avis, je le lui donne en cette circonstance il ne lui coûtera rien et peut-être dira-t-il qu'il ne vaut rien; mais je dis tout de même que je ne donnerais pas toutes les impressions à la même personne, et que je ne m'attendrais pas à ce que des sociétés du dehors, telles que la *Gazette* fissent l'ouvrage même à aussi bon marché que la société qui obtient un montant aussi considérable d'ouvrage, le fait sur une si grande échelle et peut le faire à meilleur marché. Je pense que c'est une erreur de la part du gouvernement de disposer de tout son patronage de cette manière, et quand je serai premier ministre, comme j'espère bien l'être, quoique l'honorable député n'ait pas l'air

M. SOMERVILLE (Brant)

de le penser, j'essaierai de faire un changement à ce sujet et de donner à chacun sa part.

M. SOMERVILLE (Brant): L'honorable député semble penser que je parlais de manière à dénigrer l'ouvrage, mais tel n'est pas le cas. Je crois que l'ouvrage est bien fait. Mais je crois aussi que quant à l'exécution de l'ouvrage, il y a d'autres bureaux où l'on aurait pu faire l'ouvrage tout aussi bien, et je ne doute pas que le bureau qui dirige maintenant mon honorable ami, le député de Northumberland, puisse faire de tout aussi bon ouvrage que la *Gazette*.

M. MITCHELL: Le *Herald* fait de beaux ouvrages, mais je ne crois pas qu'il ait beaucoup de chance d'en avoir du gouvernement.

M. SOMERVILLE (Brant): Peut-être la concurrence dont il parle aura-t-elle lieu l'année prochaine entre la *Gazette* et le *Herald*, et s'ils en viennent aux mains le pays profitera de la concurrence. Mais nous avons de la compétition concernant cette impression. Elle est toute donnée par soumission. Le contrat a été accordé à certains entrepreneurs et ils ont le droit de demander d'avoir cet ouvrage. Comme nous le savons tous, ils ont poursuivi le gouvernement dans les années passées, parce que certain ouvrage compris dans le contrat était allé à d'autres personnes, et pour cet ouvrage lui-même ils ont le droit de demander compensation parce qu'il leur a été enlevé et donné à la *Gazette*. Je ne crois pas, comme mon honorable ami, que l'ouvrage devrait être divisé entre les journaux et les bureaux d'imprimerie qui soutiennent le gouvernement. Je ne crois pas qu'il serait de l'intérêt public qu'un tel système de corruption fût établi par aucun gouvernement. Il a été établi jusqu'à un certain point par ce gouvernement, comme nous le savons tous, mais le plus tôt on y mettra fin le mieux ce sera.

L'honorable député a dit que l'auditeur général avait déclaré que cet ouvrage avait été fait aux prix du gouvernement d'Ontario. L'auditeur général n'a rien dit de la sorte; je n'ai pas lu non plus qu'il l'ait dit. J'ai dit que le directeur général de l'exploration avait dit, en réponse à une lettre lui demandant pourquoi cet ouvrage avait été donné à la *Gazette* à des prix exorbitants plutôt qu'aux entrepreneurs, que le ministre avait ordonné que cela fût fait. De plus, j'attire l'attention du comité sur le rapport du bureau de la trésorerie, à la page 10, qui a quelque rapport à cet ouvrage et à d'autres qui peuvent être faits par des imprimeurs du dehors:

Extrait des minutes d'une assemblée du bureau de la trésorerie, tenue le 28 octobre 1884, approuvé par le gouverneur en conseil, le 2 novembre 1884.

Le bureau a eu sous sa considération une lettre de l'auditeur général se rapportant à la discussion devant le comité des comptes publics au sujet d'impressions publiques faites autrement que par les entrepreneurs, et demandant une décision du bureau de la trésorerie.

Le bureau, après avoir soigneusement considéré le sujet, a recommandé au conseil que chaque fois que des impressions seraient faites par d'autres que les entrepreneurs, les prix à être chargés devraient être des prix courants pour les ouvrages de la même importance dans l'endroit où les impressions sont faites.

Ceci donnera aux imprimeurs une très grande latitude pour charger les prix qui leur plairont pour tout ouvrage qui pourra leur être donné par le favoritisme du gouvernement; chacun d'eux, après cela, a le droit de faire ses prix, et le vieux cri au sujet des prix d'Ontario doit disparaître.

A l'avenir il n'y aura plus d'audition de comptes. Jusqu'à présent il y a eu quelque chose comme une audition par l'imprimeur de la Reine, mais à l'avenir chaque imprimeur fixera ses prix, ainsi que l'a ordonné le bureau de la trésorerie et l'aura; ainsi je crois que l'honorable député de Northumberland aura un *fat take*, si le *Herald* de Montréal, comme la chose peut arriver, pouvait obtenir quelques-unes de ces impressions. Si l'honorable député obtient les prix qui ont été payés les trois ou quatre dernières années pour cet ouvrage, et s'il en a une quantité suffisante, je puis l'assurer qu'il deviendra bientôt un homme riche.

M. MITCHELL : Je suis content que mes perspectives semblent si belles à l'honorable député. Je diffère d'avec lui, cependant, quand il dit qu'ils peuvent charger ce qui leur plaît. Je prends dans le rapport même qu'il a lu que les prix doivent être les prix courants des endroits où l'ouvrage est fait. Maintenant, il n'y a aucun endroit dans le pays où il y ait autant de journaux et de bureaux d'imprimerie qu'à Montréal, où la concurrence est si grande et où les impressions sont faites à si bon marché. J'espère seulement que ses prédictions au sujet de la part que doit avoir le *Herald* de cet ouvrage, se réaliseront. Connaissant son expérience de cette branche d'affaires, j'apprécie beaucoup ce qu'il vient de dire et je me considère dans une position meilleure que celle où je me trouvais il y a une demi-heure. Le mal est que je ne crois pas obtenir beaucoup de ce gouvernement, parce que tout homme qui se pose en libre critique, comme je le fais—les honorables députés peuvent rire, mais c'est vrai—toute personne prenant une position indépendante de libre critique,—naturellement je vote plus souvent avec le gouvernement qu'avec l'opposition, mais c'est parce que ses mesures et ses principes sont meilleures et non à cause d'aucun penochant en sa faveur non plus qu'en faveur des honorables députés de la gauche. Je ne crois pas qu'ils fassent grand cas de ce que je dis; mais maintenant que leur attention a été attirée là-dessus, j'espère que les honorables ministres ne l'oublieront pas, et que s'il y a quelques "jobs" à donner, la compagnie du *Herald*, dont je suis actionnaire, en aura sa part.

M. BLAKE : Personne ne pourra prétendre après cela, que si l'on donne quelque chose à la compagnie de publication du *Herald* ce n'aura pas été après des soumissions publiques. Ce que l'honorable député a dit en comparant la position du *Herald* à Montréal à celle de la *Gazette* de Montréal m'a rappelé un peu la manière dont on conduit les traîneaux en Russie. Nous supposons qu'il y a une grande voiture dans laquelle le premier-ministre est assis; la voiture est traînée par une paire de chevaux; il y en a un qui a le trot fermé et régulier d'une bête de louage comme la *Gazette*, l'autre fait des courbettes et des cabrioles, il lance des ruades; tout de même il tire le traîneau. Tous deux sont soumis au fouet, tous deux ont droit à la ration d'avoine.

M. MITCHELL : Il est très rare qu'une discussion en cette Chambre provoque tant d'amusement, surtout quand le sujet est si peu important; et tout ce que je puis dire à mes honorables amis de la gauche avec qui je sympathise et avec qui je vote occasionnellement, c'est que si les remarques de leur chef peuvent leur donner quelque satisfaction, je veux bien qu'ils l'aient. Ce qui ne va pas à l'honorable député dans sa comparaison, c'est que quelquefois au lieu d'appliquer le fouet sur les chevaux le *Herald* en frappe les voyageurs; et si l'honorable député veut donner les étrivières au *Herald*, je suis prêt à accepter la plaisanterie qu'il a faite à mes dépens de bonne humeur comme il l'a fait; et si à l'avenir le *Herald* n'a pas de ces ouvrages, ce ne sera pas parce qu'il n'y aura pas eu de soumissions publiques. Je ne suis pas hypocrite en cette matière; je ne bats pas la plaine, je suis prêt à faire de la critique quand les intérêts publics l'exigent, et je suis prêt comme imprimeur, à faire tout ouvrage qui me sera donné ou que je pourrai avoir honnêtement.

M. SOMERVILLE (Brant) : Je ne m'étonne pas que l'honorable député dise que les journaux donnent des coups de fouet de temps à autre pour la raison bien simple que je sais que le gouvernement les paie bien pour cela; et ils feraient bien mal leur rôle, après avoir reçu toutes les faveurs que le gouvernement leur donne s'ils ne donnaient pas le fouet aux adversaires du gouvernement de temps à autre. Je n'ai aucun doute que le *Herald* ne parvienne à s'insinuer dans les bonnes grâces de l'administration au point d'avoir sa bonne part du patronage ministériel, si l'on continue ce

système. Cependant l'honorable député a beaucoup à apprendre en matière d'imprimerie avant qu'il connaisse tout ce qui rapport à ce genre d'affaires.

M. MITCHELL : Je serais très content d'avoir tous les avis que vous pouvez me donner.

M. SOMERVILLE (Brant) : Je vais vous en exposer quelques-uns maintenant. L'interprétation que l'honorable député donne à cet article du rapport du bureau de la trésorerie n'est pas acceptable, parce que si l'ouvrage était accordé, disons, au *Herald* de Montréal, comment le ministre connaîtrait-il les prix courants à l'endroit où l'ouvrage serait fait? Devrait-il aller dans tous les nombreux bureaux de publication de Montréal exhiber partout son rapport imprimé et demander quel prix on aurait exigé si on avait eu l'avantage d'avoir cet ouvrage? Cela serait un joli système. La seule manière de connaître les prix courants à l'endroit où l'ouvrage est fait c'est de demander des soumissions à cet endroit.

Je crois que le comité verra que l'honorable député interprète cet article d'une manière absurde, et que ma prétention est parfaitement exacte; le paragraphe ne présente qu'une solution: donner l'ouvrage aux favoris du gouvernement, leur payer le prix qu'ils exigent. Il y a généralement une entente cordiale entre les imprimeurs de la même localité. Dans la ville de Montréal je n'ai aucun doute qu'on ne voie mon honorable ami et l'honorable député de Cardwell (M. White) s'entendre parfaitement quant aux prix à exiger. Et s'il arrivait l'an prochain que l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) eût à imprimer le rapport géologique et que l'honorable ministre s'adressât à l'honorable député de Cardwell pour savoir si le prix convenu ne serait pas trop élevé, je crois que l'honorable député de Cardwell dirait certainement: la *Gazette* a eu cet ouvrage l'année précédente, et il n'est que juste que l'honorable député de Northumberland l'ait cette année, et il n'a pas demandé trop cher. Naturellement, l'honorable ministre conclurait tout de suite qu'il aurait agi conformément à cet article du rapport et que l'impression aurait été faite aux prix courants de l'endroit où elle aurait été exécutée. Il est impossible de ne pas voir que l'objet de cet article c'est de permettre que l'ouvrage soit donné à des favoris, et que le prix soit fixé par les entrepreneurs sans tenir compte des prix courants.

M. BOWELL : Je crains que l'honorable député ne juge les autres par lui-même et qu'il ne donne raison au poète qui a dit que le "soupçon hante l'esprit coupable." Il est malheureux que l'honorable député ne discute presque jamais une question se rattachant à l'imprimerie sans commettre des violences de langage. Il a mis dans la bouche de l'auditeur général des paroles qu'on ne trouve pas dans la lettre qui nous est soumise. Il nous a dit que l'auditeur général a demandé à M. Selwyn pourquoi l'on faisait ce travail à Montréal à des prix si "exorbitants." L'auditeur général n'a pas dit cela du tout. La seule question qu'il ait posée, est la suivante: il a demandé pourquoi l'ouvrage fait à Montréal coûte beaucoup plus cher que s'il avait été fait par l'imprimerie du parlement. L'auditeur général n'a pas dit que le travail était supérieur à celui que l'imprimerie du parlement fait aux prix des contrats; il n'a pas demandé si une partie de ce travail était de première classe ou d'une nature technique; et mon honorable ami sait très bien que tous ces rapports géologiques et les travaux de ce genre coûtent beaucoup plus chers par 1,000 emmes que les ouvrages ordinaires commandés dans les établissements d'imprimerie. L'honorable député dit qu'il a été incapable de découvrir ce qu'on entend par les mots "taux d'Ontario." Je crois difficilement que mon honorable ami ait été honnête ou sincère en cela; ou plutôt, je ne l'accuserai pas d'ignorer ce qu'on entend par "taux d'Ontario." On a souvent discuté la question auparavant, et il a été distinctement compris par tous ceux qui connaissent

quelque chose en matière d'imprimerie que l'on entend par ces mots les prix que le gouvernement d'Ontario paye pour ses impressions, et j'ai toute raison de croire que l'honorable député sait cela.

L'honorable député a dit aussi qu'il n'y a pas d'apurement des comptes. Cependant aucun compte n'est payé avant d'avoir été certifié par l'imprimeur de la reine, dont le devoir est de vérifier si les prix exigés par n'importe quelle partie du pays sont les prix courants. Nous savons tous ce que l'on veut dire par prix courants dans l'imprimerie. L'honorable député de Brant-Nord a voulu plaisanter un peu quand il a dit que ce serait très joli de voir un ministre aller de bureau en bureau, après que l'ouvrage aurait été fait, pour savoir les prix qu'on aurait demandés dans ces différents bureaux. L'honorable député sait que lorsqu'un travail est commandé par un ministre ou par un département, c'est le devoir de l'employé principal de voir, d'abord, si l'ouvrage est exécuté suivant l'ordre; ensuite, il doit voir à ce qu'on ne paie pas plus que les prix courants, selon l'ordre du bureau de la trésorerie. La raison pour laquelle on a passé ce règlement est celle-ci: les comptes venaient de différents départements pour des ouvrages qui n'étaient pas compris dans le contrat, et les prix étaient exorbitants. On a alors cru opportun d'arrêter que les espèces d'ouvrages qui ne tombent pas sous l'opération du contrat ne devraient pas être payées plus cher qu'elles ne seraient à l'éditeur ordinaire, ou à un particulier. Voilà ce que l'on a voulu dire. Je puis assurer à l'honorable député de Brant qu'on ne permet à aucun imprimeur d'exiger le prix qu'il veut. S'il croit que l'arrêté du conseil permet cela, il se trompe grandement.

M. SOMERVILLE (Brant): C'est là que mène l'arrêté du conseil. Quiconque fera l'apurement des comptes devra vérifier quels sont les prix à cet endroit particulier où l'ouvrage aura été fait, s'il veut apurer les comptes convenablement. On a prétendu que j'ai cherché à représenter faussement ce que l'auditeur général a fait. Quant à cela, je dois dire que j'ai lu la phrase contenue dans la lettre de l'auditeur général, non seulement une fois, mais deux, et aussi la réponse du directeur général de l'Exploration Géologique, ce qui établit que je n'ai pas cherché à travestir les paroles de l'auditeur général ou celles du directeur général de l'Exploration. Je dis que le compte est exorbitant, et je suis prêt à prouver cela par le rapport de l'auditeur général. A la page 209 du rapport de l'auditeur général, vous avez les items du compte s'élevant à \$2,876.14. Si vous retranchez la somme que l'auditeur dit être une surcharge, vous avez à faire une réduction de \$790.10. Lorsqu'il s'agit d'un ouvrage de \$2,786, une surcharge de \$790 est monstrueuse.

M. CASEY: Je ne crois pas que les députés de la droite comprennent ce qu'on exige d'eux en cette affaire. Je suis justifiable de dire que chaque fois qu'il est prouvé que des impressions ont été données à d'autres qu'aux entrepreneurs, à des prix plus élevés que ceux des contrats, la transaction est *primâ facie* un tripotage, et le fardeau de la preuve repose sur ceux qui ont changé le cours des choses, si quelqu'un droit prouver que la transaction est justifiable. Le ministre de la Couronne donne une seule raison: il dit qu'on a donné les impressions à des gens du dehors parce qu'elles n'auraient pas été exécutées aussi bien par les imprimeurs des départements. On n'a aucunement prouvé cette assertion. Même l'honorable député de Cardwell (M. White), qui connaît l'imprimerie peut se tromper en donnant une opinion, bien qu'il soit attaché à un journal plus considérable que celui du ministre des douanes. Il serait aisé de voir si les entrepreneurs seraient capables ou non d'imprimer ce rapport de la Commission Géologique, en leur demandant d'imprimer des échantillons; s'ils pouvaient faire l'ouvrage aussi bien qu'à Montréal, il n'y aurait pas l'ombre d'une raison de le leur enlever. S'ils peuvent imprimer les

M. BOWELL

statuts, je ne vois aucune raison pour laquelle ils ne pourraient pas faire ce travail. Au point de vue de l'exactitude, l'impression des statuts est bien plus importante que celle des rapports de l'Exploration Géologique.

Nous avons eu une admission de la part de l'honorable député de Montréal—je veux dire l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) — qui a dit que si ces choses étaient données aux journaux, elles coûteraient beaucoup plus cher que si elles étaient laissées aux entrepreneurs. Le ministre des douanes n'a rien répondu. Je crois qu'il y a quelque chose là-dedans. Il en résulte donc que ce travail coûte deux fois plus cher que s'il était accompli par les entrepreneurs du gouvernement. Dans quelque cas il coûte plus que cela, mais en moyenne, c'est le double—69 cents contre 35 cents. Mon honorable ami de Brant (M. Somerville) me rappelle que les entrepreneurs ne reçoivent que 10 cents pour quelques ouvrages. A tout événement le système actuel nous fait payer plus que deux fois plus cher que nous ne paierions aux entrepreneurs. On n'a donné aucune raison pour cela, et il est admis que l'ouvrage doit nécessairement coûter plus cher. La raison qu'on a invoquée pour le faire exécuter à Montréal existe maintenant pour qu'on le fasse faire à Ottawa. On a parlé de chevaux qui galopent en dehors du travail, mais, pour parler comme le chef de l'opposition, celui qui fait des cabriolets en dehors du travail, tout en tirant le traîneau pour sa part, pourrait peut être jeter quelque lumière sur cette transaction et nous donner des explications sur ces détails qui nous la présentent sous un mauvais jour.

M. WHITE (Cardwell): Je n'ai pris aucune part à ce débat, parce que je le considère comme entièrement hors d'ordre. L'item soumis au comité a rapport simplement aux impressions parlementaires, et cette affaire de l'impression du rapport géologique ne s'y rattache aucunement. Cependant je puis faire remarquer aux honorables députés de la gauche qu'ils traitent la question comme si l'impression du rapport géologique était comprise dans le contrat ordinaire. S'ils veulent examiner le contrat et la correspondance avec les entrepreneurs, ils verront que cet ouvrage spécial a été exclu du contrat. Les entrepreneurs des impressions du parlement ne l'ont jamais fait et il ne forme aucunement partie du contrat des impressions du parlement. Il a toujours été publié par Dawson frères. Il diffère complètement de nos livres bleus ordinaires. On peut l'acheter chez Dawson frères, qui le tiennent en vente, en vertu d'un arrangement avec le gouvernement, je suppose, ou avec le directeur des explorations géologiques. Autrefois l'ouvrage était imprimé, je crois, par M. John Lovell, de la ville de Montréal. Lorsque les membres de la gauche arrivèrent au pouvoir on transporta la besogne au bureau du *Herald*, dont feu le sénateur Penny et M. Wilson étaient alors propriétaires. L'ouvrage resta dans ce bureau jusqu'au changement de gouvernement, et alors le directeur-gérant de la *Gazette* de Montréal, voyant qu'un travail de ce genre avait été fait au bureau du *Herald* de Montréal demanda qu'on le fît faire au bureau de la *Gazette*, où il a été exécuté depuis; mais le prix convenu maintenant pour l'avenir est beaucoup moins élevé que le prix payé au bureau du *Herald* pendant qu'il a eu l'ouvrage. Toutefois, ce n'est pas une question qui se rattache à cet item. Je présume, d'après ce que dit l'honorable député, que nous aurons une discussion sur toute cette question des impressions du parlement, lorsque viendront d'autres items, et alors ce sera le temps pour moi de parler. Je ne veux pas me laisser entraîner dans la discussion maintenant; ceci ne tombe pas du tout sous le contrat, même on a fait une exception particulière pour retrancher cet ouvrage du contrat entre le département et les entrepreneurs des impressions du parlement; conséquemment, quand ils ont entrepris de faire nos livres bleus ordinaires à un prix particulier, ils ne se sont pas engagés à faire d'autres ouvrages à ce prix. Comme question de fait, si la doctrine

exposée par ces messieurs de la droite est vraie, si tous les ouvrages du gouvernement doivent être faits par les entrepreneurs d'après leur contrat, nos *Débats* devraient être faits par eux aux prix ordinaires, et cependant ils coûtent 60 cents par mille emmes, pendant que le prix stipulé au contrat est de 25 ou 30 cents. Les imprimeurs ont 60 cents en vertu d'un arrangement spécial pour imprimer les rapports officiels du parlement. Ce sont des ouvrages du gouvernement, mais ils ne font pas partie de ceux qui sont compris dans le contrat des impressions parlementaires, de même que l'impression des rapports des explorations géologiques n'en fait pas partie.

M. MILLS: Je n'admets pas que l'honorable député ait raison de dire que cette question ne se rapporte pas à l'item que nous examinons. Toute la question est de savoir si l'impression du rapport géologique sera comprise dans cet item ou bien si la pratique antérieure sera continuée; par conséquent, la question est strictement pertinente. J'ai dit pourquoi l'on faisait cet ouvrage à Montréal autrefois et pourquoi on ne le faisait pas en vertu du contrat. C'était parce que le département géologique était à Montréal et qu'il était nécessaire que les épreuves fussent lues par ceux qui avaient préparé le rapport et que le rapport fut parfaitement exact. Maintenant, le département est à Ottawa. Quand il a été transféré, j'ai signalé cela à l'attention du gouvernement et j'ai indiqué les raisons pour lesquelles on avait fait l'impression à Montréal et l'on a alors donné à entendre qu'on la ferait exécuter ici; mais on a continué l'ancien système malgré cette assurance qui n'était peut-être pas aussi positive qu'elle aurait dû l'être, mais qui induisait le parlement à croire que lorsque le département géologique serait transporté à Ottawa, l'impression de ce rapport ferait partie des impressions générales. La raison pour laquelle on l'imprimait ailleurs ayant cessé, la pratique aurait dû cesser en même temps, mais on l'a continuée, et nous voulons maintenant savoir si cette pratique va être abandonnée ou non. Je crois qu'il n'y a aucune raison de continuer le système actuel.

Le ministre des douanes, en combattant les observations faites par mon honorable ami de Brant-Nord (M. Somerville), a dit que lorsqu'on donne des impressions de ce genre, si ce sont des impressions comme celles faites par les imprimeurs publics, il est d'usage qu'on les exécute aux mêmes taux. L'honorable ministre a été mécontent de m'entendre crier: "Écoutez, écoutez." Mon motif de dissentiment provient de ce qui a eu lieu lorsqu'on a imprimé le rapport de la commission du chemin de fer. Au lieu de faire faire cet ouvrage aux prix ordinaires par les imprimeurs publics, on en a chargé M. Stephenson, propriétaire du *Planet* de Chatham, qui l'a transporté aux imprimeurs publics ici. M. Stephenson fit avec eux un marché par lequel ils s'engagèrent à faire l'ouvrage aux prix payés pour les impressions du gouvernement; il reçut un prix spécial du gouvernement, lequel lui donna le double de ce qui fut accordé aux entrepreneurs publics pour l'impression de ces volumes. N'est-il pas évident pour chaque membre du comité que le trésor public a perdu le surplus payé à M. Stephenson et retranché aux entrepreneurs? Le gouvernement n'était-il pas libre de donner ces impressions à Maclean, Roger et Cie, les imprimeurs publics, comme à M. Stephenson? Je dis que c'est un état de choses que cette Chambre ne peut tolérer un instant, si elle remplit son devoir comme dépositaire des fonds publics en ce pays, Je me plains de ce système de tripotage—car on ne peut le désigner autrement—par lequel on subventionne des journaux pour leur faire appuyer l'administration. Si le gouvernement n'est pas satisfait du travail des imprimeurs publics, qu'on demande des soumissions publiques et qu'on laisse ainsi fixer le prix. Pourquoi avons-nous une loi concernant l'indépendance du parlement? N'est-ce pas pour empêcher le gouvernement d'exercer une influence indue sur les autres membres de la Chambre?

Nous avons statué que lorsqu'un député deviendra un entrepreneur du gouvernement il perdra ses droits à un siège dans la Chambre. Toutefois, en face de ce statut, nous voyons un membre de la Chambre se lever de son siège et inviter le gouvernement à lui donner un contrat. L'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) dit: le premier ministre me comprend; il sait que je suis indépendant de lui; il sait que je critique librement son gouvernement, mais j' suis bien prêt à recevoir un contrat de l'administration. Je dis que nous sommes en présence d'un état de chose qui ne devrait pas être toléré plus longtemps. Les impressions publiques devraient être données aux entrepreneurs, qui les feraient aux prix convenus.

M. BOWELL: Pourquoi n'avez-vous pas fait cela?

M. MILLS: Pendant les quelques années que j'ai passées à la tête du département aucun ouvrage d'imprimerie n'a été commandé par moi, excepté ce rapport géologique, et cela pour les raisons qui ont été exposées. C'était mon opinion que même cette exception devait cesser le plus tôt possible, et surtout une fois le département transporté à Ottawa. Je crois que ce rapport devrait maintenant être imprimé ici par les imprimeurs publics, et je crois que le comité a le droit de savoir si le gouvernement a l'intention de continuer ce système ou s'il veut que dorénavant le rapport soit imprimé à Ottawa.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député dit que le rapport géologique a été imprimé à Montréal d'après ses ordres, parce que le directeur général y réside. Sous son administration l'ouvrage a été donné au *Herald* de Montréal à un prix plus élevé que celui que l'on a payé depuis à la *Gazette* de Montréal.

M. MILLS: J'ignore cela. Le premier ministre n'a pas établi cela.

Sir JOHN A. MACDONALD: N'en est-il pas ainsi?

M. MILLS: Non; je ne crois pas cela. Je demande la preuve de cela.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le *Herald* de Montréal avait-il fait des offres à ce sujet? L'honorable député voudra-t-il bien répondre à cela?

M. MILLS: Non; je n'ai pas dit cela.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je savais que l'honorable député ne dirait pas cela. Cependant il se lève et il fait la leçon à l'honorable député de Northumberland, parce que celui-ci a dit en plaisantant qu'il était prêt à accepter une offre. Mais l'honorable député n'a pas combattu cette intervention illégitime d'un membre du parlement, cette offre inconvenante d'un membre du parlement quand il s'est agi de payer à un autre membre de l'autre corps de la législature, le rédacteur et le propriétaire de ce journal, habile et soumis, M. Edward Goff Penny, un prix plus élevé que celui qu'on donnait à la *Gazette*.

M. MILLS: Non, non.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député de Cardwell (M. White) a dit cela, et lorsqu'il a dit cela personne ne l'a contredit. Ensuite l'honorable député dit que c'est la seule faute qu'il ait commise dans son département. Je ne sais pas s'il en est ainsi, mais le gouvernement dont l'honorable député faisait partie a violé la loi maintes et maintes fois en donnant à des gens en dehors des contrats qui appartaient aux entrepreneurs publics, et en conséquence de cela la cour de l'Échiquier a accordé \$69,000 de dommages contre ce gouvernement. Nous avons été obligés de payer cela parce que l'honorable député et ses collègues avaient illégalement donné des contrats pour favoriser leurs amis de la presse. Cependant l'honorable député se lève pour nous dénoncer. Je suis étonné que l'honorable député ait l'audace de tenir un pareil langage.

M. DAVIES : Il est amusant de voir que le premier ministre feint de s'emporter. Il parle des sommes que l'ancien gouvernement aurait gaspillées en donnant des ouvrages qui auraient dû être envoyés aux imprimeurs publics. Le gouvernement s'est trompé, dit-il. Eh bien, M. le Président, s'il s'est trompé, il n'avait pas sous les yeux un exemple comme celui-ci. Quels sont les faits qu'on a prouvé au comité des comptes publics l'autre jour ? On a prouvé que sachant qu'une quantité d'argent énorme avait été perdue en présence du contrat, en présence du jugement de la cour Suprême donnée d'année en année, ce même ouvrage—

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; cela n'est pas.

M. DAVIES : Cela ne peut être nié, parce que, à la dernière réunion du comité des comptes publics, j'ai pris le contrat qu'il a fait lui-même, j'ai lu les conditions du contrat au comité, et j'ai défié le gouvernement de nier les faits.

M. le PRÉSIDENT : L'honorable député est hors d'ordre. Il n'a pas le droit de parler de ce qui a eu lieu au comité.

M. DAVIES : L'allusion au comité peut être omise ; mais cela ne change en rien le fait aujourd'hui établi par les documents publics du pays, qu'il y a un contrat avec les entrepreneurs publics, et que le premier ministre a violé ce contrat de propos délibéré et qu'il a fait payer au pays des prix trop élevés. On censure l'opposition, mais après avoir reçu les avis qui lui ont été donnés, après le jugement qui a été rendu, le premier-ministre suit une ligne de conduite injustifiable, inconvenante et illégale. Loin d'avoir fait une cause contre l'opposition il s'est fabriqué des verges, parce que le contrat des impressions est violé chaque jour à sa pleine connaissance.

M. CHAPLEAU : L'honorable député s'est grandement excité. Cependant, il est tombé dans une autre erreur en disant que le gouvernement actuel s'est exposé à des amendes comme celles que l'ancienne administration a été obligée de payer. Je puis lui dire que le contrat avec les imprimeurs a été renouvelé sans avantage pour aucun d'eux, l'année dernière seulement, après six ans de ces extravagances que mentionne l'honorable député ; quant à nous, nous avons si peu violé le contrat que nous ne nous sommes pas exposés à un seul sou de dommages. L'honorable député n'a pas besoin de craindre que l'on impose une seule charge au pays sous ce chef.

M. DAVIES : Je suis bien prêt à accepter toute assertion de l'honorable ministre quant à des faits qu'il connaîtra. Toutefois, j'ai lu le contrat et je connais les faits. Si l'honorable ministre donne cela comme son opinion légale, j'aurai la témérité d'exprimer la mienne. D'après le contrat, il est très clair que le gouvernement s'expose. J'ai dit cela ailleurs ; j'ai lu le contrat à des membres du gouvernement qui étaient présents, et je les ai défiés de dire que mon opinion n'était pas exacte et ils ne m'ont pas contredit. On ne pouvait nier cela, parce que nous avons le contrat en blanc et en noir. On a fait un changement l'année dernière, comme l'a admis l'honorable ministre ; mais cela ne décharge pas le gouvernement. Il n'a pas agi par ignorance, mais il a violé le contrat de propos délibéré en donnant l'ouvrage à ses propres amis et en payant le double du prix.

M. CHAPLEAU : Je répète que d'après le contrat, qui est très clair et très simple, le gouvernement ne peut être condamné à un sou de dommages ; on ne peut lui faire payer \$69,000 pour imprudence ou pour quelque chose de pire.

M. MILLS : La question est celle-ci : le gouvernement a-t-il donné des impressions publiques à des particuliers quand il pouvait faire exécuter ces impressions par les entrepreneurs ici ? Je dis qu'il a fait cela. Le premier ministre a parlé des impressions faites pendant le règne de l'ancien gouvernement. Je puis prendre les comptes du département de l'intérieur et faire voir que depuis que le gouvernement actuel est entré en charge on a dépensé \$15,000 pour

Sir JOHN A. MACDONALD

les annonces d'un seul bureau et \$24,000 pour les annonces d'un autre bureau. De fait, ces annonces forment une grande partie du coût total de l'administration. Je puis montrer une petite feuille appelée le *North Star*, qui a paru deux ou trois fois au Portage-du-Rat, et dans laquelle le gouvernement a publié ses annonces.

M. le PRÉSIDENT : L'honorable député est hors d'ordre. Nous ne traitons pas la question des annonces.

M. MILLS : Nous traitons la question des impressions publiques, et je réponds aux assertions du premier ministre. Le premier ministre a parlé des impressions exécutées au bureau du *Herald*. Cela ne s'applique pas, car M. Penny n'était pas membre de cette Chambre, il appartenait au Sénat.

Sir JOHN A. MACDONALD : Alors la prétention de l'honorable député se résume à ceci : C'est un grand péché de corrompre un membre de la Chambre des Communes, mais ce n'est pas un péché de corrompre un sénateur.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si l'on prend le cas du sénateur Ogilvie, je peux dire que cela est vrai.

M. SOMERVILLE (Brant) : Le premier ministre a parlé du verdict de \$69,000 touchant les impressions faites sous l'ancien gouvernement. Il doit savoir cependant, qu'une année comprise dans ce verdict s'est écoulée depuis que son administration a été formée.

Quant à la publication du rapport du chemin de fer du Pacifique, je donnerai des faits. La copie fut envoyée aux fils de l'ancien député de Kent-Est, M.M. Stephenson, de Chatham. Ce monsieur avait accepté une belle position au Nord-Ouest et transporté ses affaires à ses fils. Le gouvernement les prit sous sa protection et leur envoya une copie du rapport pour le leur faire imprimer. M.M. Stephenson constatèrent qu'ils n'étaient pas capables de faire l'ouvrage. Ils n'avaient pas le matériel nécessaire dans leur établissement pour exécuter le travail, et ils vinrent à Ottawa, où ils parvinrent aisément à faire remplir le contrat par les entrepreneurs qu'il y a ici. Et, M. le Président, c'est un fait que M.M. Stephenson ne touchèrent jamais à l'ouvrage, qu'ils ne placèrent jamais une lettre, qu'ils n'imprimèrent jamais une feuille, qu'ils ne lurent jamais une épreuve, qu'ils n'eurent jamais la moindre chose à faire concernant la publication du livre, et cependant ils empochèrent \$3,000 de l'argent du pays pour avoir donné cet ouvrage à d'autres. Je prétends que ces \$3,000 ont été donnés à M.M. Stephenson. Le gouvernement aurait pu tout aussi bien mettre la main dans le Trésor public, prendre \$3,000 et les leur donner comme gratification pour l'appui qu'ils accordent à l'administration et en reconnaissance des services rendus par leur père en cette Chambre. Je dis, M. le Président, que cela est une injustice grave et que nous n'avons là qu'un échantillon de ce que l'on découvre à chaque instant au sujet des impressions publiques telles qu'administrées par ce gouvernement. Je crois qu'il est grandement temps que le gouvernement inaugure une autre politique et qu'il cherche à agir honnêtement, en cette matière, qu'il vise à économiser et à agir avec les fonds publics comme il doit le faire. Je dis que c'est une disgrâce de voir quelle a été la conduite du gouvernement, et je crois que, avant que la Chambre soit prorogée, nous découvrirons d'autres tripotages encore plus monstrueux que l'administration a perpétrés en subventionnant les journalistes qui l'appuient.

M. DAVIES : Je ne veux pas prolonger le débat, mais il y a une remarque que je désire faire. Mon honorable ami qui siège à ma gauche a prétendu, et je crois que c'est avec raison, que la conduite du gouvernement en cette matière d'impressions, doit être jugée d'après ses propres mérites ; et ce n'est pas répondre que de dire, quand on a prouvé qu'une chose est mauvaise : c'est vrai, c'est mal, mais un

autre gouvernement a déjà fait la même chose. Voilà une façon d'argumenter qui est stupide.

M. WHITE (Cardwell) : Ecoutez, écoutez.

M. DAVIES : Mon honorable ami de Cardwell croit que les exigences de parti demandent cela ; prouvez que la chose est aussi mauvaise, aussi corrompue que possible, les exigences de parti la justifieront toujours. Mais si vous prenez cette position, où cela mènera-t-il ? Nous n'aurons jamais un système pur. Je prendrai la remarque que le premier ministre a faite, et je l'appliquerai à l'honorable député de Cardwell pour voir comment il aimera cela. Il a prétendu que l'ancien gouvernement avait fait des actes de corruption, qu'il avait essayé de corrompre un membre de la législature.

M. BOWELL : Il n'avoit pas besoin d'aller si loin que cela.

M. DAVIES : J'aime mieux me servir de son propre langage ; l'application en sera meilleure. Feu M. Penny, a-t-il dit, était membre du Sénat au temps où il était propriétaire du *Herald*, et c'était un acte de corruption de la part du gouvernement de lui donner ce contrat d'impression, et l'honorable député persiste dans cet avancé. Très bien. Quels sont les faits ? M. Penny n'était pas alors propriétaire du *Herald* au sens légal du mot.

M. WHITE (Cardwell) : Il l'était à cette époque-là.

M. DAVIES : Non. La compagnie du *Herald* était une corporation.

M. WHITE (Cardwell) : Non. Elle ne l'a été qu'après.

M. DAVIES. Dans le fait, M. Penny occupait exactement la même position que celle occupée aujourd'hui par l'honorable député de Cardwell. Celui-ci est membre de la compagnie de la *Gazette*, et si c'était un acte de corruption de donner des contrats d'impression à la compagnie du *Herald*, dont M. Penny était le gérant, à fortiori c'en est un d'en donner à la compagnie de la *Gazette*, dont l'honorable député de Cardwell est membre—je voudrais que M. White, journaliste, expliquât la question à l'honorable député de Cardwell.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député de la gauche prend le rôle de l'honorable député de Bothwell. Il dit : il importe peu que nous ayons été corrompus, cela ne peut vous servir d'excuse,—le gouvernement actuel est un gouvernement de réforme dans le meilleur sens du mot, c'est ce qu'il nous dit. Nous sommes un gouvernement de réforme et c'était naturel, quoique nous ne fussions pas alors un gouvernement de réforme et aussi délicats que nos successeurs, de venir en aide de cette manière, à M. Penny et à d'autres. Mais vous n'avez pas le droit d'en agir ainsi. Vous devriez être régis par un principe différent. Mais la raison de l'argument du *tu quoque* était celle-ci : l'honorable député de Bothwell fut pris d'une grande indignation ; il dénonça le gouvernement actuel ; il l'accusa de corruption et d'inconvenances de toutes sortes parce que nous avons fait ce que nos prédécesseurs ont fait quand ils gouvernaient. On ne peut pas sortir ainsi du débat, ni déplacer ainsi la question. L'honorable député de la gauche dit : si j'ai mal administré mon département quant à ce qui a rapport aux impressions, vous vous êtes rendus coupables en payant trop pour les annonces. Très bien ; lorsque la question des annonces sera discutée, nous l'examinerons. En attendant l'honorable député essaie de détourner l'attention du public du fait admis et mis au jour, et il dénonce le gouvernement avec indignation au sujet de ces impressions. Il admet maintenant que son gouvernement est sujet à la même accusation, mais, dit-il, vous ne devriez pas en parler, car ce que nous avons fait importe peu. Nous disons qu'il sied mal à l'honorable député de proférer une telle accusation, après la confession qu'il vient de faire, et il ne nous a pas dit pour-

quoi le *Herald* a reçu plus que la *Gazette*. J'ai découvert depuis que deux ou trois des collègues de l'honorable député étaient actionnaires et associés dans la compagnie du *Herald* et membres de l'administration et de cette Chambre.

M. Laflamme et M. Huntington étaient actionnaires et ils mettaient cette somme additionnelle dans leur poche, et l'honorable député et ses collègues savaient qu'ils étaient actionnaires du journal en question.

M. MILLS : L'honorable premier ministre dit que je n'ai pas expliqué pourquoi le *Herald* a reçu plus que la *Gazette* ne reçoit maintenant. Je n'ai pu expliquer ce que je n'ai pas admis et ce que je n'admets pas être un fait—j'ai dit que si vous considérez les prix des rapports géologiques vous ne trouveriez aucune différence dans ceux d'autrefois et ceux d'à présent. L'ouvrage du même format est vendu au même prix. Je suis prêt à prendre la responsabilité de l'arrangement fait avec le *Montreal Herald*, quoiqu'il ait eu lieu avant que je fusse membre de l'administration. Dans le fait, je suis venu ici en novembre, et l'arrangement avait été fait quelques mois auparavant. Le prix payé au *Herald* était le même que celui payé par l'honorable premier ministre lui-même à Lovell et Cie pour les impressions qui avaient été faites dans les bureaux de la *Gazette* de Montréal.

M. WHITE (Cardwell) : Non, non.

M. MILLS : Par l'imprimeur actuel de la Reine. L'honorable député dit non. S'il parle d'après sa connaissance personnelle, j'accepte sa déclaration ; mais je me souviens que M. Lovell fit imprimer l'ouvrage dans les bureaux de la *Gazette* lorsque le présent imprimeur de la Reine avait la charge de la *Gazette*.

M. BOWELL : A cette époque là M. Lovell avait l'établissement le plus considérable de livres et d'impressions de tout le pays, et ce n'est pas vraisemblable qu'il se soit adressé à un bureau de journal pour faire faire son ouvrage.

M. MILLS : Les Dawson possèdent aujourd'hui un grand établissement, et cependant tout leur ouvrage est fait dans les bureaux de la *Gazette*.

M. BOWELL : Ils n'ont pas d'imprimerie ; ils ne sont qu'éditeurs.

M. MILLS : L'honorable premier ministre a dit que je n'avais pas expliqué certain énoncé. J'ai déjà dit que je n'admets pas et que je ne crois pas à la vérité de cet énoncé. Je crois que les frais d'impression à Montréal sont les mêmes depuis plusieurs années, et il n'est pas à supposer qu'un journal puisse travailler à meilleur marché que les imprimeurs publics.....

Ce dont je me plains, ce n'est pas que l'ouvrage ait été imprimé à Montréal lorsque le département était à Montréal, à des prix sur lesquels le gouvernement pouvait facilement s'entendre, mais maintenant que ce département est établi ici, le gouvernement aurait tort de continuer à faire faire les impressions à Montréal.

M. WHITE (Cardwell) : Que l'impression soit faite dans les bureaux de la *Gazette* ou dans d'autres, je n'hésite pas à dire, ayant de l'expérience dans ces choses, que je regretterais que le rapport géologique fût imprimé à Ottawa, tant que l'établissement d'ici ne sera pas en état de faire de bon ouvrage. Personne ne peut comparer l'ouvrage fait ici avec le nôtre, sans constater qu'il y a une différence notable non seulement dans le papier mais dans le caractère et tout ce qui s'y rattache. Quant à moi, j'espère sincèrement que le prochain contrat d'impression du parlement comprendra tout l'ouvrage, tant celui du parlement que l'ouvrage départemental, de sorte que les meilleurs imprimeurs du pays puissent offrir des soumissions. Je n'ai rien à dire contre les entrepreneurs actuels ; leur contrat est presque expiré, et ce serait folie à eux de le renouveler à une époque comme celle-ci—mais si toutes les impressions du parlement et du

gouvernement étaient données au même entrepreneur, comme résultat d'une seule soumission, et j'espère qu'il en sera ainsi sous le nouveau contrat au sujet duquel je me propose de faire quelques remarques avant la fin de la session, nous pourrions faire faire cet ouvrage à Ottawa aussi bien qu'il pourrait être fait par qui que ce soit dans le pays.

L'honorable député de Brant-Nord a parlé de M. M. Stephenson, et sans dire si l'arrangement auquel il a fait allusion est bon ou mauvais, je dois lui rappeler que la principale plainte faite au sujet de l'ancienne administration se rapportait à l'ouvrage donné à un honorable député de cette Chambre qui, ayant des contrats d'impression ne fit pas l'ouvrage lui-même, faute de moyens, mais le fit faire dans la ville de Saint-Jean, et qu'il fit précisément ce qu'on dit avoir été fait par les M. M. Stephenson, excepté toutefois qu'il n'envoya pas l'ouvrage aux entrepreneurs publics, mais à un bureau d'impression, et qu'il reçut son profit de la différence entre ce qu'il paya aux imprimeurs et ce qu'il chargea au gouvernement. Je veux aussi faire voir que le rapport géologique ne fait pas partie du contrat d'impressions, mais qu'il est expressément exclu du contrat. Si demain les entrepreneurs étaient requis de faire l'ouvrage, ils auraient le droit de faire exactement ce qu'ils ont fait au sujet des *Débats*, c'est-à-dire, charger leur propre prix pour l'ouvrage. Mais voici ce que les honorables députés ont fait. Ils ont donné l'impression des départements de ce genre profitable qui permet aux entrepreneurs de faire d'autres ouvrages au sujet desquels nous avons des prix établis ici, à des prix nominalemeut bas. Ils donnèrent les formes stéréotypées des départements, des enveloppes qui devaient être imprimées, de fait toutes choses qui sont la besogne grasse de l'imprimeur. Voilà la sorte d'ouvrage qu'ils ont donné et pour lequel jugement a été obtenu avec des profits énormes. Mais personne ne peut dire que la valeur de \$30,000 d'impressions—ce qui présente le montant d'ouvrage fait en dehors durant le terme d'office des honorables députés de l'opposition—de bon et ordinaire ouvrage d'impression puisse donner un profit de près de \$70,000. Le profit résulte du fait que c'était une partie de l'ouvrage donné à des imprimeurs en dehors pour leur bénéfice, pratique qui a été complètement abandonnée par le gouvernement actuel, et j'ose dire que les honorables députés de la gauche ne peuvent trouver un seul cas, à moins que ce ne soit un petit avis pour un bureau de poste, au sujet d'un congé ou quelque chose de ce genre, d'impression du genre de celles dont je viens de parler, donné par cette administration depuis qu'elle est en office.

M. SOMERVILLE (Brant): L'erreur de la présente administration est beaucoup plus manifeste que celle de l'ancienne. Il y avait quelque bon sens à donner l'ouvrage pour les provinces maritimes, c'était seulement suivre une ancienne pratique et faire ce que l'ancien gouvernement avait fait.

M. WHITE (Cardwell): Vous étiez un gouvernement de réforme, pourquoi ne l'avez-vous pas réformée?

M. SOMERVILLE (Brant): S'ils sont à blâmer, le blâme doit aussi tomber sur l'honorable député de la droite. Ils ont établi une mauvaise règle, et l'administration réformatrice eut l'imprudence de tomber dans le piège que lui avaient tendu ses prédécesseurs, et elle a suivi la pratique qui avait toujours été suivie de donner l'ouvrage pour les provinces maritimes. C'est pour ce motif qu'une action a été intentée et que des dommages ont été obtenus. Mais la présente administration donne l'ouvrage d'une manière plus manifeste encore. Elle les donne en parts de \$10,000, \$20,000 et \$50,000 du département de l'agriculture; nous trouvons que ce to année pas moins de \$80,000 ont été dépensés par ce département pour des publications qui ont toutes été obtenues aux prix du dehors. Le gouvernement n'est pas excusable d'en agir ainsi parce qu'il sait que c'est mal. Il est grandement temps pour lui de constater qu'il a eu tort d'éta-

M. WHITE (Cardwell)

blir cette pratique avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement Mackenzie, au lieu de l'avoir rétablie quand il revint au pouvoir et d'avoir commis de plus grandes fautes contre le bien public qu'il n'en avait commis lorsqu'il donna l'ouvrage dans les provinces maritimes seulement.

M. WHITE (Hastings): Je me rappelle qu'après que le gouvernement Mackenzie eût été au pouvoir pendant trois ans, l'Orateur perdit son siège au sujet d'un contrat d'impressions, et que l'ancien ministre de la milice et feu M. Jones perdirent aussi les leurs.

M. VAIL: Non.

M. WHITE (Hastings): Bion, il résigna, il comprit à demi-mot. Quels sont les faits? Ce gouvernement-ci a été sept ans en office et aucun député de cette Chambre n'a perdu son siège. Pourquoi les honorables députés de l'opposition ne portent-ils pas d'accusations?

M. DAVIES: Le même ouvrage est fait sous le masque d'une corporation.

M. WHITE (Hastings): Y a-t-il un seul membre du gouvernement qui soit attaché à aucun établissement d'imprimerie? On voit la sincérité des honorables députés de l'opposition quand ils oublient leurs propres fautes.

M. VAIL: Je me suis abstenu de rien dire sur cette matière; mais l'honorable député de Hastings-Est a si directement fait allusion à moi, que je dirai quelques mots. Il est arrivé que je fus, quoique de loin, lié à un journal dans les provinces maritimes. Mais je n'y avais pas plus affaire, quant aux recettes, que mon honorable ami. Je n'en ai jamais reçu un dollar en aucune manière—je ne lui ai donné que ma souscription—mais comme j'étais attaché à ce journal, j'ai senti que je ne devais pas siéger dans une Chambre où quelqu'un pût m'indiquer du doigt, et dire que, si une enquête était tenue, je serais obligé de résigner mon siège. C'est pourquoi je l'ai honorablement résigné. L'honorable député de Brant-Nord a dit avec raison, que ce mode avait été transmis par l'ancien gouvernement, et qu'après qu'un changement de gouvernement eut eu lieu l'ouvrage a été transféré au *Citizen*, au même prix payé auparavant au *Reporter*. Je n'avais pas l'intention de dire un seul mot à ce sujet. Je ne veux pas accuser les honorables députés de la droite, vu la position délicate dans laquelle je me trouve moi-même, de choses dont ils peuvent certainement être accusés. Je ne crois pas qu'aucune personne puisse dire que j'aie reçu un cent pour des impressions ou autre chose, sans y avoir légitimement droit.

M. MILLS: L'honorable député de Hastings dit que depuis l'entrée en office du présent gouvernement, aucun Orateur avait perdu son siège. Un contrat d'impression fut fait, de la part du département du bureau de poste, par M. Anglin, lorsqu'il était Orateur. Il crut alors qu'il ne violait pas l'acte concernant l'indépendance du parlement. Il y avait un cas, celui de M. Bell, de Russell, qui avait imprimé pour le gouvernement, alors qu'il était attaché à un journal. Son siège fut contesté; un comité fut nommé dont le président était sir John Rose, pour s'enquérir du cas, et ce comité fut d'avis que l'acte en question n'avait pas été violé. Il y eut le cas de M. Stephenson, qui fit des impressions pour le gouvernement pour un montant de \$1,200; celui du ministre des douanes attaché à l'*Intelligencer* de Belleville, qui reçut \$600; de M. Beatty, de Toronto-Est, qui reçut \$5,000 pour impressions; tous ces messieurs ont continué à siéger dans le parlement. Personne n'a contesté leur droit d'y siéger. La règle posée dans la cause de Bell fut maintenue et la question ne fut plus soulevée, jusqu'à ce que M. Anglin eût été amené devant le comité, qui décida autrement, et M. Anglin résigna son siège.

M. BOWELL: L'honorable député a répété plusieurs fois ces avancés à mon sujet. S'il veut bien regarder au dossier, il verra que je fus accusé d'avoir reçu \$1,000, et s'il

vout se référer aux discours de l'ancien *leader* du gouvernement, il y trouvera la même accusation répétée. Mais si l'honorable député s'en souvient, il y verra que la somme chargée à mon nom comme étant attaché à l'*Intelligencer* aurait dû être chargée au *Patriot* ou au *Leader* de Toronto, je ne sais pas lequel des deux; car lorsque je demandai les reçus, M. Irving, d'Hamilton, qui était le président, dit que c'était tout une erreur. Tout ce que l'honorable député pourra trouver, c'est que j'ai reçu la somme de 63½ cents. Je sais que l'honorable député fait allusion au rapport fait par le comité. Je ne caractériserai pas ce rapport, en donnant l'opinion que j'en ai; je sais que cela n'est pas nécessaire.

La seule somme payée à l'*Intelligencer* était pour une annonce ordinaire au sujet d'escompte sur l'argent américain. Voilà toute mon offense. Je sais que je fus poursuivi pour dommages. J'ai défié mes adversaires de porter l'action devant les tribunaux, mais ils n'osèrent pas le faire et la laissèrent tomber. Lorsque le *Whitewashing Bill* des honorables députés de l'opposition fut présenté je votai contre. Je ne craignais pas que rien pouvant affecter mon siège fût prouvé, car je n'avais rien fait pour violer l'acte en question. L'honorable député de Digby a fait une légère erreur quand il a dit que les prix payés au *Citizen* d'Halifax étaient les mêmes que les prix ordinairement payés.

M. VAIL: Je n'ai pas dit cela—j'ai dit qu'ils étaient les mêmes que ceux payés au *Reporter* d'Halifax pour faire le même ouvrage sous l'ancien gouvernement.

M. BOWELL: Je ne sais rien de cela, mais si l'honorable député veut s'en rapporter au discours du directeur général des postes de 1875 ou 1876, il verra qu'il a dit que le gouvernement payait 50 pour 100 de plus qu'il n'aurait dû payer pour l'ouvrage fait dans les provinces maritimes. J'attire l'attention sur l'erreur tout à fait involontaire, je n'en doute pas, de l'honorable député de Brant au sujet de la longueur du temps couverte par l'action intentée par MM. McLean et Roger et au moyen de laquelle ils ont obtenu un verdict de plus de \$69,000. Il a dit que cette période s'étendait à une année d'impression faite sous cette administration, et pour le prouver d'une manière satisfaisante il dit que l'action ne fut intentée qu'un an ou dix-huit mois après l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement. L'action ne fut intentée qu'un an ou dix-huit mois après l'entrée en office de ce gouvernement, et ce ne fut seulement qu'après la dernière session du parlement qu'elle fut finalement déterminée sur le jugement de la cour de l'Échiquier. L'honorable député se trompe lorsqu'il dit qu'elle couvrait une partie de l'impression faite par la présente administration—je crois pouvoir le démontrer, vu que j'ai les dates et les items dans mon bureau, et je serais heureux de prouver à l'honorable député qu'il est dans l'erreur.

M. SOMERVILLE (Brant): J'ai été ainsi renseigné par une autorité dont je n'ai pas raison de douter, mais si l'honorable député veut bien me montrer quelque chose qui me convainque, je serai convaincu. Je crois bonne mon autorité, et je n'admettrai pas que je sois dans l'erreur tant que je n'aurai pas vu les preuves dont parle l'honorable député.

M. BOWELL: D'après ce que je sais de l'honorable député, je ne m'attends pas à ce qu'il admette qu'il a tort. Je le remercie de la confiance qu'il a en moi. Il n'est pas prêt à admettre mon exposé, quoique je lui dise que j'ai la preuve de son exactitude, mais il dit qu'il est renseigné par une bonne autorité. Dans ces circonstances je ne me propose pas d'essayer de convaincre l'honorable député.

M. SOMERVILLE (Brant): Je n'ai pas refusé de prendre la parole de l'honorable député, mais il m'a dit lui-même qu'il voulait me montrer les preuves de son avancé. Puisqu'il a ainsi parlé, je ne crois pas que ce soit attaquer sa véracité que de dire que l'honorable député quand il m'aura fait voir les preuves en question—

M. VAIL: J'ai dit que les prix payés au *Citizen* étaient les mêmes que ceux payés au *Reporter* d'Halifax sous l'ancien gouvernement, et que des impressions avaient été faites depuis 1867 jusqu'à 1874 avant d'avoir changé de mains. Si les prix avaient été exorbitants il y aurait eu un changement de fait avant cette époque-là. Il n'a pas dit que j'étais le seul de 33 députés qui, strictement parlant, étaient de fait plus sujets à l'accusation, qui eût résigné mon siège pour aller devant le pays. Je ne suis pas sûr que l'honorable ministre des douanes n'ait pas été de ceux-là.

M. MILLS: Le ministre des douanes a dit que je l'ai accusé d'avoir reçu \$1,000 quand il n'a reçu que 63 cents.

M. BOWELL: Non, je n'ai pas dit cela. Vous avez dit \$600 ou \$700. J'ai dit que le rapport m'accusait d'avoir reçu \$1,000.

M. MILLS: L'honorable député peut n'avoir reçu que 63 cents après les élections générales de 1874, mais je n'ai pas prétendu parler de cela, mais bien de ce qu'il a reçu après qu'il fut devenu membre du parlement. L'honorable député sait que 63 cents n'étaient pas le compte de l'*Intelligencer* de Belleville, mais plus de \$600. L'honorable député a perdu le droit à son siège avant l'élection de 1874, et ce n'est qu'une simple fraction qu'il reçut après cela. J'ai parlé de M. Beaty, de Toronto, qui n'était pas membre de cette Chambre excepté durant le premier parlement, et cependant il a reçu \$500 lorsqu'il était député, et M. Stephenson retira au delà de \$1,100, et le compte de l'honorable député était de plus de \$600, mais pas après les élections générales de 1874.

M. BOWELL: Que l'honorable député soit donc sincère quand il parle de cette affaire. Les comptes de l'*Intelligencer* de Belleville étaient pour des annonces des lettres du bureau de poste qui furent annoncées à cette époque dans toutes les villes et cités du pays. Tous les mois les lettres non réclamées étaient annoncées dans les journaux des différentes villes et cités. En autant qu'il s'agit d'impressions je n'ai pas, au meilleur de mon souvenir, reçu le plus petit ouvrage d'aucun gouvernement pendant que j'étais attaché à ce journal. Ce dernier a pu publier des annonces pour contrats de malles dans la ville et le comté où je demeurais; annoncer les lettres non réclamées, imprimer de petits placards venant du maître de poste local et non du gouvernement, et je n'ai aucun doute que ces items ont été chargés au compte des dépenses contingentes du bureau de poste et chargés au gouvernement. Mais ce n'étaient pas des impressions envoyées par le gouvernement au bureau auquel j'étais attaché, excepté comme je viens de le dire, les annonces et avis auxquels je viens de faire allusion, savoir: les contrats de malles et les choses de ce genre. Je suis tout à fait certain, et j'ai là-dessus l'opinion des premiers avocats du pays, que quant à cela et aux annonces concernant l'escompte sur l'argent américain, il n'y avait pas violation de l'acte en question. Si cela constituait une violation de cet acte, pourquoi les honorables députés de l'opposition ne m'ont-ils pas poursuivis, d'après le défi que je leur avais porté?

M. VAIL: Ce sont ces mêmes impressions que le *Citizen* a faites tout le temps.

M. BOWELL: L'honorable député est dans l'erreur. Je ne discute pas ce qui a rapport au *Citizen* et je n'ai porté aucune accusation contre l'honorable député, mais les impressions que le *Citizen* a eues à faire étaient différentes sortes de blancs pour le bureau de poste à Halifax. Je n'ai jamais eu d'ouvrage de ce genre.

M. MILLS: Quelle différence y a-t-il entre annoncer des lettres et imprimer des blancs pour un bureau de poste?

M. WHITE (Cardwell): Dans un cas il y a un contrat et dans l'autre il n'y en a pas.

M. CASEY: Il a été question des transactions de l'honorable ministre des douanes, surtout dans le but de faire voir

que quand les transactions faites avec M. Anglin ont eu lieu, ainsi qu'y fait allusion l'honorable député de Cardwell (M. White), il n'était pas aussi clairement établi qu'il l'est maintenant, que ces sortes de paiements étaient illicites. On a mentionné le cas de M. Anglin. Le comité des privilèges et élections s'en est enquis et une grande majorité des amis de l'honorable député a décidé que les précédents le justifiaient. Mais le comité exprima sa propre opinion quant à l'esprit de l'acte d'indépendance du parlement et décidèrent que ces paiements étaient inconstitutionnels. M. Anglin accepta cette décision, se présenta devant le peuple, qui approuva sa conduite, et il revint reprendre le fauteuil de cette Chambre, qu'il occupa avec honneur pour lui-même et pour elle. Quelles leçons devons nous tirer de ces cas. Que ces transactions en justifient de semblables maintenant? Au contraire. Une règle adverse à une telle prétention a été posée par le comité des privilèges et élections; et combien ce qui était blâmable alors ne doit-il pas l'être aujourd'hui? Quelle est la différence entre la position de M. Anglin et celle de quelques députés qui ont siégé depuis dans cette Chambre et qui y siègent peut-être encore aujourd'hui? Le plan de former des corporations, des compagnies par actions, a été inventé dans le but d'é luder ce qui avait été déclaré être l'esprit de l'acte en question. Je ne sais pas pendant combien de temps encore il sera permis à un membre de cette Chambre de recevoir de cette manière, comme membre d'une petite corporation, peut-être un pacte de famille, peut-être un cercle d'amis, ce qu'il ne pourrait pas recevoir s'il était lui-même propriétaire d'un journal. Je pense qu'il n'était certainement pas sage de la part d'un honorable député attaché à un journal de ce genre, d'essayer de jeter du blâme sur un autre député qui avait été membre en cette Chambre, et je pense que c'eût été un grand inconvénient, pour cet honorable député et pour d'autres qui ont été membres de cette Chambre à diverses époques, si le comité des privilèges et élections était maintenant disposé à interpréter l'acte aussi strictement qu'ils étaient disposés à le faire lorsque les libéraux étaient au pouvoir.

M. MACKINTOSH: L'honorable député d'Elgin-Oncot prétend qu'un plan a été trouvé au moyen duquel des membres du parlement peuvent avoir des parts dans des sociétés par actions et ainsi éluder la loi. Je demande à l'honorable député qui a introduit la clause 7 de l'acte concernant l'indépendance du parlement, chap. 5, 41 Vic., sanctionné le 10 mai 1878, et qui se lit comme suit:

Le présent acte ne s'étendra pas jusqu'à déqualifier une personne comme député à la Chambre des communes, à raison de ce qu'elle est actionnaire d'une compagnie incorporée qui a un contrat ou marché avec le gouvernement.

L'honorable député doit admettre que ce n'est pas le présent gouvernement, mais celui dont il était un très ardent soutien et dont le député de Bothwell était membre, qui introduisit cette mesure pour mieux assurer l'indépendance du parlement. L'honorable député a fait allusion au député de Gloucester (M. Anglin) et a dit que les erreurs, les indiscretions ou les inadvertances d'un ancien Orateur de cette Chambre avaient eu lieu en conséquence de ce que l'attention n'avait pas été appelée sur cette affaire avant qu'elle vint devant le comité. Je pense que l'honorable député fut un de ceux qui lurent dans le temps les journaux de l'opposition, et en 1874 je trouve deux articles qui parlent en termes très forts de l'action du gouvernement qui avait donné à M. Anglin, alors Orateur, de gros contrats d'impressions. Je trouve l'article suivant dans la correspondance de Saint-Jean à la *Gazette* de Montréal, à la date du 18 juillet 1874:—

On parle beaucoup ici d'un tripotage perpétré par le gouvernement du Canada en faveur de M. Anglin, Orateur de la Chambre des communes. On dit que Son Honneur, non content du traitement qu'il reçoit comme Orateur et d'avoir obtenu la permission de chasser la presse des Chambres qu'elle occupait depuis l'érection du parlement, et qui avaient été faites exprès pour elle, et cela pour loger plus grandement sa

M. CASEY

famille, a demandé et reçu le patronage de la province quant aux impressions, et que bien qu'il n'avait aucun bureau d'imprimerie il emploie d'autres imprimeurs, faisant au moyen de cette transaction un joli bénéfice. Il y a deux objections à ce procédé; c'est une violation de l'acte concernant l'indépendance du parlement qui défend aux membres du parlement de recevoir des gratifications du gouvernement. Il est digne de regret qu'un Orateur surtout reçoive ainsi des faveurs du gouvernement, ce qui doit faire perdre entièrement confiance en son impartialité et faire de lui ce qu'il s'est montré lors de la dernière session, un Orateur tout à fait partisan.

Je trouve de plus, dans le *Daily Citizen* d'Ottawa du 9 juillet 1874, l'écrit suivant:

Quand M. Gray, un membre de la Chambre des communes du Canada, accepta de l'ouvrage du gouvernement de sir John A. Macdonald, la presse grite ne pouvait pas trouver d'expressions assez fortes pour le trouver coupable de corruption. Ils ont été obligés d'admettre qu'il n'y avait pas eu violation du principe. Au premier rang de ceux qui attaquaient M. Gray était Timothy Warren Anglin, M.P., éditeur-propriétaire du *Freeman* de Saint-Jean, et ses discours et ses articles violents sur ce sujet furent copiés et approuvés par la presse grite. Il arrive aujourd'hui que le même immaculé député, quoique Orateur de la Chambre des communes, s'est assuré les impressions du bureau de poste. Mais comme il n'a pas d'imprimerie attachée au *Freeman* il a passé l'ouvrage à un autre établissement. C'est là l'accusation portée contre M. Anglin, il admet le fait et dit pour la seule défense qu'il ne fait qu'un petit profit. Nous nous souvenons combien souvent M. Anglin a cité l'acte concernant l'indépendance du parlement contre M. Gray. Voyons comment il s'applique au cas de M. Anglin. L'acte déclare qu'aucune personne acceptant ou occupant une charge, commission ou emploi d'une nature permanente ou temporaire au service du gouvernement du Canada, à la nomination de la couronne auquel un traitement ou salaire ou des honoraires, émoluments ou profits d'aucun genre ou d'un montant quelconque sont attachés, ne sera éligible comme membre de la Chambre des Communes, et ne pourra siéger ou voter tant qu'il tiendra tel office et qu'il recevra telle commission ou emploi.

Maintenant, quand à l'honorable député de Digby (M. Vail), les seules impressions faites dans les provinces maritimes ont été données à des journaux de cet endroit, tandis que la même règle ne s'appliquait pas dans les provinces d'Ontario et de Québec, s'il eût consulté la liste des réclamations faites par les entrepreneurs du gouvernement il y aurait trouvé un compte excédant \$216,320 payés pour des impressions en dehors du contrat de McLean, Roger et Cie. Il doit se rappeler que durant l'année dernière et auparavant les journalistes ont été stigmatisés comme étant des organes subventionnés, s'ils faisaient des impressions pour le gouvernement. S'il y eut des organes subventionnés ce furent être les organes des honorables députés qui composaient le gouvernement qui tomba en 1878. L'honorable député doit se rappeler ce cas du plus enragé des organes tory qui en vingt-quatre heures devint le plus servile et le plus bruyant organe et apologiste du gouvernement. En regardant le montant payé à ce journal par l'administration réformatrice, je constate que pas moins de \$45,000 ou \$50,000 ont été payés pour de l'ouvrage appartenant aux entrepreneurs, et découvrirai lorsque les preuves justificatives demandées seront produites, qu'entre 1874 et 1878 des sommes considérables furent payées pour de l'ouvrage donné à divers imprimeurs et que des parties de cet ouvrage n'ont jamais été faites. Je crois que je pourrai prouver cela. Il est tout à fait injuste que des journalistes qui, de 1874 à 1878 ont combattu le gouvernement d'alors, lui ont donné franc jeu sans toutefois lui montrer de faveur, il est tout à fait injuste que des députés, parce qu'ils reçoivent pour des journaux auxquels il leur arrive d'être attachés soit comme éditeurs, publicateurs ou gérants, une certaine quantité d'impressions du gouvernement, soient stigmatisés comme étant des organes subventionnés. Pour ma part, j'ai toujours publié un journal conservateur; j'ai toujours soutenu le parti conservateur; j'ai toujours voté pour les conservateurs, et quand en 1873 mon parti déchu je lui suis resté fidèle et j'ai combattu ses combats—mais ni ce gouvernement-ci ni aucun autre n'a pu acheter mes opinions comme journaliste ou ma liberté comme électeur indépendant ou comme membre du parlement. Donc, j'espère que les honorables députés des deux côtés de la Chambre qui appartiennent à la presse auront quelque respect pour les aménités de la profession. Comme journalistes, nous

sommes obligés de faire savoir au pays de quel parti nous sommes. Nous pouvons quelque fois dire ou faire des choses peu généreuses dans un excès de partisanerie ou dans l'excitation temporaire des passions politiques, mais à part cela, je ne crois pas que la presse des deux partis soit corrompue, et j'ai confiance que tout député appartenant à la presse s'efforcera toujours de tenir une position digne et honorable. Quant à moi, je combattrai le parti réformiste quand il sera au pouvoir comme lorsqu'il sera dans l'opposition, et connaissant ma position, je pense que le public croira qu'aucun contrat d'impression donné à un journal dans lequel j'aurai un intérêt n'attirera l'expression de mes opinions lorsque je croirai qu'elle sera avantageuse pour le public.

M. SOMERVILLE (Brant) : Il est très commode de joner de la faveur du gouvernement quand il s'agit d'impressions publiques.

M. HESSON : C'est là ce qui vous chagrine.

M. SOMERVILLE : Je puis dire à l'honorable député de Perth-Nord que j'ai publié un journal pendant au-delà de trente ans, et que pendant tout cet espace de temps je n'ai pas eu assez de patronage ministériel pour payer un mois de pension. Il est très aisé pour ces messieurs qui sont propriétaires de journaux d'être dans les bonnes grâces du gouvernement ; car nous voyons par les comptes publics que l'on fait des avances pour des ouvrages qui ne sont pas exécutés. Il est très commode pour un organe du gouvernement, quand il devient dans l'embarras, de venir au département à Ottawa et de retirer \$500 ou \$1,500 pour des ouvrages qui, en réalité, n'ont pas été faits. C'est ce qu'ont fait l'année dernière les propriétaires du *Citizen* d'Ottawa et de la *Gazette* de Montréal ; on leur a fait des avances, ainsi qu'on peut le voir par les comptes publics. Les propriétaires de ces journaux se sont adressés au gouvernement et ils ont eu des avances pour des ouvrages qui n'avaient pas été faits, qui n'avaient pas été livrés. Je considère que ce n'est pas la vraie manière d'administrer les affaires publiques. Il est temps de payer l'ouvrage quand il a été complété et livré ; mais je doute beaucoup que le gouvernement ait payé des sommes d'argent pour des ouvrages qui n'ont jamais été exécutés ou au moins, dont une bonne partie n'a jamais été livrée. C'est ce qui est arrivé au sujet de ce célèbre pamphlet publié par le Rév. M. Alfred J. Bray, de Montréal. Il est difficile de voir où ces 5,000 pamphlets sont allés, bien que nous ayons payé pour avoir ce nombre. Il y a beaucoup d'autres faits de ce genre. Il est très commode pour ces messieurs, quand ils sont dans des embarras financiers, de pouvoir visiter le département d'agriculture et dire au ministre qu'ils sont un peu gênés et qu'ils aimeraient à avoir \$500 ou \$1,000. Maintenant, je dis que cela n'ajoute pas à l'indépendance du parlement ; cela n'ajoute pas, non plus, à l'influence des journaux de ce pays. La presse conservatrice de ce pays a été abaissée et dégradée par le gouvernement actuel. Elle ne représente plus le peuple et elle n'est que l'organe du gouvernement. Ces hommes qui reçoivent constamment des sommes considérables du gouvernement ne peuvent exprimer leur opinions d'une manière indépendante ; ils sont les pupilles du gouvernement dans tout le sens du mot, et conséquemment, ils sont incapables d'exprimer une opinion indépendante.

M. HESSON : Je crois que l'honorable préopinant est un peu chagrin de ce que le gouvernement ne distribue pas ses faveurs à la presse du pays, sans distinction de parti. L'honorable député sait parfaitement bien par exemple que le parti conservateur n'a jamais fait profession de négliger ses amis et d'encourager ceux qui lui sont hostiles. Mon honorable ami a fait un bien mauvais compliment au *Globe*, à l'*Advertiser* de London et à beaucoup d'autres journaux qui appuient l'administration d'Ontario aujourd'hui et qui reçoivent le patronage de ce gouvernement. Je ne dis pas que le *Globe* de Toronto s'est vendu à M. Mowat pour l'aider ;

je crois qu'il soutient les principes qu'il croit justes et dans les intérêts de son parti. Je suis convaincu que la presse qui appuie le gouvernement Mowat ne cesserait pas d'écrire des articles en faveur de ce gouvernement, même si elle ne recevait pas le patronage. Je suis surpris que l'honorable député de Bothwell (M. Mills) ait fait un si mauvais compliment à la profession de journaliste à laquelle il appartient. Quand l'honorable député a d'abord parlé je n'ai pas compris qu'il ait trouvé à redire sur la qualité de l'ouvrage, mais j'ai compris qu'il a trouvé le travail bien fait. Je n'ai pas compris qu'il se soit plaint que le prix soit trop élevé, mais je crois qu'il a dit que l'ouvrage aurait dû être fait par les entrepreneurs réguliers. On aurait dû laisser passer l'affaire. La somme que l'on demande maintenant pour impressions sous ce chef est la même qu'on demandait en 1877-78. On a passé deux ou trois heures sur cet item ; l'honorable député de Bothwell s'est levé dix ou douze fois, et je ne crois pas que le comité ait plus de renseignements qu'il en avait.

M. PATERSON (Brant) : Je ne pense pas que le temps ait été gaspillé. On a démontré que, d'après l'auditeur général il y a eu une surcharge de \$790 pour une quantité d'ouvrage coûtant \$2,800. L'honorable député de Perth-Nord ne doit certainement pas considérer qu'on perd son temps à examiner une question semblable. Si les faits sont vrais, on devrait trouver un remède et rembourser la somme qu'on a payée de trop.

M. MILLS : J'ai demandé au premier ministre s'il a l'intention de continuer à donner l'impression du rapport géologique à des particuliers. Nous n'avons pas encore eu de réponse.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je vérifierai tout ce qui a rapport à cela avant que la question des impressions arrive de nouveau.

M. MILLS : Alors le premier ministre ne fera connaître l'intention du gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très probablement.

Immigration \$388,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cet item exige une discussion considérable. Il y a à peine un item dans les estimations que l'on puisse contester avec plus de raison que cet item de près de \$400,000 pour l'immigration. J'ai donné quelque attention aux rapports du ministre et aux statistiques qui y sont contenues, et je vois que ces statistiques quant à l'immigration ne s'accordent aucunement avec les faits que nous connaissons. Je ne sais pas si le rapport du département exagère beaucoup le nombre des immigrants qui viennent dans ce pays, ou si les immigrants qui viennent ici ne restent que très peu de temps et s'en vont ensuite, ou bien si, comme question de fait, ils prennent la place d'un certain nombre de nos gens et les chassent dans d'autres pays. Mais je sais que nous n'avons reçu aucune explication satisfaisante, soit de la part du ministre, soit de la part des employés, quant au nombre d'immigrants qui viennent dans ce pays, et qui, d'après nos recensements et nos rapports municipaux, ne restent certainement pas ici. Ma propre impression est celle-ci : tout ce système de passages subventionnés devient une fraude gigantesque contre le peuple du Canada. Je crois que nous tirons très peu de bénéfices de ces dépenses. J'ignore si les immigrants qu'il est avantageux d'avoir viennent en ce pays et y demeurent à cause des renseignements fournis par le département d'agriculture ou à cause de l'aide qui leur est donnée par le département. Je crois que la Chambre et le gouvernement doivent se faire un devoir de considérer si tout ce système d'immigration ne devrait pas être réformé. Les Etats-Unis se sont aperçus dès le commencement qu'ils ne devaient pas maintenir un département de ce genre, et encore moins

en payer les frais à même les fonds publics. Autrefois, il valait peut-être la peine de faire venir des étrangers ici aux frais du public; mais je ne pense pas que cela doive être continué. Ces classes de la population qui, pour des raisons différentes, connaissent le mieux les effets de cette immigration, ont protesté dans un langage qui ne prête pas à l'équivoque. Dans toutes les parties du Canada on a maintes et maintes fois adressé au gouvernement et au département des représentations tendant à dire que l'on a abusé grandement de ce système, que l'on a amené ici, un grand nombre de personnes pour lesquelles il n'y a pas d'emploi. Ceci veut dire de deux choses l'une; ou bien les gens ne restent pas ici et l'argent est perdu; ou bien ils restent et ils privent de leur emploi d'autres personnes qui résidaient dans le pays et qui sont dignes de notre meilleure attention.

Je vois que dans les quatre années 1881-82-83 et 84 le département allègue avoir importé 397,000 personnes dans le pays. Je ne puis trouver aucune preuve acceptable que ces personnes ou un grand nombre d'entre elles soient demeurées dans le pays. Une chose est claire, ils ne paraissent pas s'être établies dans les provinces maritimes ou dans la province de Québec. Le département donne certains chiffres plus ou moins certains, ou plutôt je devrais dire plus ou moins incertains, concernant les colons qui se sont fixés au Nord-Ouest, au Manitoba et dans la Colombie-Britannique, mais ils ne touchent aucunement à la question de savoir où le reste est allé. Maintenant, nous savons par les états du recensement qui nous ont été soumis en différents temps que la province qui a reçu le plus grand nombre de ces immigrants a été l'Ontario, et nous savons aussi par les statistiques municipales d'Ontario qu'il est physiquement impossible qu'il en soit demeuré plus qu'une très petite partie dans cette province. Pour ces raisons je crois qu'il est grandement temps pour nous de considérer toute cette question, de demander qu'on nous donne un compte plus clair et qu'on nous prouve mieux qu'on ne l'a fait que ces immigrants sont demeurés dans le pays. Il est grandement temps aussi que nous considérons si le gouvernement ne pourrait pas sauver une partie de cet argent. En vérité je serais heureux d'entendre le ministre en charge du département nous dire où il suppose que sont allées ces 400,000 personnes qui, d'après les rapports de son département, se seraient établies dans le pays pendant ces quatre dernières années. La preuve que nous avons à part ces rapports tend à établir très fortement que le résultat qui s'est produit en 1881-82-83-84 est le même qui s'est produit de 1860 à 1871 et de 1871 à 1881, et ce résultat est le suivant : La grande partie des personnes qui sont mentionnées comme s'étant fixées au Canada n'y sont pas demeurées mais sont allées ailleurs, probablement aux Etats-Unis, bien qu'un petit nombre de ces gens puissent être retournés en Angleterre. Je crois que le Canada est arrivé à une époque où il a peu à faire pour aider des immigrants à venir ici. Les vieilles provinces sont, nous sommes peinés de le constater, non seulement abondamment peuplées, mais incapables de garder l'accroissement naturel de leur population, et je doute beaucoup qu'il nous soit avantageux de faire des dépenses pour attirer les étrangers au Nord-Ouest. Il peut y avoir des cas exceptionnels, mais d'après tout ce que j'ai entendu dire du Nord-Ouest, je ne crois pas que nous favorisions le pays en faisant venir des personnes qui n'ont pas un petit capital. Je crois que la seule immigration qui puisse nous être utile au Manitoba et au Nord-Ouest comprend les personnes qui ont assez d'argent pour pouvoir cultiver une quantité raisonnable de terre; et je pense que personne ne prétendra que les étrangers que nous sommes obligés d'aider seront des colons très-utiles dans le Nord-Ouest, à part quelques rares exceptions. Quant aux vieilles provinces, — pour les raisons que j'ai données et particulièrement pour la raison bien connue que nous ne sommes pas capables de garder notre population comme ne le démontrent que trop clairement les rapports des sources améri-

Sir RICHARD CARTWRIGHT

caines et canadiennes et spécialement dans Québec et dans Ontario, — quant aux vieilles provinces, dis-je, elles ne profiteront probablement pas de cette immigration que nous avons encouragée.

M. POPE: J'ai déjà entendu mon honorable ami faire les mêmes remarques et je les avais lues auparavant. C'est la vieille histoire que l'honorable député a répétée au pays depuis la dernière session à peu près dans le même style que ce soir. Je puis dire que les renseignements que j'ai reçus établissent que ces gens viennent ici, que les agents font des rapports dans lesquels ils disent où les immigrants s'établissent, et je pense que l'honorable député n'a pas le droit de dire — je ne sais pas s'il l'a dit réellement — que les immigrants ne reviennent pas dans ce pays. Mais il est hors de doute que les gens quittent le Canada comme ils y arrivent. L'honorable député dit que ceux qui arrivent chassent les autres, mais croit-il que la population soit si à l'étroit ici qu'il n'y ait pas de place pour les nouveaux venus comme pour les autres. Je me souviens qu'il avait autrefois une histoire toute différente, c'était quand il voulait autaut d'immigration que possible. Il change d'air maintenant et il sait que quelques villes se plaignent d'être encombrées. Mais ne devons-nous nous occuper que des villes? Trouve-t-il que les centres agricoles aient tous les journaliers qu'il leur faut? Le fait est que cette année nous ne pouvons fournir tous les cultivateurs qu'on nous demande, et il sait très bien, car je le lui ai dit au commencement de la session, que je n'aide à venir ici que les journaliers de ferme. Cependant je n'ai pas été capable de répondre aux demandes malgré tous les efforts que j'ai faits, parce que l'on a fait circuler toutes sortes de bruits dans l'ancien monde, et parce que le peuple des villes dénonce l'immigration et l'empêche. L'honorable député verra que M. Donaldson, l'agent à Toronto, ne peut même commencer à remplir la demande dans Ontario. Je sais que tel est le cas dans la province de Québec et dans d'autres parties du pays, et je dis que le peu d'aide que nous donnons à ces gens est plus que remboursée par le fait qu'ils viennent dans le pays. L'honorable député dit aussi qu'il ne croit pas que l'on devrait aider ces gens à aller au Nord-Ouest. Eh bien, cela prouve que l'honorable député ne connaît pas ce que l'on fait pour ceux qui sont au Nord-Ouest. On n'aide à personne à se rendre de Québec au Nord-Ouest. Nous avons toujours cela comme principe, et je m'accorde avec lui sous ce rapport. Je crois qu'il a dit une vérité qui ne peut être contestée en disant que les hommes qu'il faut avoir au Nord-Ouest sont des hommes de quelques moyens qui peuvent subvenir à leurs dépenses. Je crois que ce serait une suprême folie d'envoyer là des gens sans ressources. Mais qu'arrive-t-il chaque jour en ce pays? Nos habitants d'Ontario et des immigrants d'Europe, hommes d'avenir, sont au Nord-Ouest. Le nombre en est plus ou moins considérable, pendant que les pauvres, les journaliers de ferme dont on a tant besoin dans cette partie du pays, arrêtent ici et travaillent pour les cultivateurs des autres provinces jusqu'à ce qu'ils aient assez d'argent pour aller au Nord-Ouest. L'honorable député dit que nous dépeuplons le pays et que nous n'avons pas la population que nous devrions avoir d'après les statistiques de l'immigration.

Je ne prétends pas que quelques-uns de nos gens ne sont pas aux Etats-Unis, mais je crois qu'il nous vient autant de citoyens de ce pays et peut-être plus que nous n'y en envoyons. Je ne pense pas que nous ayons à nous plaindre sous ce rapport. Il y a quelque temps, quand l'honorable député siégeait de ce côté-ci de la Chambre, il croyait qu'il était très important d'aider les immigrants. On me dira probablement que mes calculs ont été dépassés et que j'ai payé une somme considérable. Eh bien, j'ai payé une somme élevée plus forte en effet que celle qu'il a payée de son temps et que j'avais payée moi-même en 1872. A cette époque le chef actuel de l'opposition qui dirigeait le gouvernement

d'Ontario, m'envoya un commissaire d'immigration qui me dit qu'il voulait un marché en vertu duquel les gens qui viendraient dans Ontario n'auraient pas un sou à payer. Je dis à M. McKellar que je me rendrais à sa demande autant que possible. Je dis que nous ne payions alors qu'une certaine partie des dépenses — je crois que c'était environ un tiers — et que si un gouvernement voulait payer les deux tiers, les immigrants seraient admis gratis. Tel était l'arrangement fait avec le gouvernement local dont mon honorable ami faisait partie, quand il a envoyé ce commissaire. Qu'est-il arrivé depuis? Ce gouvernement a payé tous les frais pendant les dernières années. Cette année je ne paie que ce que je puis payer. L'immigration est relativement considérable. Naturellement je ne puis encore fixer le résultat des opérations de l'année, mais j'ai averti sir Charles Tupper que le chemin de fer est à la veille d'être terminée et qu'on ne doit pas induire les artisans à venir dans ce pays. Le résultat est que nous avons bien peu de gens appartenant à cette classe, la plupart de ceux qui viennent ont été des cultivateurs ou des journaliers de ferme, et mon honorable ami verra dans tout le pays un grand nombre de ces gens qui prennent la place de notre population, non pas parce qu'elle est chassée, mais parce qu'elle est allée se fixer au Nord-Ouest, pour coloniser cette grande région. L'année dernière nous avons eu 30,265 immigrants au Nord-Ouest sur un total de 103,824 immigrants du Canada. On ne donne aucun secours aux immigrants qui vont de la province de Québec au Manitoba, parce que je ne crois pas qu'un homme sans ressources doive aller là; je crois que celui qui est dans cet état fait bien mieux dans les anciennes provinces à travailler pour les cultivateurs jusqu'à ce qu'il gagne assez d'argent pour s'établir dans le Nord-Ouest.

Une personne qui était ici l'autre jour me disait: "Je veux que vous aidiez 5,000 de mes gens à aller au Nord-Ouest." "Non" ai-je répondu, "je ne crois pas que ce soit un endroit pour eux; mais si vous voulez m'envoyer 1,000 ou 5,000 agriculteurs, je leur trouverai de l'emploi dans les anciennes provinces, et dans une année ou deux, quand ils auront gagné assez d'argent, ils pourront aller là." Si j'ai bien compris l'honorable député lorsqu'il a parlé l'autre jour, il s'est appuyé sur les rapports municipaux et le dénombrement des enfants qui fréquentent les écoles, pour dire que la population diminue au Canada. Je vois que dans diverses parties des États-Unis où la population a augmenté considérablement, le nombre des enfants qui sont aux écoles a diminué, et je ne crois pas que l'on puisse inférer quelque chose de ce fait. Un bon nombre de nos gens sont allés au Nord-Ouest et je ne me fie pas toujours aux statistiques municipales ou scolaires sous ce rapport. Ainsi donc je doute beaucoup que l'honorable député ait appuyé ses calculs sur une base solide; parce que si nous jetons un regard sur le pays, nous voyons qu'une grande augmentation des affaires agricoles et industrielles a eu lieu; notre population doit donc avoir augmenté. Un grand nombre de gens sont allés au Nord-Ouest, sans doute, mais, qu'ils soient là ou ailleurs, ils sont au Canada.

M. CURRAN: Je suis très heureux d'apprendre de la bouche de l'honorable ministre qu'on ne donnera des billets de passages qu'aux journaliers de ferme. Je crois que ce sera une bonne nouvelle pour nos journaliers de ferme. Je désire simplement appeler l'attention de l'honorable ministre sur une assertion contenue dans un document qui m'a été envoyé il y a quelques jours et que je lui ai transmis, concernant une certaine classe d'immigrants qui viennent dans le pays à ce moment et qu'on ne doit pas désirer avoir. Nous savons tous qu'il y a de la place pour beaucoup de servantes dans toutes les villes; qu'il est aussi difficile que jamais, aujourd'hui, de se procurer des servantes, et que toute bonne fille qui vient du vieux monde et qui désire trouver de l'ouvrage dans les familles, en trouvera abondamment sans déplacer personne. Mais

j'ai été informé dans le document que j'ai transmis au ministre qu'on nous envoie ici un certain nombre de personnes qui viennent des asiles de pauvres. Je puis difficilement croire cela moi-même; mais l'assertion ayant été faite, j'ai cru de mon devoir de signaler publiquement la chose à l'attention du ministre, et j'espère qu'il prendra les moyens d'empêcher l'immigration d'une classe de personnes, généralement délaissées, et jusqu'à un certain point démoralisées, qui certainement ne peuvent pas être considérées comme une acquisition désirable pour le pays. L'honorable ministre demande si ce sont des enfants ou non. Je n'ai pas eu de renseignements quant à cela; mais il est probable que c'étaient des personnes assez âgées qu'on pouvait mentionner comme devant être à la charge de nos institutions publiques et de nos maisons de charité. J'espère que la nouvelle n'est aucunement fondée. On annonçait que 100 personnes et plus de cette classe étaient descendues du steamer *Parisian* à son premier voyage à Montréal, et c'est pour cela que je signale la chose à l'attention de l'honorable ministre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Relativement à ce qu'a dit l'honorable ministre, je désire faire observer au comité que cela n'est aucunement une réponse à la question de savoir où sont allés ces immigrants. D'après le rapport de l'honorable ministre, il y en a eu 47,991 en 1881; 112,458 en 1882; 113,624 en 1883; 103,824 en 1884, soit en tout, pendant quatre ans, 397,897 immigrants. Si nous examinons les autres rapports, nous voyons qu'il allègue que 36,000 immigrants se sont fixés dans la Colombie-Anglaise, et qu'une grande partie de ces gens appartiennent à une classe qui ne pourra plus nous fournir un fort contingent, attendu qu'il y a sur le bureau de la Chambre une mesure par laquelle nous imposons \$50 par tête sur ces étrangers. Au Nord-Ouest le total des immigrants pendant ces quatre années a été de 62,000 d'après les rapports de l'honorable ministre, de sorte que déduction faite de ces 98,000 il vous reste à rendre compte de 300,000 immigrants. L'honorable ministre n'a pas prétendu qu'un grand nombre de ces gens soient allés dans les provinces maritimes ou dans la province de Québec. Il serait absolument impossible qu'un grand nombre de ces gens fussent allés dans ces autres provinces sans que leur présence fût remarquée, particulièrement dans la province de Québec, où, à cause de la différence du langage, on remarquerait infailliblement un grand nombre d'immigrants, excepté à Montréal ou dans un centre comme celui-là. Personne n'a prétendu que ces 300,000 personnes soient allées ailleurs que dans Ontario. Or, nous avons ces faits devant nous. Nous savons bien que dans Ontario, de même que dans les autres provinces, il y a eu une augmentation très considérable de la population, augmentation qui, dans les quatre années, aurait dû s'élever à une couple de mille âmes. Nous voyons par les statistiques municipales qui, sans être parfaites, sont les seules dont nous puissions nous servir et qui établissent une augmentation raisonnable, que pendant ces quatre années la population totale ne semble pas avoir augmenté de plus que 60,000 ou 70,000 âmes. J'espère que la grande émigration qui a eu lieu dans Ontario est enfin terminée, mais il est parfaitement clair qu'on ne peut rendre compte de ces 300,000 à moins que nous ne supposions que ces statistiques, les seules que nous puissions avoir dans Ontario, soient devenues subitement, dans ces quatre dernières années, absolument incertaines. Mon opinion est qu'elles sont relativement exactes. On les prépare avec beaucoup de soin, et je n'ai aucun doute qu'elles ne représentent en substance l'augmentation qui s'est produite dans Ontario dans ces quatre années.

S'il en est ainsi, ces 300,000 personnes ne se sont pas établies dans Ontario, ou elles ont déplacé une partie considérable de la population, parce qu'il est évident que même en supposant que le nombre total de ceux qui ont quitté le Canada en général pour aller se fixer au Manitoba vien-

draient d'Ontario—et nous savons qu'ils ne viennent pas tous d'Ontario, bien qu'un grand nombre viennent de cette province—nos statistiques municipales établissent que l'augmentation totale et le nombre des colons du Manitoba et du Nord-Ouest n'égalent pas l'augmentation naturelle des deux pris ensemble, de sorte qu'on se trouve à ne pas rendre compte de ces 300,000 personnes si on n'accepte pas l'une ou l'autre de ces suppositions. Je ne dis pas que les immigrants ne sont pas venus, mais je prétends qu'ils sont partis peu de temps après être arrivés, ou bien qu'ils ont déplacé nos gens. Il n'y a pas à sortir de cette position, à moins que l'honorable ministre ne déclare que les statistiques municipales d'Ontario ont été manipulées de propos délibéré. Je ne suppose pas qu'il ose affirmer qu'une telle chose a eu lieu; il serait absurde de supposer cela. Si vous examinez ces statistiques, pour les quinze dernières années, vous voyez qu'elles accusent une augmentation générale et raisonnable pendant dix ans, et une augmentation moins forte pendant ces dernières années. Mais elles établissent ce point d'une façon péremptoire. A part tout cela, les renseignements que j'ai reçus de la province même de l'honorable ministre établissent que, dans la province de Québec, d'après les statistiques municipales, l'augmentation de la population a été bien moins considérable que l'augmentation naturelle qui aurait dû avoir lieu. Voilà des faits d'une grande importance qui se rapportent au fond même de la question et qui nous rendent justifiables de nous demander si nous avons raison de dépenser notre argent pour le service de l'immigration, et ils prouvent, sans aucun doute, beaucoup d'autres choses auxquelles je ne veux pas faire allusion présentement. L'honorable ministre devrait nous donner quelques renseignements quant au choix de la localité que doivent habiter ces 300,000 personnes. Son propre rapport établit une immigration de 400,000 personnes dans le pays; on ne trouve que le quart de ce nombre dans la Colombie-Britannique et le Nord-Ouest, d'après ce rapport. Je prétends qu'il ne peut y avoir moyen de trouver la grande majorité de ces 300,000 que dans Ontario, et cependant on ne les y trouve pas. La population d'Ontario reste stationnaire, bien que ce ne soit peut-être pas au même degré que les autres provinces. Les districts agricoles n'augmentent pas en population. S'il y a une augmentation, ce n'est, je suis peiné de le dire, que dans un très petit nombre de villes et de cités, mais dans les districts ruraux, il doit nécessairement n'y avoir aucune augmentation.

Un DÉPUTÉ : Que dites-vous d'Algoma ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a une augmentation modérée dans Algoma, Muskoka, et un ou deux autres districts, mais rien comme le nombre requis pour répondre à la simple augmentation naturelle de la population, sans tenir compte de cette immigration apparente énorme. L'honorable ministre ne contestera pas ma prétention que les provinces maritimes et la province de Québec ne reçoivent pas une part appréciable de ce nombre. Cela a été dit maintes et maintes fois, et on ne l'a pas contredit; je ne crois pas que l'honorable ministre lui-même contredise cela. Ces gens sont donc venus dans Ontario, mais à moins qu'il n'y ait une erreur extraordinaire dans les statistiques municipales—je mets de côté pour le moment les statistiques scolaires—ces immigrants ne sont pas restés dans Ontario, autrement ils auraient déplacé une partie considérable de notre population. Je suis porté à croire que ce qui était arrivé les années précédentes est arrivé dans ces quatre dernières années. Nous n'avons qu'à examiner les rapports du recensement pour voir que, bien qu'une immigration considérable ait eu lieu au Canada, de 1861 à 1871 et de 1871 à 1881, cependant, nous avons constaté, lors du recensement, qu'un grand nombre des immigrants que nous avions fait venir ici à nos frais n'y étaient pas demeurés. Le recensement crée, en tant qu'on peut s'y fier, une forte présomption que pendant les quatre dernières années, comme depuis

Sir RICHARD CARTWRIGHT

vingt ans, on a dépensé chaque année \$400,000 pour amener des étrangers ici sans ajouter à la force du Canada.

M. SPROULE : Mon expérience est entièrement différente de celle de l'honorable député de Huron. Pendant plusieurs années, jusqu'en 1878, on n'a pas demandé d'immigrants dans cette partie du pays que j'habite. En 1879 on en a demandé un peu; en 1880 il y en a eu davantage, et en 1881 et 1882 la demande a augmenté. Je me suis adressé à M. Donaldson, de Toronto, au nom de plusieurs cultivateurs, deux ou trois années de suite, pour avoir des journaliers de ferme, et j'ai été incapable d'avoir plus que le quart de ceux que j'ai demandés. Pendant ces quelques dernières années, il est à ma connaissance qu'un grand nombre d'immigrants, principalement des journaliers de ferme et des hommes ayant quelque capital, sont venus dans cette partie du pays et qu'ils s'y sont fixés. On peut les y trouver aujourd'hui. Je sais que quelques personnes paient \$3 et même \$8 par tête aux personnes qui leur amènent des journaliers de ferme. Dans ce cas nous devons admettre que c'est de l'argent sagement dépensé. Plusieurs des hommes qui viennent ici ont des moyens et achètent des fermes. Un grand nombre des cultivateurs s'en vont dans les villes où leurs fils sont établis, où les suivent au Manitoba et au Nord-Ouest, où ils veulent améliorer leur condition, parce que ceux qui se sont habitués à la vie du pionnier dans Ontario sont plus en état de faire de l'argent au Nord-Ouest que ceux qui arrivent d'Europe. Parmi ceux qui sont venus se fixer dans mon voisinage il y en a qui ont acheté des fermes pour eux-mêmes et d'autres qui travaillent, mais d'après mon expérience, il n'y en a pas un sur trois qui soit parti, au lieu de trois sur quatre, comme l'a dit l'honorable député.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les chiffres que j'ai cités sont tirés du recensement. Si l'honorable député veut se donner la peine d'examiner les rapports du recensement, il verra très distinctement que ce que j'ai dit est précisément ce qui est arrivé pendant les deux seules périodes pour lesquelles nous ayons des renseignements exacts, savoir, de 1861 à 1871 et de 1871 à 1881. Nous avons introduit dans le pays environ 300,000 ou 400,000 immigrants dans l'espace de dix ans, et les relevés du recensement font voir que si l'on fait une réduction libérale à cause des décès parmi les immigrants, on trouve qu'il n'en est pas resté un sur quatre dans le pays. Le recensement peut être inexact, mais je suppose que nous sommes tenus de l'accepter comme ce que nous avons de plus exact. Voilà la preuve jusqu'en 1881, et bien que je ne dise pas qu'elle est concluante, c'est une forte présomption que le courant que nous avons eu pendant toutes ces années se continue. Il peut être très vrai—mais cela n'affaiblit pas mon argument—qu'il soit resté là un nombre d'immigrants plus considérable que dans toute autre partie du pays. Apparemment, l'honorable député n'a pas remarqué le fait que nos statistiques municipales dans Ontario font voir que, pendant ces quatre années, nous n'avons eu qu'une augmentation de 60,000 ou 70,000 âmes. S'il en est ainsi cela ne répond pas à l'augmentation naturelle de la population, même si l'on y comprend le nombre de ceux qui seraient allés au Manitoba.

M. SPROULE : D'après ce que je connais, il n'y a pas moyen d'accepter les statistiques municipales, comme vous pouvez le voir en les comparant au rapport du bureau d'agriculture dans Ontario. J'ai donné mon exemple en réponse à l'honorable député, qui prétend que nous ne devrions pas voter de fonds pour l'immigration, parce que l'on ne demande pas d'immigrants.

M. SOMERVILLE (Brant) : Dois-je comprendre qu'on ne paiera plus le passage des artisans et des ouvriers ?

M. POPE : Ce sont les ordres qu'on a donnés.

M. SOMERVILLE (Brant) : Alors, je crois que l'on ferait bien de retirer de la circulation une brochure très

dispendieuse que l'on a placé sur la table de tous les hôtels de la Grande-Bretagne et d'Europe, d'après ce qu'on a prouvé devant un comité de cette Chambre, pour induire les immigrants à venir dans ce pays. Je veux parler de la brochure du révérend M. A. J. Bray, à la page 25 duquel je lis ce qui suit :

Connaissant bien les besoins de ce pays agricole et industriel, M. Pope a fait patiemment de grands efforts pour induire des ouvriers de toutes les classes à venir dans le pays. Le développement rapide des ressources agricoles entretient la demande des journaliers de ferme pendant que la construction des chemins de fer exige des journaliers et des artisans pour les différentes carrières. Pour contribuer à répondre à la demande, M. Pope a établi un système de passages en partie payés par l'Etat. Les servantes et les familles de journaliers de ferme reçoivent plus que le prix du passage annoncé d'ordinaire; d'autres journaliers et artisans sont aussi favorisés d'une réduction considérable du passage.

Je crois que l'honorable ministre sera obligé de retirer cette célèbre publication des tables des hôtels de la Grande-Bretagne et d'Europe s'il ne veut pas tromper les ouvriers et les artisans du vieux monde en les induisant à venir ici en annonçant qu'il y a beaucoup d'ouvrage pour eux. Dans la ville où je fais affaires, je connais un grand nombre d'ouvriers et d'artisans qui ont été privés d'emploi l'année dernière et auparavant. Quelques fabriques ont été fermées et on a diminué de beaucoup le personnel d'un grand nombre d'établissements manufacturiers. Les ouvriers ont été forcés d'aller aux États-Unis pour trouver de l'emploi; plusieurs d'entre eux, et ceux qui travaillent dans les filatures de coton, ont été sans ouvrage durant trois ou quatre mois, l'été dernier. Je crois que c'est pour le gouvernement une grande injustice à faire aux artisans et aux ouvriers, que de favoriser la venue d'autres ouvriers pour leur faire concurrence, en payant en partie des billets de passage.

M. POPE: L'honorable député a découvert tout d'un coup une tempête dans un verre d'eau. Il ne dit pas que j'assiste ces hommes, et il ne lit aucun exposé allant à dire que je les assisterais. Il a lu une déclaration que les agriculteurs et les servantes pourraient avoir de l'aide, et que les autres ont obtenu des passages à prix réduits, mais pas d'aide. La brochure, comme il l'appelle, a été écrite il y a dix-huit mois ou deux ans,—à cette époque nous avions besoin de terrassiers et d'ouvriers pour travailler à nos entreprises publiques, et nous avons fait notre possible pour nous les procurer. Nous ne pouvions pas suffire à la demande, mais comme je lui ai dit, j'ai trouvé que, durant cette saison, nous n'aurions pas d'ouvrage pour ces hommes, et j'ai donné des instructions en conséquence, de ne pas les encourager à venir dans ce pays. L'honorable député n'a pas démontré qu'un seul mot ait été publié depuis lors pour les induire à venir ici. Nous n'avons rien fait de plus que le nécessaire pour assister les terrassiers que nous avons encouragés à venir, parce que nous avions besoin d'eux.

M. SOMERVILLE (Brant): Je pense que l'exposé que j'ai fait est correct. Le rapport dit que les ouvriers obtiennent une réduction considérable dans le prix du passage, mais je ne peux pas découvrir quelle est la différence entre une réduction considérable dans le prix du passage, et le paiement de partie de tel passage. Il faut bien que ce soit le gouvernement qui ait payé les compagnies de steamers, pour amener ici les immigrants.

M. POPE: Pas du tout.

M. SOMERVILLE: Comment alors peuvent-ils obtenir une réduction dans le prix du passage?

M. POPE: Parce que nous faisons un arrangement général avec eux, et que nous aidons ces autres classes.

M. SOMERVILLE: Quant à la prétention qu'il y a eu une grande disette d'ouvriers ou d'artisans, les deux dernières années, en autant que la partie du pays où je demeure est concernée,—et c'est une région manufacturière—j'affirme

que cette disette n'a pas existé. La dépression a duré tout ce temps-là, et il n'y avait pas de nécessité d'introduire des ouvriers et des artisans, là où ceux qui y étaient déjà ne pouvaient pas trouver d'emploi.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre n'a pas contesté l'exactitude des argumentations qu'on dit s'être produites dans le recensement municipal.

M. POPE: Je n'ai aucune confiance au recensement municipal.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre n'a aucune source de renseignement quelconque, et il n'a pas cherché à en obtenir à Québec, où rien n'est plus facile. Là il pouvait avoir des renseignements exacts du clergé catholique, qui tient les registres du mouvement de la population catholique. Maintenant, j'attirerai l'attention de la Chambre sur ce que contiennent les rapports du recensement municipal d'Ontario. Ils montrent que, de 1873 à 1879, la population d'Ontario s'est accrue de 220,000, et que de 1879 à venir jusque vers le milieu de 1884, ce qui est le dernier rapport détaillé que nous ayons, elle s'est à peine accrue de 80,000. De 1881 à 1884 inclusivement, elle n'a augmenté que de 58,000. La population rurale est restée parfaitement stationnaire—et on fait elle a légèrement diminué; les cités ont augmenté considérablement, mais la plus grande part de cette augmentation a bénéficié à Toronto seulement. Maintenant il existe une preuve bien convaincante que ces chiffres sont relativement exacts. Ils montrent une augmentation considérable sur un certain nombre d'années, et cette augmentation correspond avec les faits que nous avons sous les yeux. Ils montrent d'une manière concluante, que durant les quatre dernières années, l'augmentation totale dans Ontario a été grandement au-dessous de l'augmentation naturelle, et que, même en déduisant tous ceux qu'on réclame être partis pour le Nord-Ouest, cette augmentation n'égale pas l'accroissement naturel.

Maintenant, que sont devenus ces 300,000 habitants? Je demande à l'honorable ministre de réfuter ces faits s'il le peut. Ils sont corroborés par les trois recensements de 1861, 1871 et 1881, et je ne conçois pas que l'on puisse mettre en doute que, si réellement nous avons amené au pays tous ces émigrants, nous n'avons pas réussi à les garder ici, ou si nous avons réussi à les garder ici, ça dû être en déplaçant une partie de notre population. Il n'a pas contredit un seul des exposés que j'ai faits, soit quant à l'estimation de la Colombie-Britannique, soit quant à sa propre estimation de la population du Nord-Ouest. Il n'a pas contredit mon autre exposé qu'aucune portion considérable de ces émigrants ne soit allée dans les provinces maritimes ou dans Québec. Maintenant il est tout à fait impossible qu'un nombre de personnes aussi considérable que celui de 300,000 puisse rester non compté. Car quiconque connaît les mœurs et la condition de la vie dans Ontario sait que 300,000 personnes ne peuvent pas être absorbées au milieu d'une population d'un peu moins de 2,000,000, sans que tout le monde le sache; cela ferait à peu près une personne de plus sur six. L'honorable ministre doit voir par lui-même que ces faits requièrent de plus amples explications que lui-même ou son département ont daigné nous donner jusqu'ici.

M. CHARLTON: L'honorable ministre n'a pas essayé de contredire l'exactitude des statistiques qui ont été présentées. Il y a autre chose qui corrobore le fait que nous perdons notre population beaucoup plus rapidement qu'il ne le faudrait dans l'intérêt du pays. C'est la révélation faite par les rapports du recensement des États-Unis.

M. BERGIN: Est-ce là votre seule autorité?

M. CHARLTON: Oui; car c'est là que vont tous nos émigrants, comme le démontre le recensement des États-Unis. Le recensement de 1870 constate qu'il y avait 493,000 habitants vivant dans ce pays-là, qui étaient nés dans l'Amérique Britannique; tandis qu'en 1880, il y avait

717,000 personnes vivant aux Etats-Unis, qui étaient nés dans l'Amérique Britannique. Des calculs soignés font voir que les statistiques d'immigration des Etats-Unis, constatant le nombre des émigrants allant du Canada aux Etats-Unis, sont en substance correctes, parce que l'augmentation dans la population canadienne de 493,000 à 717,000, en faisant la part ordinaire pour les pertes de vie, est la même à quelques milliers près, que celle constatée par les statistiques de l'émigration des Canadiens. Et si cela est vrai, si le recensement de 1880 est correct, alors les statistiques d'immigration des Etats-Unis, depuis 1880, établissent qu'il y a aujourd'hui aux Etats-Unis 1,000,000 d'habitants nés dans l'Amérique Britannique. C'est pour cela que notre pays ne prospère pas. En addition à ce million d'habitants nés dans l'Amérique Britannique, il n'y a pas de statistiques pour constater quelle large proportion d'émigrants, nés à l'étranger et amenés dans ce pays en grande partie au moyen de billets partiellement payés par nous, demeurent quelque temps ici et s'en vont ensuite aux Etats-Unis. Mais, d'après toutes les statistiques et les renseignements que l'on peut se procurer, on peut dire qu'au moins les deux tiers des émigrants amenés ici du vieux monde, après avoir demeuré quelque temps ici, nous quittent pour s'en aller aux Etats-Unis. Les honorables députés de l'autre côté peuvent me lancer le sarcasme que je m'appuie sur des autorités américaines. C'est une pensée bien sérieuse que celle de l'exode de notre population.

Le million de Canadiens qui sont aux Etats-Unis, constitue la crème de la population du Dominion. La perte de cette population est non seulement une chose grave, mais c'est un désastre pour notre pays; et si nous sommes sages, nous ferons tous nos efforts pour trouver un remède à cette décimation de notre population, et si l'on en trouve un je crois qu'un loyal tory aussi bien qu'un loyal libéral devrait s'efforcer de l'appliquer. Quant à ce qui regarde l'efficacité du maintien d'un département d'immigration, je me rendrai encore coupable du grand crime de puiser quelques renseignements dans le grand pays qui nous avoisine. Ce pays qui compte un million de Canadiens dans son sein, a réussi à attirer l'immigration. En 1880, le nombre des immigrants était de 417,000; en 1881, de 669,000; 1882, de 788,000; 1883, de 599,000. Comment les Etats-Unis s'y prennent-ils pour attirer l'immigration? Maintiennent-ils en Europe tout un état-major d'officiers d'immigration, à des prix coûteux? Dépensent-ils de \$3 à \$4 par tête pour promouvoir l'immigration? Non; ils ne dépensent pas un sou. Ils ne font aucun arrangement pour induire les immigrants ou leur accorder des billets en partie payés, ni rien d'analogue. Au contraire, ils imposent une taxe de 50 cents par tête sur chaque immigrant débarqué sur leurs rivages, et leur loi d'immigration sanctionnée le 3 août 1882 pourvoit à ce qu'aucune somme d'argent ne soit plus jamais dépensée pour l'immigration aux Etats-Unis ni pour des agents d'immigration, ni pour fournir des logements aux immigrants ou les envoyer à leur destination, en dehors du produit de cette taxe de 50 cents par tête. Les déboursés de l'an dernier ont été de \$235,000 et les recettes de \$224,000; et le rapport du secrétaire d'Etat explique que cet excédant avait été payé à même une balance de \$104,000 déposée au trésor. Tout le service consulaire des Etats-Unis coûte \$486,000 par année. Il est probable que les consuls fournissent des renseignements utiles à l'immigration, bien qu'ils ne soient pas nommés pour cela, et que ce ne soit qu'une partie incidente de leurs fonctions.

Les consuls sont nommés dans les grandes cités et villes commerçantes de l'Europe, et naturellement, bien qu'occasionnellement, ils donnent des renseignements qui sont de nature à diriger l'émigration vers les Etats-Unis. Mais la grande influence exercée sur l'immigration vient de ce que des émigrants qui sont déjà allés se fixer aux Etats-Unis ont laissé derrière eux des amis avec qui ils correspondent, et qu'il y a du travail aux Etats-Unis. Ces combinaisons

constituent une puissante agence. Les Etats-Unis ne font rien pour aider l'immigration, ils ne dépensent pas d'argent, mais ils imposent une taxe sur chaque immigrant. Le bill créant cette taxe de 50 cents par tête, pourvoit à ce que ce montant soit imposée sur chaque passager, non citoyen américain, qui vient aux Etats de n'importe quel port étranger. Il détermine que cette taxe sera exigible au port de débarquement; qu'elle sera déposée au trésor, et connue sous le nom de "fonds des immigrants," et que le navire amenant les immigrants sera saisissable pour le montant de la taxe, en cas de non paiement.

Il statue qu'une somme générale sera dépensée, que le secrétaire du trésor sera chargé de faire exécuter la loi, et qu'il fera des contrats avec les administrations des divers Etats pour en faire observer les dispositions. Le seul défaut trouvé dans l'acte depuis qu'on en a fait l'expérience et le seul amendement qu'on y ait proposé, c'est d'y insérer certaines dispositions efficaces pour renvoyer les immigrants suspects, tels que les condamnés, les fous et ainsi de suite. Comme je viens de le dire, sous l'opération de cette loi, un grand courant d'immigration s'est dirigé vers les Etats-Unis. Je ne crois pas que notre système de dépenser beaucoup d'argent, et de maintenir un système de ce caractère en Europe et en Angleterre, ait tellement réussi qu'il convienne de le considérer comme avantageux au pays ou comme ayant grandement activé l'immigration. Je crois que la classe d'immigrants qu'il nous faut se compose de ceux qui ont étudié les avantages que peut leur offrir le pays, et qui viennent s'y établir volontairement, et ceux à qui l'on donne de l'aide ici, comme règle générale n'appartiennent pas à cette classe-là, et ne sont pas censés devoir y rester, comme ceux qui y viennent de leur plein gré. Pour cette raison, je pense que tout notre système devrait être changé, et qu'il conviendrait d'en adopter un autre, calculé de façon à développer la prospérité et les autres avantages du pays.

M. WHITE (Cardwell) : Il ne peut y avoir de doute que ce que vient de dire l'honorable député au sujet de la politique du gouvernement des Etats, c'est-à-dire le gouvernement central, est correct; les Etats-Unis ne dépensent pas de grandes sommes d'argent pour maintenir des agents à l'étranger, dans le but d'attirer des immigrants chez eux. Ils ne donnent pas non plus de passages en partie payés. Mais je ne crois que l'honorable député soit juste en prétendant que nous pouvons adopter la même base qu'eux. C'est vrai qu'il y a aux Etats-Unis de 750,000 à 1,000,000 d'Américains anglais. Nous avons souffert de la fièvre de migration qui s'est produite aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada. Nous devons reconnaître, en ce qui concerne l'Etat de New-York, dont la population seule égale à peu près celle de tout le Dominion, que l'on compte dans les autres parties des Etats-Unis 1,400,000 personnes qui sont nées dans l'Etat de New-York. Pas moins de cinq Etats dans l'Union américaine comptent actuellement un plus grand nombre de leurs habitants répandus dans les autres Etats, que nous n'avons de Canadiens aux Etats-Unis. Jusqu'à il y a quelques années, le Canada n'offrait pour champ à l'immigration que les vieilles provinces, ce qui nous plaçait dans la même position que les Etats-Unis, et un simple examen suffira à démontrer que durant la dernière période déconna la population du Canada s'est plus développée que la population dans l'Etat de New-York et les autres Etats de l'Est. Bien que le gouvernement américain, c'est-à-dire le gouvernement central, n'ait accordé de passages en partie payés, bien qu'il n'ait pas adopté sur une aussi grande échelle la politique que nous avons suivie pour attirer des immigrants; ils ont eu pratiquement dans le Royaume-Uni et sur tout le continent européen, des agents d'immigration, sous la forme d'agents expéditeurs des grandes compagnies de steamers.

Je me rappelle quand j'ai eu l'honneur de faire un court séjour de l'autre côté pour le gouvernement d'Ontario, afin

d'y faire certaines recherches relatives à des questions d'immigration, avoir découvert que c'était là la grande difficulté. Ces agents d'immigration, agissant comme agents des diverses compagnies de steamers, recevaient, une commission sur les billets qu'ils vendaient, et aussi sur n'importe quel autre billet qu'ils plaçaient pour aller dans l'intérieur. Il était dès lors de leur intérêt, en contemplation du montant de la commission à percevoir, d'envoyer les immigrants au point le plus éloigné possible dans l'intérieur. S'ils envoyaient un immigrant à Chicago ils avaient plus de bénéfice qu'en l'envoyant à New-York; s'ils l'envoyaient encore plus loin dans l'ouest, leur commission se grossissait d'autant. Comme conséquence, par la simple opération de ce système de paiement par commission sur les billets vendus résultant de l'entente entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de steamers, ces agents se trouvaient être pratiquement des agents d'immigration pour les endroits les plus reculés du continent américain. Le résultat a été que chacun, — disons des 1,200 agents des M.M. Allan — bien qu'ils aient fait beaucoup pour le Canada, bien qu'ils se soient prêtés volontiers à distribuer nos brochures et à faire dans ce sens tout ce qu'ils pouvaient, cependant, quand il était question de vendre des billets de passage, comme en les vendant pour le point le plus éloigné possible, leur commission était plus considérable, ces messieurs se trouvaient être pratiquement les agents des Etats-Unis pour les fins de l'immigration.

A présent nous arrivons à occuper juste la même position que nos amis de l'autre côté. En ce moment, tout indique que non seulement d'Europe, non seulement les vieilles provinces du Canada — comme le mouvement s'est produit de la Nouvelle-Angleterre vers les Etats de l'ouest — les gens se dirigent vers notre grand ouest; mais que même des Etats-Unis ces émigrants vont s'établir dans nos territoires de l'ouest.

De même qu'ils sont partis de la Nouvelle-Angleterre pour les Etats de l'Ouest, ils partent maintenant pour nos territoires. Nous sommes justement rendus à la période de notre existence nationale où il faut encourager ce mouvement. Pendant que nous avons d'immenses territoires à peupler, nous devons prendre les moyens d'y attirer les gens; et quand, d'année en année, nous réussissons à en attirer toujours un peu davantage, nous créons cette sorte d'agence qui est, de toutes les agences, la plus effective pour l'immigration, c'est-à-dire pour l'établissement dans le pays de colons qui envoient de l'argent à leurs amis du vieux monde pour les faire venir ici. J'ai vu, il y a déjà quelque temps, un état du montant d'argent expédié en Irlande, seulement dans ce but, par les Irlandais des Etats-Unis. Je ne me risquerai pas à citer le montant de mémoire, car il y a déjà quelques années que j'ai vu cela, mais c'était un montant fabuleux, un montant inconcevablement élevé qui avait été envoyé en Irlande par les Irlandais des Etats-Unis, pour faire venir leurs amis dans les Etats et les territoires de l'Ouest. La même chose pour les Allemands, la même chose pour les autres nationalités venant de l'autre côté et s'établissant dans le pays. Avec un vaste champ pour s'établir, ils deviennent la meilleure espèce possible d'agents d'immigration pour induire leurs amis à les suivre.

Nous sommes justement dans le moment en train d'établir pour nous-mêmes cet état de choses, et si ces honorables messieurs me permettent de le dire, je ne crois pas qu'ils agissent sagement dans les intérêts du pays — je ne me sers pas du mot "patriotisme," mais je parle simplement d'une affaire proposée pour l'établissement du pays, — je ne crois pas qu'ils agissent sagement, quand nous sommes dans ces conditions d'existence, quand nous avisons aux moyens à prendre pour nous mettre dans la position qu'occupent nos voisins les Américains, quand il y a continuellement, chaque année, des honorables députés qui attirent l'attention sur le fait que le pays se dépeuple, comme vient de le dire l'honorable député, en dépit du fait avéré que notre recensement

constate que notre population dans les anciennes provinces soutient la comparaison avec les populations des Etats situés dans la même condition, de l'autre côté de la frontière. Nous n'avons pas de province au Canada, où la population ait décliné dans la même proportion que dans certains Etats de l'Union américaine durant la dernière période décennale. Il y a au moins deux ou trois Etats américains où la population ne s'est pas accrue d'une manière seulement comparable à la moins progressive des provinces du Canada, au point de vue de la population. C'est à cause de cela que je pense que si les honorables députés pouvaient seulement pour un instant s'abstenir de critiquer des conditions presque inévitables eu égard à la tendance de la population à émigrer vers une nouvelle contrée, la disposition naturelle de l'homme à chercher de nouveaux champs, et la disposition du peuple des anciennes provinces d'aller dans ces nouveaux champs, et ayant en vue le fait que nous sommes en train d'arriver dans ces nouveaux champs pour nous y établir, grâce aux communications établies par chemins de fer et aux facilités qui nous sont offertes pour nous permettre un établissement avantageux, alors je dis qu'ils ne devraient pas, une année après l'autre, débats sur débats, insister sur le point que nous perdons notre population.

Comme matière de fait, nous ne perdons pas notre population, en tenant compte de tout, en tenant compte de notre condition et du fait que nous sommes justement à ouvrir le Nord-Ouest, en apportant aux colons juste le moyen de s'y assurer un foyer dans notre Nord-Ouest, quand auparavant ils étaient forcés d'aller s'établir dans l'ouest des Etats-Unis. Je dis que je crois que la population du Canada s'est accrue assez rapidement, et que nous sommes à la veille d'un développement progressif sous le rapport de la population, lequel pourra supporter avantageusement la comparaison avec le merveilleux développement de nos voisins de l'autre côté. Mais si vous envoyez de l'autre côté de la mer pour chaque agent d'immigration qui est intéressé contre nous — et bien que le gouvernement des Etats-Unis n'ait pas d'agents d'immigration, les compagnies de terres, les compagnies de chemins de fer en envoient, elles, des agents d'immigration; vous les trouvez partout dans la Grande-Bretagne et dans l'Europe, travaillant actuellement, non sujets à des enquêtes sur leurs faits et gestes, mais animés seulement par l'appât du gain, et ne songeant qu'à envoyer le plus grand nombre d'immigrants possible, par n'importe quels moyens — je dis que, si, en addition à l'appât considérable qu'on leur tend sous forme d'une bonne commission de tant par tête, vous leur mettez en mains les arguments des honorables députés de l'opposition pour établir que notre pays n'est un pays où il faille venir parce que notre population n'y peut pas rester, et qu'elle décroît rapidement, je dis que, en agissant ainsi, les honorables messieurs, inconsciemment peut-être, mais pas moins effectivement, jouent véritablement le jeu de nos adversaires, et aident à empêcher le développement de notre population que, suivant eux, il conviendrait de favoriser et accélérer à tout prix. Je pense, quant à moi, que nous devons, en attendant, adopter la même politique qui a été suivie depuis ces quelques dernières années; et je suis convaincu que le développement progressif du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest ira son train; qu'à mesure que les colons s'établiront, les conditions de cette agence d'immigration découlant naturellement de la prospérité de l'établissement, et de l'envoi de sommes d'argent par les colons à leurs amis pour les faire venir, se trouveront réalisées, comme elles se réaliseront certainement, et qu'alors nous serons en état d'adopter le système suivi par nos voisins, et de discontinuer toute espèce d'aide à l'immigration.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: En d'autres termes, il serait opportun, quand il est parfaitement clair que les états préparés dans les rapports sur l'émigration depuis quatre ans, ne peuvent pas être justifiés.

M. WHITE (Cardwell): Ils sont justifiés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ils ne sont ni justifiés ni prouvés.

M. POPE : Qui les nie ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Moi, je les nie ; je dis que les statistiques municipales de nos provinces les nient ; je dis que les rapports sur l'immigration aux Etats-Unis, les nient ; je dis que tous les exposés faits par les conseils de commerce et les ligues du travail qu'il y a dans le pays, les démentent. Je dis que le ministre est complètement incapable d'expliquer, et qu'il n'a pas même essayé d'expliquer où sont allés les 300,000 ou 400,000 immigrants qu'on prétend être venus dans ce pays depuis quatre ans. Je dis que toute cette affaire devient une fraude gigantesque, et que l'objet de cette somme de \$100,000 que l'on nous demande, c'est de se procurer un fonds de \$100,000 pour le distribuer à la presse amie. Si l'honorable ministre a besoin de savoir où va cet argent, je n'ai aucun doute qu'en référant aux rapports de l'auditeur général, je pourrai lui apprendre où va une bonne partie de cet argent. Je trouve que le *Toronto Mail* a eu \$8,900 ; la *Gazette* de Montréal, \$9,700 ; le *Chronicle* de Québec, \$3,900 ; le *Free Press* de London, au delà de \$6,000 ; le *Messenger* de Prescott, \$6,000 ; le *Courrier de St-Hyacinthe*, \$7,000 ; et ainsi de suite. Voilà la vraie raison, et ce n'est pas parce que vous désirez honnêtement amener au pays des immigrants ; c'est peut-être aussi la raison du grand soin qu'on a apporté à la défense du système de dépenses illimitées pour les fins de l'immigration. Maintenant, nous sommes animés du plus vif désir de voir ce pays peuplé par des Canadiens. Ce dont je me plains c'est que, c'est la quintessence de la folie de vouloir, tant que vous ne pourrez pas retenir votre population au Canada, de dépenser des centaines de milliers de dollars pour amener ici des immigrants étrangers qui sont loin de valoir, aucun d'eux, nos propres habitants. Je n'estime pas qu'une demi-douzaine d'entre eux vaille autant qu'un seul des nôtres que nous pourrions retenir.

Je ne dis pas cela pour faire aucune insinuation malveillante ou mesquine, mais parce que notre peuple connaît le pays et est infiniment plus compétent pour le comprendre, et plus propre à son développement que des immigrants de Norvège, de Russie, de Pologne ou de Suisse, ou de n'importe où ailleurs, sans oublier les Chinois, que l'honorable ministre de l'Agriculture peut inviter à venir ici. Non seulement dans l'occasion présente, mais chaque fois que cette question a été soulevée, les honorables messieurs de la droite ont toujours évité de dire où étaient allés tous ces immigrants. L'honorable ministre, dans son rapport, a rendu compte nominalement d'à peu près 98,000 d'entre eux. Je doute moi-même que ceux qu'on dit être allés s'établir dans la Colombie-Britannique et dans le Nord-Ouest pendant ces quatre années dernières soient encore là. De fait, je suis sûr qu'une très grande partie d'entre eux n'y sont pas ; mais l'honorable ministre n'a pas rendu compte de la balance des 300,000, et je crois que c'est gaspiller étourdiment l'argent public que de dépenser, au détriment de nos artisans et ouvriers, \$100,000 par année, pour amener dans le pays des gens qui, dans une grande proportion, devront déplacer nos propres ouvriers. Comme j'aperçois, en face de moi, l'honorable député de Hamilton (M. Robertson), je prendrai la liberté d'appeler son attention sur un mémoire des travailleurs de Hamilton, aux membres du parlement du Canada, assemblés en session, dans lequel ils ont résolu :

Que les ouvriers de Hamilton condamnent la politique du gouvernement, en permettant l'importation sur nos bords d'immigrants pauvres, et le prient de prendre des mesures pour les rapatrier, et de préparer une législation pour empêcher qu'il en vienne d'autres ; que nous demandons le rappel des agents d'immigration et des lecteurs employés par le gouvernement et l'application de l'argent destiné à leur traitement, à quelque entreprise publique, à laquelle quelques ouvriers canadiens sans emploi pourront être employés pour gagner leur pain ; que nous protestons spécialement contre l'introduction du travail chinois dans aucune partie de la Confédération, et prions le gouvernement de renvoyer tous les Chinois qui sont maintenant au Canada, ou de leur imposer par tête, une taxe assez forte pour les

Sir RICHARD CARTWRIGHT

chasser d'ici ; que nous demandons que les ouvriers de Hamilton n'abs-tiennent de donner leur appui à aucun des partis politiques, à l'avenir, jusqu'à ce qu'ils aient obtenu par la législation, non pas des promesses, mais leurs droits.

Maintenant, si l'honorable ministre veut nous donner aucune raison plausible pour croire que les 400,000 personnes qu'il a fait venir dans ce pays, sont encore ici, je voudrais qu'il le fit. Je m'accorde avec l'honorable député de Cardwell en ceci : que je pense désirable de faire notre possible, en toute occasion, pour garder notre population dans le pays. Il est vrai que nous nous trouvons dans une position à peu près analogue à celle de plusieurs Etats de l'Est, avec cette différence qu'une grande partie du Canada est un pays presque entièrement nouveau, tandis que plusieurs de ces Etats sont fondés depuis 200 à 250 ans, et que la comparaison qu'il a faite, prête considérablement à la critique sous ce rapport. Maintenant, il n'y a jamais de vote demandé à la Chambre, sur lequel s'est imposé à nous plus impérieusement le devoir de demander des explications ; je vais plus loin et je dis que je n'ai jamais vu un ministre demander semblable vote dans de pareilles circonstances, et donner si peu d'explications qu'il l'a fait.

M. POPE : J'ai dit à l'honorable député que, d'abord, je n'avais aucune foi dans ses statistiques municipales pour Ontario et Québec, ou n'importe où ailleurs ; elles n'ont jamais été bonnes à rien. J'ai déclaré à l'honorable député que tous ces émigrants, homme pour homme, sont venus dans le pays. L'honorable député assure qu'ils en sont sortis. Eh bien, nous avons pris des renseignements sur l'endroit où, dit-il, ils sont allés pour la plus grande part ; nous avons épuisé tous les moyens possibles pour découvrir la vérité sur ce point, et cette année il y en a eu plus qui sont entrés par là qu'il n'en est sorti. J'ai pensé à m'assurer de ce qu'il y avait de vrai au sujet des personnes qui laissent le Manitoba. J'ai trouvé, par mes propres chiffres, que pour 6,000 qui en sont parties, 30,000 y sont arrivées. J'ai écrit alors à Washington, pour voir ce qu'on dirait là, l'on m'a répondu qu'en 1881, il était sorti du Manitoba 1,863 personnes ; en 1882, 1,390 ; en 1883, 1,143, et en 1884, 924, contre mes 6,000. Cette lettre est signée par M. Whitney, premier employé au bureau des statistiques.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que l'honorable ministre veut dire que les 300,000 personnes dont il ne rend pas compte sont établies dans les anciennes provinces ?

M. POPE : Un grand nombre de personnes sont parties pour le Manitoba, et l'honorable député sait aussi bien que moi, que leurs places ont été largement remplies par des immigrants venant de la mère-patrie. Sur ces 300,000 personnes, quelques-unes sont allées aux Etats-Unis, mais un bien plus grand nombre d'entre elles se sont dirigées vers le Manitoba et le Nord-Ouest. Est-ce que l'honorable député suppose qu'il donne une idée exacte du véritable état des affaires ? Nous savons, dit-il, comme il l'a proclamé par tout le pays, que de 1875 à 1878, la population ne quittait pas le pays, mais que ce n'est que depuis 1830 jusqu'à 1884 qu'elle a commencé à émigrer ? Nous savons que durant la première période la population laissait le pays parce qu'elle était opprimée et ne pouvait trouver rien à faire. Ne serait-il pas ridicule de supposer que, alors que des hommes peuvent gagner de bons salaires au Canada, comme ça été le cas, durant les quatre dernières années, ils auraient laissé le Canada pour les Etats-Unis. Non ; il n'y a rien de la sorte ; ils savent avoir l'œil à leur affaire et surveiller leurs intérêts. Je connais des centaines et des milliers d'hommes qui, l'année dernière, et celle d'auparavant, sont venus ici des Etats-Unis pour avoir de l'ouvrage. Mais l'honorable député ne veut accepter aucune preuve ; il prend les statistiques municipales, et il s'en va proclamer à cor et à cri, dans toute la province d'Ontario, que la population quitte le pays. Je ne crois pas qu'il ait réellement l'intention de tromper ou de mystifier le peuple, mais il a travaillé si

fièvreusement qu'il a fini par croire la chose lui-même. Quant aux comtés auxquels l'honorable député a fait allusion, il est indéniable que l'immigration dans les provinces d'en bas n'a pas été aussi considérable que je l'espérais. Je voudrais qu'elle le fût davantage. Les immigrants ont cependant été assez nombreux dans la province de Québec.

M. LANGELIER : Où vont-ils ?

M. POPE : Je vais dire à l'honorable député où ils vont. Il peut demeurer dans la cité de Québec, et ne jamais savoir où ils vont. Ils sont allés dans Richmond et Wolfe, Arthabaska et Drummond, dont la population est presque doublée, et Sherbrooke, et le comté de Compton. Que trouvez-vous dans Ontario ? Si j'avais le recensement, je pourrais montrer à l'honorable député où sont allés un grand nombre des immigrants. Dans plusieurs comtés d'Ontario la population est presque doublée. Un plus grand nombre d'entre eux sont partis pour le Nord-Ouest. Je défie l'honorable député de me donner une seule preuve que ces gens-là s'en soient allés aux États-Unis en nombres quelque peu considérables.

M. DAWSON : La population du district que je représente s'est accrue considérablement, durant ces quelques dernières années. Port-Arthur, où la population était de moins de 2,000, lors du dernier recensement, compte à présent une population de 6,000. Quant au district de la Rivière La Pluie, et au Portage-du-Rat, où il n'y avait que quelques personnes, lors du dernier recensement, nous avons maintenant une population de 3,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Et il est tenu compte de tous ceux-là, dans les statistiques d'Ontario.

M. DAWSON : Encore, cela montre-t-il où est allée la population. Un accroissement beaucoup plus considérable s'est produit dans la partie orientale du Manitoba, les îles Manitoulines, et l'île de Saint-Jean. L'an dernier, nous avons fait une estimation de la population, et au lieu de 20,000 qu'il y avait dans Algoma proprement dit, et 8,000 dans le territoire en contestation, on en compte maintenant 55,000 dans tout le district.

M. LANGELIER : Je suis très surpris de la conduite suivie par les honorables députés de l'autre côté. Leur politique semble être complètement changée depuis 1878. Peut-être serait-il intéressant pour eux qu'on leur rappelle ce qu'ils disaient alors à propos de la politique d'immigration. Le ministre de l'agriculture disait alors :

Il objecte à l'item, et en ce faisant, il sait qu'on va lui dire qu'il se trouvait dans la même position qu'en 1873-74. Cela n'est pas, cependant, car le gouvernement d'alors nommait ces agents pour de courtes périodes, pas plus longues que 8 mois, et jamais il n'a eu l'intention de rendre ces emplois permanents. Il suggérera aussi que cet item ne soit plus voté en bloc, sans explication. Si ces agents sont faits officiers permanents, la Chambre recevra d'eux des rapports au sujet de la manière dont l'ouvrage est fait.

Alors je trouve qu'un autre des honorables députés de l'autre côté, disait :

M. White (Hastings-Est) dit qu'il n'est pas nécessaire de retenir le corps des agents pour le présent. Un monsieur de Québec a \$1,500 par an, et un autre, un assistant, a \$1,000. Un seul homme serait suffisant :

Le ministre de l'agriculture ajoute alors quelques autres remarques sur ce sujet :

M. POPE (Compton) attire l'attention de la Chambre sur l'énormité de la dépense comprise sous ce chef, comparée au petit nombre d'immigrants qui n'ont pas dépassé le chiffre de 15,323. Il déclare que l'immigration n'est pas due au travail des agents, mais à des conséquences naturelles. Les agents de compagnies de paquebots ont beaucoup d'influence comme agents d'immigration.

Telle est la politique énoncée par les honorables députés en 1878 ; l'assertion qu'il était inutile pour nous de dépenser de l'argent pour attirer des immigrants en ce pays lorsque la population nous quitte pour aller aux États-Unis.

M. COCHRANE : C'est à cette époque qu'elle s'en allait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non ; ce n'est pas à cette époque qu'elle s'en allait.

M. COCHRANE : Elle s'en allait alors.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : De notre temps il ne partait pas un homme sur trois qui partent aujourd'hui.

M. LANGELIER : Le ministre de l'agriculture a déclaré que l'on a constaté le retour de gens qui sont revenus des États-Unis. Quelques-uns sont revenus, mais ils sont retournés aux États-Unis ; et il y a une explication bien simple du fait qu'il a mentionné, savoir : qu'à cette époque une grande crise commerciale sévissait aux États-Unis. On ne travaillait que la moitié du temps ou les manufactures étaient fermées.

M. POPE : Cela est exact.

M. LANGELIER : Quelques Canadiens français sont venus à cette époque, mais ils sont tous repartis depuis. Voyez les chiffres des rapports municipaux. Le ministre n'a guère confiance en ces rapports, probablement parce qu'ils ne viennent pas de son département.

Je sais de quelle manière le recensement et les rapports municipaux sont faits, et je dis que les rapports municipaux sont trois fois plus dignes de créance que le recensement. Je sais comment le recensement a été fait. Dans un grand nombre d'endroits il a été fait par des gens qui ne connaissent pas du tout les habitants, et qui ont recueilli des renseignements qui peuvent être tout à fait faux, tandis qu'il est impossible d'avoir une statistique basée sur un système propre à donner des rapports plus exacts que le système municipal de rapports de la province de Québec. Les estimateurs municipaux, lorsqu'ils font leur rôle d'évaluation, sont obligés d'aller de maison en maison pour s'assurer de la valeur de la propriété, et ils sont tenus on vertu du code municipal de la province de Québec, de faire le recensement de la population. Il est absolument impossible qu'ils puissent se tromper. Ils connaissent tous les gens qui habitent une maison avant d'y entrer, mais pour s'assurer du nombre exact, ils sont obligés d'aller de maison en maison. Le résultat est revisé chaque année par le conseil municipal ; chacun, dans le township ou la paroisse, connaît son voisin et sait quel est le nombre d'enfants nés pendant l'année. Je vais donner au ministre de l'agriculture quelques preuves du soin avec lequel la statistique municipale est faite. L'an dernier et l'année précédente, on a constaté que les rapports municipaux ne s'accordaient pas avec le recensement officiel. Comme ces rapports municipaux sont envoyés au secrétaire provincial, classés et publiés, les autorités à Québec ont pris la précaution de s'informer de la différence. Prenez la paroisse de Saint-Colomb de Sillery, près de Québec, et je sais personnellement que les données qu'il contient sont parfaitement exactes. Il y avait une grande différence entre la population donnée par le recensement et les rapports municipaux. L'officier du gouvernement écrivit au secrétaire-trésorier de Saint-Colomb pour attirer son attention sur cette différence remarquable. Voici sa réponse :

Quant à la diminution de la population, mentionnée dans le rapport, je puis dire que ce qu'on appelle la population flottante de la municipalité, c'est-à-dire les ouvriers qui forment une partie très considérable de cette population varie considérablement pendant certaines années. Lorsque le travail abonde et que les salaires sont élevés, ils affluent dans la paroisse en très grand nombre avec leurs familles, et restent ici tant qu'ils peuvent avoir de l'emploi ; dans le cas contraire ils s'en vont.

M. H. O'RYAN.

Il y a eu une grande diminution de la population, de 3,700 en 1882 à 3 500 en 1883. A Saint-Romuald, il y a eu une diminution d'environ 2,000 en deux ans, et cela ne peut être nié. Le député de Lévis (M. Guay) demeure en cet endroit ; je lui ai montré ces chiffres et il dit qu'ils sont tout à fait exacts. Mais le recensement officiel n'indique pas cela, vu que lorsque les gens étaient partis avec le faible espoir de revenir dans le pays, on les a inscrits comme étant

encore dans le pays. Ce n'est pas là un cas isolé, car j'ai vu plusieurs lettres explicatives. Voici une lettre du secrétaire-trésorier de Saint-Grégoire, dans le comté d'Iberville :

La population de cette municipalité était de 1,773 en 1882, y compris les absents, c'est-à-dire ceux qui étaient partis avec l'intention de revenir, mais ils ne sont pas encore revenus.

J. O. PION.

Voici une autre lettre du secrétaire-trésorier de Mille-Isles :

MONSIEUR, — En réponse à votre lettre du 21 février me demandant de corriger l'erreur relative au nombre d'âmes de cette municipalité, ma réponse est que 500 est le nombre qui m'a été donné par les estimateurs au mois de juillet 1881, et que c'est le nombre inscrit sur le rôle d'évaluation de la municipalité. En 1881, j'ai fait le recensement de cette municipalité, et conformément à vos instructions un grand nombre de jeunes hommes et de jeunes femmes qui sont actuellement aux Etats-Unis ou dans les autres provinces ont été inscrits tout comme s'ils vivaient avec leurs parents dans l'arrondissement, et qui jusqu'à présent n'ont pas commis le crime de la femme de Lot, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas regardé en arrière, et chaque année il en part d'autres.

Votre obéissant serviteur.

WM. STUART.

Voici une autre lettre du secrétaire-trésorier de Sainte-Anne de la Pérade, dans le comté de Champlain :

En réponse à votre lettre du 19 courant, j'ai l'honneur de vous informer que la diminution de la population dans cette paroisse qui est indiquée dans mon rapport de 1883, comparée à celle de 1882, est due à la cause suivante : que le rapport fait pendant l'année précédente, et dans lequel les familles de ceux qui étaient absents de la province étaient comprises, tandis que celui de cette année a été fait par le curé de la paroisse, en faisant sa visite paroissiale, et naturellement il n'a pas inclû ceux qui sont absents de la paroisse. C'est ce qui occasionne la différence.

A. D. TRUDEL.

Voici une autre lettre d'une autre paroisse de la province de Québec, dans le comté de Pontiac :

LESLIE, 26 février 1881.

En réponse à votre lettre portant la date du 19 septembre, et relative à la diminution de la population, je dois dire que cette diminution est due à l'émigration aux Etats-Unis. Pendant l'été de 1882, en un seul jour, le 2 juillet 1882, cinq familles comprenant trente personnes sont parties pour Stillwater, dans l'Etat du Minnesota ; après cela, presque chaque semaine d'autres familles sont parties de temps à autres. Depuis deux ou trois ans il y a quarante-quatre familles qui sont parties pour divers endroits aux Etats-Unis, et plusieurs d'entre elles ont abandonné du terrain qui ferait d'excellentes terres mais qui sont laissées en friche. Certains spéculateurs qui les avaient achetées dans l'espoir de les vendre plus tard à un prix beaucoup plus élevé se trouvent tout vendus eux-mêmes. Comme l'immigration continue ils n'ont aucune chance de les vendre.

F. S. R. PELLETIER,
Secrétaire-trésorier,

Voici une lettre d'une autre partie de la province, du Cap Saint-Ignace, portant la date du 1er septembre 1884 :

J'ai reçu votre lettre dans laquelle vous me demandez d'expliquer mon rapport de l'hiver dernier. La population ne paraît pas sur le rôle d'évaluation. J'ai consulté le curé à ce sujet et nous nous accordons à dire qu'il y a autant de diminution de la population que l'année dernière. Cette diminution est due à l'immigration aux Etats-Unis, émigration causée par le fait que l'exploitation des bois de construction a cessé.

(Signé), JOSEPH BOISSINOTTE,
Secrétaire-trésorier.

En voici une autre du comté de Nicolet :

SAINTE-BRIGITTE DES SAULTS, 5 septembre 1884.

Voici, au meilleur de ma connaissance, les renseignements que vous demandez. La diminution que vous remarquez dans la population de cette province est due à l'émigration aux Etats-Unis. Un grand nombre de cultivateurs irlandais ont quitté cet endroit pour aller demeurer aux Etats-Unis, et quelques-uns sont allés dans les townships de l'Est.

En voici encore une autre :

SAINT-ARMAND-OUEST, 5 août 1884.

J'ai reçu votre lettre du 22 dernier. En réponse, je dois dire que je n'ai aucun moyen de m'assurer du chiffre de la population de cette municipalité. J'ai demandé à celui qui a fait le dernier recensement, mais je n'ai obtenu de lui aucun renseignement, vu qu'il dit qu'on ne lui a pas permis de garder aucuns chiffres y relatifs.

F.-H. TROOP, sec.-trés.

J'ai un grand nombre d'autres lettres au même effet, expliquant les différences apparentes entre le recensement et les rapports municipaux, et l'expliquant toutes de la même manière, par l'émigration aux Etats-Unis. Mais, M. le

M. LANGELEIER.

Président, il n'est pas nécessaire de consulter les recensements du gouvernement ou des municipalités pour s'assurer que l'émigration est considérable. Tout homme qui voyage sur nos chemins de fer qui vont aux Etats-Unis, doit avoir été frappé du nombre de gens qui vont dans ce pays. L'été dernier, en faisant mon élection, j'ai été obligé de voyager sur le Grand-Tronc, au moins une fois par semaine, et parfois, plusieurs fois dans la semaine, et dans chaque convoi j'ai vu trois, quatre ou cinq wagons chargés de cultivateurs venant du bas de la province de Québec, et qui s'en allaient aux Etats-Unis. C'était pendant les premiers jours de la semaine que j'en voyais le plus grand nombre, vu qu'ils n'aiment pas à partir le samedi. Il est absurde de dire qu'il n'y a pas d'émigration de la province de Québec aux Etats-Unis. C'est nier le fait le plus évident et qui saute aux yeux de tous ceux qui connaissent quelque chose au sujet de cette province.

Nous savons que les honorables membres de la droite, lorsque l'ancienne administration était au pouvoir, critiquaient le crédit pour l'immigration, qui n'était que de \$120,000 par année, y compris la somme affectée à la quarantaine, tandis que cette année il s'élève à près de \$600,000. Nous savons qu'il y a eu un peu d'émigration en 1878, et que cela était dû à la grande crise commerciale et financière qui existait alors, mais ces raisons n'existent plus maintenant, et l'émigration est beaucoup plus considérable qu'elle n'était alors. J'ai parlé à ce sujet avec un grand nombre de messieurs du clergé, et tous s'accordent à dire que l'émigration dépeuple leurs paroisses. Et c'est la meilleure partie de la population qui s'en va. La plupart sont des jeunes gens forts et vigoureux qui vont travailler dans les manufactures des Etats-Unis. Je n'entreprendrai pas de discuter les causes de cet exode, mais je crois qu'il est important que nous connaissions les faits tels qu'ils sont, que nous ne continuions pas à nous endormir dans une fausse sécurité, en répétant sur tous les tons que nous jouissons d'une grande prospérité, que les immigrants affluent en ce pays, et que notre population ne s'en va pas, tandis que c'est le contraire qui est vrai.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Je crois que l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), a fourni une preuve bien faible lorsqu'il a cité le recensement pris par les municipalités d'Ontario comme preuve de l'étendue de l'émigration de cette province aux Etats-Unis. Il est très évident qu'aucun soin n'est apporté par les officiers municipaux dans l'énumération de la population. Je puis en parler avec connaissance de cause, en ce qui concerne la ville de Hamilton, car lorsque le recensement a été fait l'année dernière on a découvert que l'un des quartiers de la ville, où il était notoire que la population avait augmenté, a été rapporté comme ayant une population de plusieurs centaines de moins que l'année précédente. Cela a donné lieu à beaucoup de recherches et une nouvelle énumération a été ordonnée pour ce quartier, et l'on a découvert que les estimateurs avaient commis une erreur de plusieurs centaines de personnes ; que le quartier contenait réellement une population de plusieurs centaines plus élevée que celle que les officiers municipaux lui avaient attribuée. Dans plusieurs cas, dans les municipalités, les estimateurs ne font pas du tout de visites domiciliaires, mais prennent le rôle d'évaluation de l'année précédente, dans le but d'arriver à connaître la valeur des propriétés, puis ils estiment au hasard le nombre des personnes qui habitent chaque maison. Il y a au delà de huit ans que j'habite la ville de Hamilton, et on ne m'a jamais demandé combien de personnes habitent ma maison, ni le nombre de mes domestiques ni le nombre des membres de ma famille. Mais nous voyons de nos propres yeux tous les jours, qu'il y a constamment des étrangers qui arrivent. Tout homme qui habite la ville doit savoir qu'il ne peut parcourir les rues sans remarquer des étrangers. On ne peut dire que la population de Toronto,

London et Hamilton n'augmente pas. Mais, il y a sept ou huit ans Hamilton était une ville de 32,000 âmes, tandis que maintenant c'est une ville de 40,000 âmes.

Tout nous démontre qu'il doit y avoir une forte émigration qui se dirige vers ce pays. Quant au mémoire des ouvriers de Hamilton qui a été lu par l'honorable député, je crois qu'il détruit en quelque sorte l'argument de l'honorable député, vu qu'il renferme une plainte à l'effet qu'un trop grand nombre d'ouvriers affluent vers la ville, qu'une certaine classe de personnes est dirigée vers ce pays et vient faire une concurrence nuisible à nos propres ouvriers. Nous savons très bien que depuis deux ou trois ans il y a une forte dépression aux Etats-Unis et que les artisans de ce pays ont afflué vers le Canada parce qu'il leur était impossible de trouver du travail aux Etats-Unis. Cela a donné lieu à beaucoup de mécontentement parmi les ouvriers des différentes villes. Je crois que nous ne devons pas trop nous arrêter aux représentations faites par les membres de l'Union des ouvriers, vu qu'ils ont surtout en vue leurs propres intérêts; ils ne s'occupent pas précisément de l'intérêt du pays en général, mais ils ont en vue leurs intérêts particuliers, et ils voudraient exclure tout homme qui pourrait leur enlever une journée de travail. Ce n'est pas là un témoignage très désintéressé à l'appui des plaines portées contre le gouvernement relativement à sa politique d'immigration. J'ai sous la main mon avis d'évaluation pour l'année courante. Je crois que les estimateurs reçoivent instruction de faire le dénombrement de la population, mais c'est un fait bien connu qu'ils ne le font pas d'une façon satisfaisante. Mon avis d'évaluation ne contient qu'un seul nom, et c'est le mien. Cependant, j'ai trois domestiques et quatre membres de ma famille, ce qui fait sept personnes en tout, et cependant il n'y a qu'un seul nom. Voilà l'épèce de preuve que l'honorable député emploie pour appuyer son attaque contre le gouvernement. En ce qui concerne l'honorable député de Québec, je n'ai pas très bien compris où il en voulait venir, à moins qu'il n'ait voulu dire qu'un grand nombre de gens ont quitté sa province et qu'il voudrait les faire revenir. Je suppose qu'il a voulu parler de l'ancien temps, alors que ses amis étaient au pouvoir et lorsque la gêne existait dans tout le pays; mais maintenant que nous avons la prospérité ils voudraient revenir et ils désirent que le gouvernement paie les dépenses de leur rapatriement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'espère que nous allons ajourner maintenant, vu qu'il est tout à fait impossible de terminer la discussion ce soir.

M. PATERSON (Brant): Il serait opportun d'employer quelques heures à la discussion qui vient de commencer.

M. BERGIN: Si cela doit prendre quelque temps, nous ferions mieux de continuer.

M. PATERSON (Brant): Si je suis obligé de parler ce soir, ce ne sera pas sur cette question.

M. BOWELL: D'après notre expérience, il est tout à fait évident qu'il ne nous sert à rien de demander aux membres de l'opposition de continuer. Nous savons qu'ils peuvent empêcher la besogne de la Chambre d'être expédiée; que d'après notre système, ils peuvent parler en comité aussi longtemps qu'ils le désirent; et j'ai cru comprendre que la remarque de l'honorable député est une menace d'obstruction. Une menace a été faite par l'honorable député de Brant, et nous savons qu'il peut nous empêcher d'expédier la besogne s'il le juge à propos. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'une partie des estimations devront être adoptées avant le 1er juillet. Autrement, il nous faudra adopter d'autres moyens d'administrer les affaires du pays. Nous ne désirons pas couper court à la discussion sur cette matière. Je croyais que la discussion avait lieu au sujet du crédit général et s'appliquerait à tout l'article. Il peut se faire qu'il y ait d'autres points que les honorables députés se proposent de discuter, et il peut se

faire qu'il y ait des items particuliers contre lesquels ils aient l'intention de soulever des objections particulières, mais ces points pourront être discutés au long soit lors du discours ou lorsque le comité s'assemblera de nouveau.

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre parle d'une menace. Je n'ai fait aucune menace.

M. BOWELL: Alors je ne comprends pas la langue anglaise.

M. PATERSON (Brant): Le chirurgien général dit que s'il nous fallait prendre un peu de temps nous ferions mieux de continuer. J'ai répondu que si nous devions continuer ce soir ce serait sur une autre question. J'ai adressé mes remarques à un simple député et non à un ministre. C'est précisément dans ce sens que nous discuterions en tant que cela me concerne. Je n'hésite pas à le dire. Lorsque nous avons siégé ici jusqu'à deux heures du matin, je n'ai pas le moindre doute que je serai appuyé par mes commettants. Je n'appuierai pas là-dessus. Je n'ai pas encore parlé sur cette question. Je crois que demain peut-être, j'aurai l'occasion de dire quelque chose; mais s'il était nécessaire pour moi de continuer maintenant, et si je suis obligé de le faire à deux heures et demie du matin, je ne parlerai pas sur cette question, mais je parlerai de quelque chose que je comprends mieux et dont je suis plus convaincu, et c'est qu'à cette heure du matin nous sommes trop fatigués pour discuter cette question, et que nous devrions ajourner.

M. BERGIN: La remarque que j'ai faite a été faite en réponse à la menace de l'honorable à l'effet que si nous n'ajournions pas maintenant nous serions obligés de rester ici jusqu'à demain soir.

Sir HECTOR LANGEVIN: Naturellement, après ce qui a été dit par l'honorable député de Brant, nous comprenons très bien quelle sera la nature de cette discussion si nous continuons ce soir. L'intention est de faire perdre le temps à la Chambre si nous restons ici pour expédier la besogne du pays—ce que l'honorable député n'a pas l'intention de faire. Il veut parler pour tuer le temps. Il veut occuper le temps du comité à discuter la question de savoir si nous devons ajourner ou non.

M. PATERSON (Brant): Je nie formellement que le ministre ait le droit de dire cela.

Quelques honorables DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre!

M. L'ORATEUR: Les remarques de l'honorable député sont irrégulières.

M. PATERSON (Brant): Je me lève pour faire une déclaration.

M. le PRÉSIDENT: Non; l'honorable ministre des travaux publics a la parole et il est irrégulier de l'interrompre.

Sir HECTOR LANGEVIN: M. le Président, je répète tout simplement ce que l'honorable député a dit, que si nous continuons à siéger ce soir, il ne parlera pas relativement à la question, mais il discutera ce qu'il a dit savoir, que nous ne pouvons pas procéder davantage; qu'il parlera sur la question de l'ajournement et de la levée de la séance du comité. L'honorable député de Huron a proposé l'ajournement et j'ai essayé de l'engager lui et ses amis à continuer et à disposer de cet article. Je croyais, vu que nous l'avions discuté pendant si longtemps, que nous pouvions l'adopter, et j'ai plus tard suggéré qu'il serait peut-être à propos d'en finir avec cet article. L'honorable député n'a pas semblé disposé à faire cela, mais il n'a pas dit qu'il prendrait plus tard le temps du comité à parler pour tuer le temps. Mais l'honorable député qui venait de parler a dit qu'il n'avait pas dit: "Je parlerai pour tuer le temps" mais qu'il démontrerait que nous devons ajourner, que nous sommes fatigués. La Chambre et le peuple comprendront que l'honorable député ne veut pas expédier la besogne du pays, mais qu'il

veut nous retenir ici. Je croyais qu'après tout le temps que nous avons employé depuis cinq mois nous pourrions essayer de continuer. S'il ne veut pas discuter cette question, je ne demanderai pas à la Chambre de procéder. Je sais que mes amis ne demanderont pas aux honorables députés de rester ici dans un but tout autre que celui d'expédier la besogne du pays, et dans ces circonstances je propose que le comité lève la séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

M. PATERSON (Brant) : Le ministre des travaux publics a pris sur lui de me prêter des paroles que j'ai énergiquement contredites, et j'ai eu la satisfaction de voir qu'il a retiré ces paroles avant que de s'asseoir.

Quelques DÉPUTÉS : Non, non.

M. PATERSON (Brant) : Il a lui-même essayé de se servir d'expressions que je n'ai pas employées.

Quelques DÉPUTÉS : Non, non.

M. PATERSON (Brant) : Oui, il l'a fait.

Quelques DÉPUTÉS : Non, il ne l'a pas fait.

Un DÉPUTÉ : C'était une interprétation juste.

M. PATERSON (Brant) : Il a donné une interprétation à mes paroles, et je ne veux pas qu'un honorable membre de cette Chambre interprète mes paroles. Il a dit formellement que j'avais dit telle ou telle chose, et je dis que je ne l'ai pas dit.

Quelques DÉPUTÉS : Non, non.

M. PATERSON (Brant) : Il l'a fait.

M. WHITE (Cardwell) : Il ne l'a pas fait.

M. PATERSON (Brant) : Il l'a fait, et cela est prouvé par le fait qu'il a cité lui-même les remarques que j'ai faites. Voilà ce qu'en est l'honorable député de Cardwell. L'honorable député de Cardwell affirme ce que l'honorable ministre a rétracté. J'ai contredit énergiquement l'assertion de l'honorable ministre, et sauf le respect que je dois au président, je crois que j'avais parfaitement le droit de le faire.

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre, à l'ordre.

M. PATERSON (Brant) : La pratique qui a toujours été suivie lorsqu'une personne fait une déclaration ou attribue à un honorable député des paroles qu'il n'a pas dites.—

M. le PRÉSIDENT : Je ne crois pas que l'honorable député lui-même veuille prétendre qu'il a le droit de faire ce qui est contraire aux règlements de la Chambre. Sa conduite est irrégulière et il n'a pas le droit d'agir contrairement à la décision du président à moins qu'il en appelle de cette décision.

M. PATERSON (Brant) : Je ne sache pas que j'en appelle, mais je suis convaincu que la pratique parlementaire a toujours été jusqu'à présent, qu'un homme a le droit, lorsqu'un député fait une déclaration lui attribuant des paroles qu'il n'a pas prononcées, de se lever et de contredire. J'en appelle à vous, M. le Président, pour vous demander s'il n'en est pas ainsi.

M. WHITE (Cardwell) : Pas sans le consentement du député.

M. PATERSON (Brant) : Oui, sans le consentement du député.

M. DESJARDINS : L'ajournement, l'ajournement.

M. PATERSON (Brant) : Oui ; nous allons ajourné lorsque j'aurai terminé. Je n'ai pas d'objection à maintenir ce que j'ai dit, mais je ne permettrai pas qu'on me prête des paroles que je n'ai pas prononcées, et je n'ai pas dit que je resterais ici pour tuer le temps. J'ai dit que le temps du comité avait été complètement employé aujourd'hui, que j'avais rempli mon devoir comme membre de la Chambre et du comité, non en employant le temps à discuter, mais en écoutant le

Sir HECTOR LANGEVIN

débat et en surveillant l'expédition de la besogne. C'est ce que nous avons fait depuis 2 heures cette après-midi jusqu'à 2 heures et quart du matin, et j'ai dit que j'ai encore quelque chose à dire. D'autres ont dit : Il vaut mieux continuer maintenant. J'ai dit : Non ; je discuterai autre chose que la question.

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez.

M. PATERSON (Brant) : Les honorables députés croient-ils que je veux revenir là-dessus ? J'ai dit : je discuterai autre chose ; je discuterai une question qui m'intéresse plus et dont je suis plus convaincu, et c'est la question de la nécessité de l'ajournement. Voilà ce que j'ai dit. Mais le ministre des travaux publics s'est levé et a dit que je parlais ici dans le but de tuer le temps. Mais le temps de l'ajournement est passé ; le temps de la discussion de la question, par une entente mutuelle, par une entente reconnue—il y a un quart d'heure que le temps pour la discussion de la question est passé. Si les honorables députés croient que je veux abandonner la position que j'ai prise, ils se trompent, mais les paroles que le ministre des travaux publics a prononcées sont tout à fait différentes des miennes, et si les honorables députés disent que je recule, pourront-ils trouver à redire contre cette assertion ?

M. BOWELL : Je n'ai pas l'intention de prolonger ce débat, mais je suis bien aise de savoir que l'honorable député commence à comprendre sa position. Je n'ai pas dit qu'il parlerait pour tuer le temps, et je ne crois pas que personne l'ai dit.

M. PATERSON (Brant) : Oui.

M. BOWELL : Je ne m'amuserai pas à lancer des démentis d'un côté à l'autre de la Chambre avec l'honorable député, et c'est ce qu'il fait. Je ne crois pas que cela soit digne de sa part ou de n'importe quel député de se servir d'un pareil langage. Lorsque l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a suggéré, dans un bon esprit et avec beaucoup de raison, je dois le dire, que le débat sur cette question devrait être ajourné à cette heure avancée de la nuit, vu qu'il y avait parmi les membres de l'opposition d'honorables députés qui désiraient la discuter, et lorsque l'honorable ministre des travaux publics a demandé si cela ne pourrait pas être fait lors du concours, l'honorable député s'y est opposé et a dit qu'il valait mieux discuter la question en comité. On était à peu près arrivé à une entente à l'effet d'ajourner, lorsque l'honorable député de Brant s'est levé et a dit que s'il était obligé de rester ici il ne parlerait pas sur la question mais sur quelque autre question. Chacun sait ce que cela veut dire. Si la santé de l'honorable député est assez bonne pour lui permettre de parler ici pendant une demi-heure ou une heure sur la question d'ajournement, il pourrait tout aussi bien employer le temps à discuter la question d'ajournement, il pourrait tout aussi bien employer le temps à discuter la question. Je suis tout à fait convaincu que cette petite difficulté ne serait pas arrivée si la question eût été laissée à l'honorable député qui est pour le moment à la tête de l'opposition.

M. PATERSON (Brant) : Les remarques de l'honorable ministre m'obligent à en faire quelques autres. Les honorables députés tenaient à siéger, et cependant, ils ont immédiatement proposé de faire précisément ce que je suggérais. Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable ministre des travaux publics répète ce que j'ai dit, mais ce à quoi je me suis opposé c'était à ce qu'il m'attribuât des paroles que je n'ai pas prononcées. Ce que j'ai dit, c'est que si j'étais forcé de parler je parlerais sur la question d'ajournement, que je comprends mieux. L'honorable député de Huron-Sud arrangeait très bien l'affaire, et je le reconnais comme mon chef en cette Chambre lorsque mon chef est absent. Mais je tenais à ce que mon chef comprît bien ce que j'ai dit à ce sujet, car l'autre soir j'ai cru qu'il avait consenti un peu trop tôt à clore la discussion. Maintenant,

Je crois qu'il serait aussi bien que le comité se levât et rapportât progrès, et je pourrai terminer mes remarques demain.

Le comité lève la séance et rapporte progrès.

ESTIMATIONS SUPPLÉMENTAIRES.

M. BOWELL : Je présente un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. L'ORATEUR lit le message comme suit :

LANDOWNE,

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes les estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Dominion, pour l'exercice finissant le 30 juin 1885; et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ces estimations à la Chambre des communes.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 23 juin 1885.

M. BOWELL : Je propose que le message et les estimations supplémentaires y mentionnées soient renvoyés au comité général.

La motion est adoptée.

RAPPORT PRÉSENTÉ.

Rapport de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—(Sir John A. Macdonald).

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 2.35 a.m. mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 24 juin 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

AUGMENTATION DE LA POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 144) pour autoriser l'augmentation de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

M. BLAKE : Je n'ai pas l'intention de prolonger bien longtemps la discussion à la troisième lecture, vu que j'ai exprimé mes vues à une phase précédente, et que je n'ai pas changé d'opinion depuis. J'ai exprimé l'opinion qu'il est impossible à la Chambre de traiter suffisamment cette question d'une façon isolée, mais qu'elle devrait être considérée comme étant comprise dans la question générale de la protection du Nord-Ouest, en égard aux changements survenus dans l'état de choses qui existe en conséquence des événements récents, et en égard aux propositions relatives aux soldats citoyens du Nord-Ouest. L'honorable ministre ayant déclaré que cette mesure avait été préparée tout à fait en dehors de la récente insurrection, a indûment éliminé cette question de toute considération. Il a basé sa proposition pour une augmentation de la police sur des déclarations de la police relativement aux vols de chevaux, et je l'ai prié instamment de soumettre le rapport de la police à cheval pour l'année courante, et la nuit dernière il a été déposé sur le bureau de la Chambre trop tard pour que l'on pût s'en servir avec efficacité.

Je remarque que ce rapport, si maigre qu'il soit de renseignements relatifs à des événements importants qui ont eu lieu au Nord-Ouest pendant l'année, contient cependant

des allusions à des questions que l'honorable ministre aurait dû traiter, je crois, en discutant cette mesure. Par exemple, lorsque le commissaire traite la question des devoirs de l'effectif et explique ses vues sur la nécessité de son augmentation, il parle d'une question qui ne semble pas avoir été jugée digne de l'attention du premier ministre, savoir: le fait que l'étendue de la juridiction de la gendarmerie à cheval a été étendue à 150 milles à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses dans ce qui est ordinairement considéré comme faisant partie de la Colombie-Britannique. Je crois qu'il eût été à désirer que l'honorable ministre eût expliqué les circonstances dans lesquelles, et les arrangements d'après lesquels, et l'autorité—naturellement je crois qu'il y a une autorité statutaire limitée qui, si elle est exercée, je présume que les documents seront fournis pour nous l'indiquer—en vertu de laquelle ces arrangements ont été faits. Il aurait dû nous informer s'il a l'intention de rendre permanent le séjour de la police dans la Colombie-Britannique, et dans ce cas, nous dire quel effectif y serait cantonné, et en vertu de quels arrangements il y serait cantonné. Je ne saurais trop attirer l'attention de la Chambre sur le fait que cet effectif du Nord-Ouest a été établi et maintenu en vertu des droits et des devoirs exceptionnels que nous avons dans les territoires du Nord-Ouest, bien qu'il puisse surgir des circonstances qui rendraient nécessaire pour nous d'utiliser cet effectif dans d'autres parties du Canada. Cependant, si le gouvernement se propose de l'utiliser d'une façon permanente dans une province établie, nous devrions le savoir, et cela devrait nous être soumis comme une question politique importante, tant au point de vue constitutionnel qu'au point de vue de la dépense. Le commissaire fait allusion aux difficultés résultant de vols de chevaux; mais autant que nous pouvons en juger, c'est un officier et sept hommes qui ont été chargés du service nécessaire par ces désordres. Il peut se faire qu'à l'avenir on ait besoin d'un nombre beaucoup plus considérable, mais il affirme que, dans tous les cas, jusqu'au mois de juillet dernier, il y a eu, je crois, neuf chevaux de volés sur notre territoire et amenés aux États-Unis. Ceci ne semble pas être un nombre aussi considérable qu'on serait porté à le croire à en juger par ce qui a été dit d'abord par l'honorable ministre, et je ne trouve pas non plus dans ce rapport aucune mention des difficultés survenues au Manitoba, difficultés auxquelles, dans son second exposé, l'honorable premier ministre a fait une allusion toute spéciale. Si c'est l'intention de procurer au Manitoba, à l'est, et à la Colombie-Britannique à l'ouest, l'avantage des services de la police à cheval, une déclaration semblable à celle dont j'ai parlé relativement aux circonstances dans lesquelles, le temps pendant lequel, l'autorité en vertu de laquelle et les arrangements d'après lesquels l'effectif de police doit être utilisé pour le service, auraient dû nous être exposés aussi avant que cette Chambre fût invitée à considérer cette question, et à plus forte raison avant que la Chambre adoptât définitivement cette mesure.

J'ai dit que je citerais cette partie du rapport dans laquelle le commissaire fait allusion aux vols de chevaux :

La fréquence des vols de chevaux commis par des blancs, des métis et des sauvages dans toute l'étendue des territoires, forme une particularité remarquable dans les fastes du crime pendant l'année dernière, et à ce sujet, je me permettrai de dire quelques mots auxquels les circonstances donnent un certain à-propos. L'extension de la juridiction de la police à cheval, à partir du Manitoba d'un côté, jusqu'à un point situé à 150 milles à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses, a naturellement diminué de beaucoup l'effectif disponible pour le service des territoires. Et cela, joint au fait qu'au mois de juin dernier, pas moins de trente-six sous-officiers et soldats ont obtenu leur congé à l'expiration de leur terme d'engagement, n'a pas manqué de nous empêcher de porter secours aux victimes des vols dans bien des cas. Il est nécessaire de rappeler ici que les postes de police, tels qu'actuellement constitués, contenant des magasins du gouvernement très précieux, ne peuvent en aucun temps être laissés sans garde; et de plus, que les hommes et les chevaux ne peuvent résister indéfiniment à la fatigue.

Puis il discute la facilité avec laquelle les colons demandent à la police de faire cesser le vol des chevaux. Plus loin, il propose de recruter 300 hommes de plus, bien qu'il ne

disse pas si ce nombre doit être ajouté à l'effectif d'alors, qui vient d'être diminué d'au moins 36 hommes, ou 300 hommes en sus de l'effectif au complet. Or, le commissaire lui-même allègue que l'effet produit par l'augmentation de l'effectif a été diminué de beaucoup par le fait qu'on lui a confié des devoirs additionnels vers l'ouest, et sur ce point nous n'avons pas eu une déclaration aussi complète que celle que nous étions en droit d'attendre de l'honorable ministre lorsqu'il a proposé cette mesure importante. Il y a un autre point, et c'est la condition des caissons et affûts des pièces de 7 de la gendarmerie à cheval. Au sujet, trois ans auparavant, des rapports sont faits dans le rapport annuel, mais il n'en est pas question dans ce dernier rapport, et je prierais l'honorable ministre de nous dire s'il y a un rapport spécial à ce sujet.

Sir JOHN A. MACDONALD : Relativement à l'extension de la juridiction de l'effectif dans la Colombie-Anglaise, c'est tout simplement une mesure provisoire. Les services de la police à cheval le long de la ligne du chemin de fer pendant sa construction ont été très satisfaisants. Nous sommes informés qu'aux Etats-Unis, pendant la construction de quelques-unes des grandes lignes de chemin de fer, vu que l'approvisionnement des boissons enivrantes y était illimité, les meurtres parmi les terrassiers atteignaient une moyenne de un par jour—il peut se faire que cela soit exagéré, mais c'est ce que l'on m'a dit. La police à cheval du Nord-Ouest a rempli avec une efficacité digne d'éloge la tâche qui lui incombait d'exclure les boissons enivrantes des travaux de construction à divers points de la ligne, et la conséquence a été qu'il n'y a pas eu, je crois, une seule perte de vie dans les rixes ou les bagarres. Un grand nombre des terrassiers ainsi employés ont travaillé au chemin de fer pendant toute sa construction à travers la prairie. Du moment que le chemin s'est enfoncé dans les montagnes et sous la juridiction de la Colombie-Anglaise, cet état de choses a cessé. Il paraît que dans la Colombie-Anglaise, il y a eu des troubles sérieux, et je ne sais pas à l'heure qu'il est s'il n'y a pas eu perte de vie, mais, dans tous les cas, on craignait beaucoup qu'il n'y eût perte de vie, et l'acte concernant les travaux publics y a été mis en vigueur sur la demande de la compagnie de chemin de fer. En vertu de cet acte un commissaire ou magistrat stipendiaire a été nommé, et, bien que je crois que sa juridiction doit être limitée au Nord-Ouest, on croit qu'il est de la plus haute importance que le magistrat stipendiaire nommé pour prévenir ces désordres sur les travaux publics ait une force armée à sa disposition.

La conséquence a été qu'un détachement y a été envoyé sous les ordres du commissaire Steele, je crois, un officier admirable à mon avis, qui d'un bras vigoureux a réprimé toutes tentatives ayant pour but d'introduire des boissons enivrantes sur la ligne du chemin de fer pendant sa construction, dans les limites de la Colombie-Anglaise. Je regrette de dire que les autorités locales n'ont pas bien appuyé le magistrat stipendiaire, et au moment actuel, il y a un grand nombre de personnes qui ont des licences provinciales, et qui s'efforcent continuellement de contrecarrer les efforts dignes d'éloges faits par le magistrat stipendiaire dans le but d'exclure les boissons enivrantes de la ligne du chemin de fer dans la Colombie-Anglaise. Dans tous les cas, ce trafic a été supprimé, puis la force des circonstances résultant du soulèvement nous a forcés de rappeler le commissaire Steele et ses hommes. Cette Chambre connaît la belle conduite de cet officier à la tête de son détachement qu'il a conduit de Calgary à Edmonton. Il y a encore là quelques policiers. A en juger par les renseignements imparfaits que nous avons reçus, je crains qu'il n'ait été commis un grand nombre d'abus et que l'on n'ait profité de la diminution de l'effectif et du retrait de l'officier commissionné pour introduire des boissons du pays voisin dans notre pays. Cependant les chemins seront bientôt terminés, et alors les devoirs du magistrat stipendiaire cesseront, naturellement il

M. BLAKE.

sera rappelé. Ce n'est qu'une exigence purement temporaire qui a été cause que ces hommes ont été envoyés là.

Je partage pleinement l'opinion de l'honorable député lorsqu'il dit que la Colombie-Anglaise devra tout comme les autres provinces maintenir la paix dans ses propres limites, mais l'honorable député verra que c'est là un cas exceptionnel. Il n'y a pas dans cette région de population appartenant à la Colombie-Anglaise. La population affluera de l'Est à travers les plateaux des montagnes Rocheuses et Selkirk. Il ne vient personne de l'Ouest. Je n'ai aucune doute qu'un grand nombre de demandes de licences ont été faites—bien que je ne puisse en parler avec certitude—mais on a tenté d'introduire de vive force des boissons enivrantes parmi les hommes qui sont employés dans cette région, et je m'imagine qu'un grand nombre de demandes de licences ont été accordées en vue du revenu sans tenir beaucoup de compte de l'intérêt général de la province et de la cause du bon ordre dans cette partie du pays.

Je dois dire que le rapport n'est pas très complet. J'admets avec l'honorable député qu'il devrait être plus complet, et j'espère que cet état de chose sera amendé avant longtemps. Je crois que la province du Manitoba désire sincèrement remplir son devoir et ses obligations générales comme province, mais son gouvernement n'est pas riche, au contraire il est très pauvre, et le seul moyen de protéger la frontière contre le vol est d'employer la police à cheval.

Elle n'avait pas les moyens—je crois que si elle en avait eu les moyens elle l'eût fait volontier—d'organiser une police à cheval pour défendre sa propriété, et comme ces maraudes venant de l'autre côté de la frontière pourraient causer des complications internationales, le gouvernement a cru devoir employer l'effectif à surveiller la frontière et à maintenir la paix le long de la ligne. Je dois dire aussi que nous avons eu la coopération la plus cordiale de la part des officiers du gouvernement américain. Cependant il faut que cette question soit réglée et elle sera réglée dans la Colombie-Anglaise et le Manitoba, de sorte que nous pourrions en arriver à une conclusion permanente sur la question de savoir ce que nous devrions faire comme gouvernement et ce que nous sommes appelés à faire en vertu de la loi. L'honorable député a une fois ou deux demandé des renseignements au sujet des canons. Je ne sais pas qu'il existe des rapports spéciaux à ce sujet, mais ils ont d'abord été envoyés là, plutôt parce que l'on croyait—et l'expérience a prouvé qu'on avait raison, que les indiens éprouvent une terreur respectueuse pour le canon. Les canons étaient des pièces de 7, je crois.

M. BLAKE : Les pièces de 7 sont les canons de montagne.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a là deux canons de montagne. Je crois que les canons de montagne sont d'un calibre moindre que 7.

M. BLAKE : Il y a des canons de montagne d'un calibre moindre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Mais je crois que les canons de montagne sont des pièces de 3 ou de 5 lbs. Je ne puis dire si l'on a fait aucun rapport spécial relativement au calibre de ces canons. C'est une question de très peu d'importance, vu que ce sont des canons semblables à ceux que nous avons distribués dans nos villes pour montrer que nous avons des canons. Pour ce qui est de l'effectif, l'expérience des malheureux événements récents démontre qu'il nous faut des cavaliers pour faire la guerre d'une façon un peu convenable. Notre milice, qui s'est distinguée, a probablement été placée dans une position très désavantageuse en diverses occasions, vu le manque de cavalerie, et je crois que mon honorable ami le ministre de la milice dira que dans l'opinion du général nous avons besoin de cavaliers, soit environ 1,000 hommes—et l'organisation de la milice et avec l'école militaire que l'on se propose d'établir à Winnipeg, et qui sera semblable à celles qui sont déjà établies à Toronto, Frédéricton et Saint-Jean, cet effectif suffira, lorsque

la paix sera rétablie, lorsque le soulèvement des indiens sera écrasé, et lorsque les dernières cendres de la discorde seront refroidies. Je crois que ces 1,000 hommes toujours prêts à marcher dès le premier soupçon d'émeute ou de révolte, avec la milice du pays organisée et l'école militaire à Winnipeg, suffiront amplement pour prévenir la répétition de ces malheureux événements. En ce qui concerne la Colombie-Anglaise, je crois que je n'empiète pas sur les attributions de l'honorable ministre de la milice, qui me pardonnera s'il en est ainsi, lorsque je dis que la seule disposition militaire que l'on croit nécessaire de faire relativement à cette province est celle de l'établissement d'une batterie à Vancouver. On ne croit pas qu'il soit nécessaire pour le gouvernement de pourvoir à un autre effectif militaire.

Le bill est lu la troisième fois et adopté sur division.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose la troisième lecture du bill (n° 140) concernant la police à cheval du Nord-Ouest.

M. BLAKE: La seule recommandation que j'ai à faire à l'honorable ministre se rapporte aux amendements qu'il a introduits dans son bill l'autre jour. Je n'ai pas eu l'occasion de les lire, et je ne suis pas certain qu'ils soient tout à fait suffisants pour ce qui est essentiel à la protection des hommes et des officiers lorsqu'ils agissent comme corps militaire. Si j'ai bien compris le but des amendements, ils donnent un certain rang et plaçant les officiers commissionnés dans certaines positions correspondant à ce rang, mais il pourrait se trouver une position où les sous-officiers seraient obligés de prendre le commandement et de donner l'ordre de faire feu, comme le cas où tous les officiers commissionnés seraient hors de combat. Je ne crois pas que les amendements contiennent aucune disposition relative aux sous-officiers qui prendront le commandement dans de tels cas. Nous savons que la protection d'un effectif de ce genre dépend de la loi, et il me semble très important que les hommes, les sous-officiers et les officiers soient placés entièrement sous la protection et sous les restrictions du code militaire, lorsqu'ils agissent comme partie d'un effectif militaire.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député a raison. En vertu de ces lois ils font partie d'un effectif civique, d'une gendarmerie. En vertu des pénalités prescrites par les actes de la police à cheval, ils sont responsables. En vertu de ces actes ils n'ont pas plus de protection qu'il n'en est accordé par les actes relatifs à la police en Angleterre, et il peut très bien se faire que pour maintenir la paix d'une façon efficace, il faut que ce soit une organisation civique; cependant les hommes devraient avoir la même protection et les mêmes moyens de résistance et même d'agression que les troupes auraient dans le cas d'une collision avec des sauvages ou autres contrevenants à la loi. Cependant, je ne me propose pas pour le moment d'entrer dans ces détails. Jusqu'aux événements récents il ne s'est présenté aucune occasion où la police ait été obligé de faire feu excepté pour se défendre. L'acte a été introduit au Sénat à cause des événements récents, et si l'état de guerre s'était prolongé on aurait hâté son adoption dans les deux Chambres, vu qu'il était nécessaire de pourvoir à une omission bien naturelle de toute disposition relative à l'action conjointe de la police du Nord-Ouest et de l'effectif militaire.

Nous ne savons pas combien de temps cet état de choses se continuerait au Nord-Ouest, et nous avons présenté ce bill, vu que le commissaire avait reçu ordre de se mettre lui et tout son effectif sous le commandement et le contrôle du général commandant les troupes. Afin de prévenir toute complication le bill a été d'abord présenté au Sénat; il pourvoit à ce que, lorsque la police à cheval recevra instruction

par ordre du gouverneur en conseil d'agir concurremment avec les troupes, elle sera sujette à toutes les lois militaires qui régissent les miliciens et la milice en général.

La nécessité qu'il y avait de presser autant que possible l'adoption de ce bill, a cessé, je suis heureux de le dire; mais autant vaut l'adopter, car cela équivaut à une disposition générale à l'effet que, en vertu d'arrêtés du conseil, la police reçoit ordre de servir avec les militaires, elle sera soumise au code militaire, et de fait ses membres seront soldats. Je ne suis pas assez soldat pour dire si cela entraînera de nouvelles dispositions. Le général Middleton, qui, je l'espère, reviendra bientôt ici couvert des lauriers que lui a valu sa belle conduite dans les affaires du Nord-Ouest, a été prié par moi, par l'entremise du ministre de la milice, d'examiner l'organisation de cette arme et de faire rapport; et lorsqu'il arrivera ici toute la question de cette organisation sera étudiée à fond afin de rendre le service aussi efficace que possible. Après avoir discuté avec lui, j'espère que je pourrai, si je reviens ici à la prochaine session, soumettre un système complet à la considération de la Chambre, relativement à la police à cheval et à ses devoirs relatifs et comme corps militaire et comme corps civique.

M. BLAKE: La question dont vient de parler l'honorable ministre est une question au sujet de laquelle je ne me hasarderais pas à donner un avis sans l'avoir étudié beaucoup plus que je ne l'ai fait, car je suis assez jaloux de la liberté du sujet pour ne pas tenir à accorder des privilèges militaires à un corps civil. Ma position est tout simplement celle-ci: Vous décrêtez que dans certaines circonstances, la gendarmerie à cheval sera un corps militaire, et en cela le gouvernement a raison. Il faut que le corps soit soumis à la discipline et aux restrictions militaires, et dans ces circonstances il a droit aux immunités que la loi donne aux soldats agissant d'après des ordres. Ma question avait pour but de découvrir si la loi accorde ces immunités aux soldats, sous-officiers, ainsi qu'aux officiers mentionnés dans l'amendement. Il peut se présenter des occasions où un sous-officier serait obligé de prendre le commandement d'un petit détachement. Tous les officiers commissionnés peuvent être tués ou blessés; ou absents. Le sous-officier commandant qui ordonne le feu devrait être tout aussi bien protégé, tout aussi restreint que les officiers commissionnés qui, eux aussi sont sujets à des restrictions tout comme ils sont protégés par les immunités du code militaire. Ma question avait pour but de découvrir si la mesure de l'honorable ministre était complète sous ce rapport.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne crois pas que le bill couvre cette question. Les sous-officiers de la police à cheval se trouveraient dans la même position que les sous-officiers de milice. Je ne sais pas au juste si un sergent nanti du commandement est protégé d'une façon spécifique dans les règlements actuellement en vigueur pour l'armée. Dans tous les cas cette question mérite considération.

M. MILLS: Lors de la discussion relative à la gendarmerie irlandaise au parlement impérial, on a déclaré qu'il était impossible de faire un changement sans rengager tout le corps.

Sir JOHN A. MACDONALD: Elle remplit ses devoirs comme gendarmerie; mais je crois que, vu que nous sommes tous miliciens en Canada, nous pourrions passer une loi pour obliger l'honorable député à servir comme aumônier ou comme combattant; et nous pourrions faire la même chose en ce qui concerne la police à cheval. Le ministre de la milice a appelé l'attention sur le fait que le bill contient les mots "tout officier ou membre." Je crois que cela s'applique aux sous-officiers dont il a été question; mais c'est là un sujet qui pourra être discuté plus tard.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

REGLEMENT DES RÉCLAMATIONS DU MANITOBA.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour considérer certaines résolutions proposées pour le règlement final des réclamations de la province du Manitoba contre le Dominion.

Sur la résolution 4,

M. BOWELL: Cette résolution, qui a été rédigée par le greffier en loi, n'est pas tout à fait exacte. En lisant l'arrêté du conseil, il a confondu l'allocation *per capita* avec l'augmentation projetée du compte du capital. L'arrêté en conseil se lit comme suit :

Avant été délégué pour la province du Manitoba pour insister auprès du Conseil privé, pour que ce dernier reconsidère son offre du 20 mai dernier, relativement au règlement des réclamations de la province, nous suggérons respectueusement les modifications suivantes comme base de règlement :

"Que le Dominion paie annuellement à la province la somme de \$103,000 au lieu des terres. Que le capital de la dette"

Pas la dette *per capita*, comme le comité le remarquera...

En considération de ce que dessus, soit allouée sur une population de 125,000 au lieu de 150,000, etc.

D'après l'arrangement qui a été proposé mais qui n'a pas été accepté par la législature du Manitoba, à une session précédente, la proposition était de baser le capital de la dette de la province sur une population supposée de 150,000. Au lieu de cela on a fait un changement de façon à baser la dette sur une population supposée de 125,000, mais l'allocation *per capita* est continuée sur le chiffre de la population de 150,000 et n'est pas réduite. Le comité verra très clairement où l'erreur a été commise; en conséquence, les officiers du département en faisant leurs calculs les ont faits sur la base des résolutions telles qu'elles avaient été préparées et fournies au département. Hier soir, pendant les délibérations à ce sujet, mon honorable ami à ma gauche (M. McLellan) a attiré mon attention sur l'arrêté du conseil, et en le lisant attentivement on a alors découvert comment la bëve avait été commise. Naturellement le comité verra que cela rend les conditions beaucoup plus libérales en faveur du Manitoba, qu'elles ne l'auraient été en vertu de la base supposée sur laquelle nous procédions hier soir. En conséquence, il sera nécessaire de biffer dans le paragraphe maintenant soumis au comité, après le mot "sera" dans la troisième ligne de la quatrième résolution, les mots "à partir du dit premier jour de juillet prochain, allouée seulement sur une population estimée à 125,000 âmes," et le paragraphe se lira comme suit :

Que l'allocation annuelle *per capita* à la province, de 80 cents par tête, faite en vertu de l'Acte 33 Victoria, chap. 3, sur une population estimée à 17,000 (augmentée en vertu du 45 Vic., chap. 5, à 150,000) sera sujette à augmentation tel que mentionné ci-après, savoir, etc.

Puis changer les mots dans la 41e ligne du bas du même article, 125,000 à 150,000. Cela laissera l'allocation *per capita* sur la base de 150,000 et non sur la base d'une population de 125,000. Puis, on se propose d'ajouter les mots suivants après les mots "actes subséquents" dans la 3e ligne du 65e paragraphe :

Sera, à partir du 1er juillet 1885 calculé sur une population de 125,000, au même taux *per capita* que celui qui a été alloué sur la population estimée tel que pourvu dans l'Acte 33 Vic., chap. 3.

C'est-à-dire que lorsque la province est entrée dans le Dominion, cette population était estimée à 17,000. La condition financière de la province en vertu de l'arrangement actuel, telle que comparée à ce qu'elle recevait auparavant, est celle-ci : le montant total payé à cette province l'année dernière a été de \$232,694.30. Si vous y ajoutez l'augmentation que l'on se propose de faire à la place des terres, de 100,000 au lieu de \$45,000; en d'autres termes, si vous ajoutez \$55,000 vous avez un total de \$287,694.30 payé à la province et les 5 pour 100 additionnels sur le montant de la dette. Je puis ajouter de plus que la dette basée sur les 125,000 de population, au même taux qui a été alloué on

Sir JOHN A. MACDONALD.

1870, sera calculé au taux de \$27.77, et l'intérêt sera payé à la province, moins cependant ce qui aura été dépensé par le gouvernement de cette province pour ce que dans les autres provinces on appelle des améliorations locales. Il faudra que cela soit déduit de la dette totale, la balance est encore inconnue et on s'en occupera plus tard. Calculée cependant d'après cette base, la dette sera considérablement augmentée et s'élèvera à environ \$4,000,000, ou peut-être un peu plus. Le comité se rappellera qu'un montant d'argent très considérable a été dépensé depuis 1870, alors que cette province est devenue partie de l'Union, pour ce que l'on appelle avec raison des améliorations locales, et dont le coût, dans d'autres provinces, aurait été porté au compte du capital. Je ne puis informer le comité du montant avant que l'on ait relevé avec soin le montant qui a été dépensé et le montant qui est resté au crédit de la province. Je puis dire aussi, pour l'information du comité et de l'honorable député qui m'a demandé hier soir quelle était l'étendue probable des savanes—bien que cette question ne soit pas actuellement à l'étude—que le département de l'intérieur a mis l'un de ses expéditionnaires à l'œuvre pour découvrir approximativement l'étendue de ces terres dans cette partie de la province qui a été arpentée, et je ne doute pas que nous pourrions soumettre ces arrangements à la Chambre avant l'adoption du bill.

Sur le premier amendement,

M. BLAKE: Cela me semble augmenter considérablement les charges du public. N'est-il pas vrai?

M. BOWELL: Oui, cela les augmentent.

M. BLAKE: Je ne suppose pas qu'il soit possible pour l'honorable ministre de proposer en comité un amendement augmentant les charges publiques. Son devoir est de proposer une résolution et de la proposer de la manière ordinaire.

M. BOWELL: L'honorable député a raison d'après la stricte application des règlements parlementaires; mais comme ces documents sont devant la Chambre depuis très longtemps, et comme je supposais que tout le monde les avait consultés, j'ai pris la liberté de procéder de cette manière. Si l'honorable député s'y oppose, il faudra que la question soit remise à plus tard.

M. BLAKE: J'avais grand tort, mais je supposais réellement que l'honorable monsieur pensait ce qu'il disait dans cette résolution. Ce n'est pas ma faute.

M. BOWELL: Ce n'est pas la faute de l'honorable député; mais comme nous sommes dans un siècle de progrès et comme l'honorable député est membre d'un parti de réforme, je croyais qu'il ne s'opposerait pas à cette réforme.

M. BLAKE: Pas du tout, mais j'aime qu'on observe les vieilles règles parlementaires.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ceci est tout simplement une erreur de rédaction de la part de notre respecté greffier en loi, qui a confondu l'allocation annuelle *per capita* avec le paiement capital. Mais cet article n'augmente pas du tout les charges publiques.

M. BLAKE: C'est l'honorable ministre des douanes que l'honorable premier contredit. Ce n'est pas moi.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député sait que l'allocation annuelle de 80 centins par tête est basée sur une population de 150,000 en vertu de la loi actuelle. Cette résolution propose de la réduire à 125,000. Ceci est tout simplement pour conserver la loi telle qu'elle est.

M. BOWELL: L'honorable monsieur a parfaitement raison en disant que ceci est une contradiction littérale de ce que j'ai dit. Lorsque l'honorable monsieur m'a posé la question, j'ai supposé qu'il voulait parler de l'effet général de toutes les résolutions. C'est pourquoi j'ai dit que l'amén-

dement augmentait la dépense publique. A l'avenir je ferai attention lorsque je répondrai à l'honorable monsieur, parce que je sais qu'il est très enclin à la critique.

M. BLAKE: Je ne crois pas que la remarque de l'honorable ministre soit tout à fait juste. Il propose sans en avoir donné avis un amendement important à l'article. Je lui ai demandé si cet amendement aurait pour effet d'augmenter ou non les charges publiques. Il a répondu affirmativement. Dans ces circonstances j'ai déclaré que la règle parlementaire devrait être suivie. Maintenant que le premier ministre déclare que l'honorable monsieur avait tort, ce dernier dit que je suis très incliné à la critique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne crois pas que l'on puisse dire cela relativement à la question posée par mon honorable ami, au moins dans le cas actuel, car le ministre des douanes se rappellera que je lui ai posé la même question hier, et il m'a dit qu'il calculait que \$250,000 seraient alloués à la province du Manitoba. Mais l'allocation que nous nous proposons de faire s'élèverait à \$420,000, moins 5 pour 100, ou de toute somme qui pourrait être avancée sur le compte du capital.

M. BOWELL: Dans aucun de ces calculs n'étaient compris l'intérêt sur le montant à notre crédit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Naturellement, le montant, je crois, s'élèverait à environ \$325,000, ce qu'il croyait être le reste du capital auquel elle avait droit. Il se rappellera que je lui ai demandé si la demande faite dans la législature du Manitoba n'était pas pour \$150,000 par année. La somme que l'on se propose actuellement de donner sera presque aussi élevée, bien que je ne sache pas et qu'il ne sache pas combien doit être déduit de son compte de capital. D'après ce que je me rappelle de l'état de leur compte, il se compose en grande partie d'argent retiré en sus de ce qu'il leur revenait, et je crois que son estimation d'hier est approximativement exacte lorsqu'il dit qu'environ \$1,000,000 a été avancé. Mais il est probable que \$150,000 ou pas beaucoup moins de \$200,000 seront ajoutés au revenu de la province du Manitoba par ces résolutions.

Sur la résolution 6,

M. BLAKE: Il y a une forte augmentation des charges publiques. Cela devrait être recommandé par un message et précédé d'une motion pour que la Chambre se forme en comité, mais pas le même jour que la résolution est présentée. L'honorable ministre propose d'amender les résolutions sans prendre aucune de ces précautions sur lesquelles la sagesse du parlement a insisté et dont l'absence annulerait toutes les délibérations de cette mesure.

Sir JOHN A. MACDONALD: La sanction de la couronne y sera donnée. Si l'honorable député insiste, cette résolution sera remise à plus tard, mais il s'agit tout simplement de mettre à exécution les arrangements conclus avec le Manitoba. C'est une transposition de paroles tout à fait accidentelle, le rédacteur ayant confondu les deux propositions, le capital avec le paiement annuel. Ceci est réellement ce qu'on avait l'intention de proposer, et je suis certain que dans le cours ordinaire des choses l'honorable député ne s'y opposerait pas. S'il ne tient pas beaucoup à s'y opposer, je demanderais que la résolution soit adoptée maintenant, la sanction de la couronne ayant été obtenue.

M. BLAKE: Je ne crois pas que cela puisse se faire. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord lui-même a pourvu à ce que toute motion tendant à augmenter les charges sur le peuple soit précédée des formalités dont j'ai parlé. L'honorable ministre tenait tellement à ce que cette règle saine et ancienne fut maintenue qu'il en a fait une disposition draconienne dans l'Acte, croyant sans doute qu'à l'avenir quelque mauvais gouvernement pourrait la modifier s'il était en son pouvoir de le faire. Ayant aussi

sagement protégé ce droit il y a 18 ans, il lui est impossible aujourd'hui de revenir là-dessus.

La résolution est remise à plus tard.

Les résolutions devront être rapportées.

MAINTIEN DE LA PAIX.

M. CARON: Je propose la seconde lecture du bill (n° 131) pour amender de nouveau l'Acte pour pourvoir plus efficacement au maintien de la paix dans les environs des travaux publics et les actes qui l'amendent. Il n'y aura aucun changement au principe de l'acte. C'est tout simplement une refonte des divers amendements.

Le bill est lu la seconde fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. CARON: Ces articles ont été rédigés de nouveau. Le but est de refondre les amendements qui ont eu lieu depuis que l'acte a été d'abord introduit. Dans la nouvelle rédaction les expressions ont été légèrement modifiées, mais il n'y a pas de changements importants, excepté la substitution du mot "et" au mot "ou."

M. WELDON: L'article 12 rend une personne passible d'emprisonnement lorsque son commis s'est rendu coupable de l'offense à son insu.

M. CARON: C'est là l'ancienne loi.

M. WELDON: Je crois qu'il serait très dur d'emprisonner un homme pour six mois pour une offense commise par son domestique, peut être contre ses ordres.

M. MILLS: C'est s'éloigner de beaucoup de la règle ordinaire de la loi criminelle ou des règlements de police. Si un domestique fait du tort à quelqu'un, le maître peut être passible de dommages, mais c'est s'éloigner beaucoup des règlements reconnus par nos lois que d'appliquer cela au droit criminel.

M. CARON: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député, mais cet acte a pour but spécial de maintenir la paix dans les environs des travaux publics, et dès le commencement l'intention évidente a été de le rendre aussi strict que possible.

M. WELDON: Nul doute que cela est vrai, mais tout en comprenant que la pénalité devrait être appliquée lorsque le commis est en contravention avec l'approbation du patron, il est très dur de rendre le patron passible d'emprisonnement lorsque l'acte est commis sans son consentement.

M. CARON: Ceci est une copie exacte de l'ancienne loi, chapitre 24, 32-33 Victoria, acte concernant les travaux publics. Le principe sur lequel cet article est sans doute basé, est que le propriétaire de tout établissement de ce genre est censé avoir le contrôle sur ses employés, et les conséquences de la vente des boissons sur les travaux publics peuvent être assez graves pour que la loi puisse être interprétée dans le sens le plus strict possible. Mais excepté dans des circonstances comme celle-ci, j'admets avec l'honorable préopinant que c'est peut-être aller trop loin que de rendre un homme responsable d'un acte commis par une personne qui n'est pas sous son contrôle. Naturellement, s'il n'est pas prouvé que le coupable est l'agent du propriétaire, ce dernier ne peut être tenu responsable.

M. WELDON: La loi des licences pour la vente des boissons pourvoit à ce que toute contravention soit endossée sur la licence et à ce que trois convictions entraînent non seulement l'annulation de la licence, mais rend le licencié incapable d'obtenir une licence pendant trois ans. J'ai eu connaissance d'un cas où le commis a violé la loi contrairement à l'ordre exprès du propriétaire. Dans un cas sem-

blable, assurément que le patron ne devrait pas être responsable.

M. CAMERON (Huron) : Nul doute qu'en général il soit très mal de rendre un homme responsable au criminel pour une offense commise par un autre à son insu et contre sa volonté formelle. Je crois que l'acte des licences pour la vente des boissons rend le patron responsable de toute violation du statut commise par l'employé ou l'agent; mais dans le présent article l'honorable ministre pourvoit non seulement que le patron sera responsable de la culpabilité de l'employé, mais encore pour tout ce qui sera fait par des personnes qui ne sont ni ses employés ni ses agents. Je crois que l'honorable ministre devrait biffer les mots "ou autre personne"; le propriétaire ne devrait pas être responsable de ce qui est fait par d'autres personnes.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'article ne dit pas qu'il sera responsable des fautes commises par toute autre personne, mais "tout homme qui par lui-même, son commis, domestique, agent ou autre personne qui viole la loi." Il faut que l'acte soit commis par l'entremise de son commis, agent, domestique ou toute autre personne. Je présume que les mots "ou autres personnes," que je vois insérés ailleurs sont là dans le but d'atteindre une personne qui pourrait être l'agent mais qui cependant agirait sous l'autorité du patron.

M. BLAKE : Tout dépend de la question de savoir si l'interprétation du premier ministre est exacte. Si elle est exacte, il n'y aura pas de mal apparemment à laisser l'article tel qu'il est, parce que dans ce cas il est impossible de condamner un homme à moins qu'il ait commis l'acte par l'intermédiaire d'un autre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que nous devons nous en tenir à l'article tel qu'il est.

M. CAMERON (Huron) : L'interprétation donnée par le premier ministre n'est pas exacte, et ce n'est pas l'interprétation donnée par les tribunaux d'une loi analogue rédigée en des termes analogues. Si cette loi est adoptée, si un employé vend des liqueurs à l'insu et contre la volonté expresse et les ordres formels du patron, le patron n'en est pas moins responsable. Il ne devrait être tenu responsable de ce qui est fait par ses employés à sa connaissance.

M. CARON : Je crois que l'article peut fort bien être interprété dans le sens indiqué par le chef du gouvernement. Je considère que tout homme qui se met en contravention à la loi, soit par lui-même soit par son employé sera passible du châtement.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'axiome de droit dit : *Qui fecit per alium fecit per se*. Il est décrété qu'un patron sera responsable de tout acte commis par lui-même ou par l'entremise de son domestique, de son agent ou autre personne. Nul doute que ces mots ont été insérés pour démontrer que l'application de cet article doit être considéré comme général. Il a été préparé dans le but de faire sentir la vigueur du bras de la loi pour faire disparaître le mal. Et si le *mens rei* n'existe pas, si une personne viole la loi en vendant des liqueurs enivrantes, ce serait un acte criminel, tandis que dans le cas contraire il en serait autrement.

M. MILLS : Cet article assimile les deux cas.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si le patron commet l'acte lui-même. Si une autre personne sous ses ordres commet l'acte, la contravention est le fait d'un individu distinct, d'une entité distincte.

M. WELDON : On a donné une interprétation toute différente à l'Acte des licences pour la vente des liqueurs enivrantes, qui repose principalement sur le même principe que le bill actuel. On a décidé que lors même qu'une personne commet l'acte en contradiction directe avec les ordres du patron, ce dernier

M. WELDON

est cependant passible de la pénalité, et je crois qu'il est juste qu'il en soit ainsi, vu que cela rend le patron responsable envers le public de la bonne conduite de ses domestiques. Mais lorsque vous appliquez ce principe à l'emprisonnement obligatoire en sus de l'emprisonnement pour défaut de paiement de l'amende, je crois que vous allez trop loin.

M. MILLS : Ce 12ième article est basé sur un principe d'intérêt public. Nous tenons les personnes qui font le commerce des boissons enivrantes strictement responsables des actes de leurs employés. Un certain privilège leur est accordé par leur licence et nous les tenons responsables des actes des personnes qu'ils emploient. C'est ainsi que les tribunaux ont interprété la loi, et je crois que nous devrions nous en tenir à cette interprétation. Si le patron plaide que l'acte a été commis sans son autorisation, on lui répondra qu'il doit avoir soin de bien choisir ses employés; mais lorsque vous rendez le maître responsable du fait du domestiques en matière de droit criminel, vous allez beaucoup plus loin et vous appliquez à un règlement de police ordinaire, les principes du droit criminel.

Sir JOHN A. MACDONALD : En premier lieu, il n'y a pas de tout d'emprisonnement comme punition. C'est tout simplement un moyen de faire payer l'amende.

M. MILLS : C'est une punition dans l'autre partie de l'article.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui; en ce qui concerne la seconde pénalité. Supposez qu'un voyou pénètre par effraction dans la buvette et donne de la boisson à l'un de ses amis, le propriétaire de l'établissement ne serait pas responsable en vertu de cet article. Il faut qu'il y ait le *mens rei*. Il faut qu'il y ait quelque relation entre le patron et le contrevenant; un aubergiste fait un signe à un voyou qui n'est ni son agent ni son commis, et ce dernier donne de la boisson. Il peut se faire que ce soit un propre-à-rien qui ne craigne pas d'aller en prison; dans ce cas la loi est éludée. La loi ne donne lieu à aucune oppression, et je ne crois pas que nous devions l'affaiblir.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable ministre procède encore d'après la supposition qu'il doit y avoir *mens rei* de la part du propriétaire pour que cela puisse constituer une offense. Il n'y a aucune nécessité pour qu'il en soit ainsi d'après la loi telle qu'interprétée par les tribunaux d'Ontario. Si l'offense est commise par un domestique, commis ou agent, contrairement aux ordres formels du patron, le patron est tenu responsable tout de même, et c'est ainsi que les tribunaux interpréteront le bill de l'honorable ministre. Ou les tribunaux se trompent, ou l'honorable ministre se trompe dans son interprétation; mais nous devons prendre l'interprétation des tribunaux. Conséquemment, nous ne devrions pas adopter cet article sans savoir exactement ce qu'il veut dire. Si vous retranchez les mots "ou autre personne," d'après l'interprétation de la loi par les tribunaux, le propriétaire serait responsable, même si l'offense n'était pas commise par ses serviteurs ou agents ou par d'autres personnes. L'honorable ministre n'a aucun précédent pour une semblable disposition. Il faut que la personne ait été revêtue de quelque responsabilité par le patron pour que ce dernier puisse être tenu responsable ou doive être tenu responsable. En conséquence, l'honorable ministre aurait dû agir d'après sa propre interprétation de la loi et non d'après l'interprétation du premier ministre, vu que le premier ministre suppose que l'offense ne peut être commise, excepté à la connaissance du patron. Je dis que l'offense peut être commise sans que le patron en sache rien. Il devrait être tenu responsable si son commis ou son serviteur commet l'offense, mais non si l'offense est commise par une personne qui n'est ni son commis, ni son serviteur, ni son agent. S'il permet à l'article d'être accepté tel qu'il

est, l'honorable ministre commettra peut-être une grave injustice envers des innocents.

M. WELDON : Il a été décidé, en vertu de l'acte concernant les licences de boissons, 1883, qu'un propriétaire traduit devant les tribunaux pour vente de boissons le dimanche, était responsable, bien que la boisson fût vendue à son insu par son commis. La cour a non seulement décidé qu'il était passible de la pénalité, mais le fait a été endossé sur sa licence comme une contravention à la loi. La rédaction de cet article diffère quelque peu de l'ancien article. D'après l'ancien article, la pénalité était de \$20 pour la première offense, de \$40 pour la seconde, et de l'emprisonnement pour la troisième; tandis que cet article fixe l'amende à \$40 et les frais pour la première offense, la même pénalité et six mois d'emprisonnement pour la seconde offense. Il me semble que l'emprisonnement pour six mois devrait être limité, au cas où l'offense serait commise à la connaissance et du consentement tacite ou exprimé du patron.

M. CARON : Le bill tel que présenté m'a été transmis par le département de la justice. Je dois dire que j'ai beaucoup de confiance en l'expérience des deux honorables députés, l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) et l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), et je proposerai que l'article soit maintenant adopté, mais avant la troisième lecture, j'examinerai la question, et je ne doute pas que nous en arrivions à une conclusion satisfaisante.

Sur l'article 4,

M. CAMERON (Huron) : L'article 14 décrète ce qui suit :

Si aucune personne jure ou affirme devant un commissaire ou juge de paix, qu'elle a raison de croire et qu'elle croit que des liqueurs enivrantes, au sujet desquelles on a commis ou on a tenté de commettre une violation des dispositions de l'article 11 du présent acte se trouve quelque part, elle pourra obtenir un mandat de recherche et le confier à qui de droit pour le faire exécuter.

L'honorable ministre a changé la loi du tout au tout à ce sujet. En vertu des dispositions de l'ancien statut, aucun mandat de cette nature ne peut émaner excepté sur le serment ou l'affirmation de trois témoins dignes de foi, à l'effet qu'ils croient que l'offense a été commise ou que l'on a tenté de la commettre. C'était là une garantie à l'effet que l'on n'abusait pas de ce genre de procédure. Peut-être était-ce aller à l'extrême que d'exiger la disposition de trois témoins dignes de foi avant que de donner un mandat de recherche; mais en vertu de cette disposition vous décrêtez, qu'un mandat de recherche pourra émaner sur la déposition d'un seul témoin à l'effet qu'une offense a été commise ou qu'on a eu l'intention de la commettre. Je ne sache pas qu'il existe une seule loi anglaise qui exige la déposition de trois témoins dignes de foi avant qu'un mandat de recherche puisse émaner. Si une offense a été commise contre la loi, comme le larcin par exemple, et si les effets sont encore entre les mains du coupable, toute personne peut obtenir un mandat de recherche sur l'affidavit de toute personne exposant que l'offense a été commise et qu'elle croit que les effets sont encore en la possession de l'auteur du vol. En vertu des dispositions de votre statut, vous décrêtez que si une personne donne son affidavit à l'effet qu'une offense a été commise ou qu'on a l'intention de la commettre, elle peut obtenir un mandat de recherche. C'est là un principe tout à fait inconnu en droit criminel, et cela ouvre la porte à la dûtreté et à l'inconduite qui voudrait mettre un mouvement les rouages de la loi sans cause justifiable. Dans quelles circonstances un homme peut-il être justifiable de jurer qu'on a eu l'intention de commettre une offense? Je puis comprendre les dispositions de la loi qui vous permet de mettre en mouvement les rouages judiciaires sur l'affidavit d'un témoin digne de foi, à l'effet qu'une offense a été commise, mais l'honorable ministre s'est arrogé le pouvoir de mettre en mouvement les rouages de la loi sur un affidavit à l'effet que l'on a l'intention de commettre une offense.

Cela donnera aux gens qui ont des rancunes particulières à satisfaire l'occasion de présenter ou peut-être de ruiner leurs ennemis. Je n'irai pas jusqu'à insister sur la nécessité d'avoir trois témoins dignes de foi, mais je crois que le bill de l'honorable monsieur aurait dû se borner aux cas où l'offense a été commise.

M. CARON : La première objection de l'honorable député était à l'effet que l'ancienne loi telle qu'elle était, exigeait trois témoins dignes de foi et qu'en cela elle était préférable au présent acte tel que l'on cherche à l'amender.

M. CAMERON (Huron) : Au contraire, j'ai dit qu'il n'y avait aucune nécessité d'avoir trois témoins.

M. CARON : J'ai compris la seconde objection de l'honorable député; je crois que la loi serait insuffisante si l'opinion de l'honorable député devait prévaloir. Dans ces districts où l'on exécute de grands travaux publics, on comprend facilement comment un homme peut donner un affidavit à l'effet que c'est l'intention d'une certaine personne d'agir contrairement à la loi. Des personnes peuvent s'être trouvées présentes lorsque l'aubergiste ou le marchand a acheté des boissons et peuvent lui avoir entendu dire qu'il les achetait pour les vendre dans son auberge près des travaux publics. C'est un cas qui peut se présenter, et il était tout à fait convenable, pour atteindre le but que l'acte se propose d'atteindre, la protection de ces travaux publics, de rendre l'acte aussi complet que possible. Je sais que cette législation est beaucoup plus sévère que la loi criminelle, mais nous devons aller aussi loin que possible, tout en respectant la liberté du sujet dans nos efforts pour protéger les travaux publics contre les maux qui résulteraient de la vente de liqueurs enivrantes à ceux qui seraient employés à ces travaux. Nous savons quels effets désastreux a produit la vente des boissons enivrantes sur les travaux publics aux États-Unis; nous avons entendu le chef du gouvernement déclarer que les meurtres commis sur ces travaux avaient atteint la moyenne de un par jour, et c'est pour prévenir d'aussi effroyables résultats que cette législation est soumise. Je crois que l'article est tout à fait convenable tel qu'il est.

M. CAMERON (Huron) : J'admets avec l'honorable ministre qu'il est de la plus haute conséquence d'adopter une loi aussi sévère que possible pour empêcher la vente des boissons enivrantes dans le voisinage des travaux publics, mais en même temps, il nous faut sauvegarder avec soin les droits du sujet. Je crois que l'honorable ministre est allé trop loin. Si une personne va trouver un magistrat et lui dit: Je crois que j'ai raison de croire et je crois qu'une offense contre le statut va être commise, elle a droit à un mandat et peut aller où il lui plaira, visiter les caves des particuliers, prendre les boissons qu'elle y trouvera et les emporter. Je crois que le délateur devrait donner les raisons, afin que le magistrat puisse être saisi des faits d'après lesquels le déposant en arrive à la conclusion qu'une offense est sur le point d'être commise. A l'avenir un homme malicieux pourra faire une déclaration et invoquer l'appui de la loi pour seconder les desseins les plus mauvais. L'honorable ministre veut faire mentir le vieil axiome qui dit que charbonnier est maître chez lui et que même un officier de la loi ne peut entrer dans la maison d'un individu à moins qu'une offense ait été commise.

Sir JOHN A. MACDONALD : Un homme peut malicieusement obtenir un mandat pour faire faire des perquisitions dans la maison de l'honorable député en donnant son affidavit à l'effet qu'il a perdu sa montre et qu'il croit qu'elle est dans la maison de l'honorable député; mais cet homme sera responsable de cette conduite malicieuse. L'honorable député parle comme si nous ne devions pas avoir de justice préventive du tout. S'il y a un bateau à vapeur dans une rivière de la Colombie-Anglaise ou ailleurs, là où cet acte sera en vigueur, si ce bateau est prêt à partir et s'il y a à bord un peu de boisson, si quelqu'un donne son affidavit à cet

effet et si un mandat de recherches est émané, il n'y a pas grand mal à cela. L'officier fait ses perquisitions, et s'il trouve à bord quelque boisson contrairement aux termes de la loi il la jette par-dessus bord. L'honorable député dit qu'il faut qu'un crime ait été commis d'abord, mais il peut se faire que le vapour ou le radeau soit à la veille de partir, et, d'après l'honorable député, après que la boisson aura été bue, après que des rixes et des bagarres auront eu lieu, il vous faudra lancer un mandat de perquisition pour trouver la boisson dans l'estomac de ceux qui l'auront bue. Je pense que l'homme qui fera la dénonciation sera un *teetotaller*, et conséquemment un homme respectable, et le but de l'article est de s'emparer de la boisson avant qu'elle soit bue. Il ne sert à rien de lancer un mandat de perquisition après que l'offense aura été commise. En vertu de l'ancienne loi il fallait que trois témoins firent serment qu'ils avaient raison de croire et qu'ils croyaient qu'on avait l'intention de vendre ou de trafiquer des boissons en contravention à la loi, et la seule différence entre le présent article et l'ancien article c'est qu'en vertu du nouvel article une seule déposition suffit. Dans tous les autres cas de mandats de perquisition, l'affirmation du propriétaire, d'une seule personne, est suffisante. Le résultat de l'argument de l'honorable député—bien que ce ne soit pas là son intention—serait de vous priver de tout moyen de justice préventive pour saisir la boisson avant qu'elle ne soit bue et consommée.

M. CAMERON (Huron-Ouest): L'honorable ministre ne répond pas à mon argument. Je dis qu'il n'est pas juste de laisser entre les mains du déposant—de toute personne (qui ne serait pas un homme de tempérance) qui désirerait mettre en mouvement les rouages de la loi pour des fins personnelles; mais le premier polisson venu, n'importe qui peut le faire. Ce pouvoir n'est pas réservé aux hommes de tempérance, ni aux hommes respectables, mais n'importe qui, que ce soit un gibier de prison, un voyou ou un polisson—a le droit de se présenter au magistrat, et en jurant qu'il a raison de croire qu'une offense doit être commise, il peut mettre en mouvement les rouages de la loi. Or, je dis que vous ne devez pas sur l'affidavit d'aucune personne, quelque mauvaise que soit sa réputation, mettre en mouvement les rouages de la loi criminelle. Je n'aurais aucune objection à laisser cela à la discrétion du juge de paix. Mais il ne peut user de sa discrétion; il est tenu de lancer un mandat de perquisition lorsqu'un affidavit est fait, même si le déposant lui est tout à fait inconnu. Je dis que le déposant devrait dire au magistrat quelles sont les circonstances et les faits qui l'ont porté à demander l'émanation d'un mandat, afin que le magistrat puisse savoir si ces raisons sont suffisantes pour justifier l'émanation du bref.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'affidavit pour obtenir le mandat de perquisition sera fait de la même manière dans le cas actuel que dans tous les autres cas. Le témoin dit: J'ai raison de croire et je crois, sous serment, qu'il y a des liqueurs dans ce navire. Il donne une raison et c'est là tout ce qu'il peut dire, et la conséquence est que le mandat de perquisition doit être livré à tout constable ou huissier—

Qui procède immédiatement à faire des perquisitions sur tout bateau à vapeur, navire, bateau, canot, radeau, ou autre embarcation, bâtiment, maison, dépendances, voiture, véhicule, ou endroit décrit dans le dit mandat de perquisition.

Et si l'on y trouve des boissons enivrantes, la personne chargée de l'exécution du dit mandat de perquisition saisira les liqueurs enivrantes et le navire à bord duquel elles se trouveront, et conservera le tout en sûreté jusqu'à ce qu'une décision finale ait été prise. Si l'officier, après avoir visité le navire, constate qu'il n'y a aucune boisson à bord, la chose en reste là et il n'y a d'inconvénients pour personne. Mais si l'on y trouve des boissons, il en prend possession jusqu'à ce que la question soit jugée devant un magistrat. Mais les résidences privées sont protégées par l'article 2. J'attire l'attention du comité sur cet article:

Sir JOHN A. MACDONALD

Mais nulle résidence privée dans laquelle, ou dans aucune partie de laquelle, ou dans les dépendances de laquelle il n'y a ni magasin ni buvette, ne sera examinée.

On ne peut visiter aucune maison privée à moins qu'elle ne contienne un magasin ou une buvette.

A moins que le dit déposant ne jure ou n'affirme que quelque offense en violation des dispositions de la section 11 de cet acte n'a été commise dans cette maison.

Et il faut que cette offense ait été commise dans le cours d'un mois avant que la plainte n'ait été portée. De sorte qu'une résidence privée ne saurait être soumise aux perquisitions à moins que le déposant jure qu'une offense a réellement été commise dans cette maison, et qu'elle y a été commise depuis un mois. Mais si c'est une auberge ou un endroit qui contient une buvette, ou si c'est une épicerie ou quelque chose de semblable, ou si c'est un navire qui puisse transporter des liqueurs enivrantes, alors sur son affidavit un mandat de perquisition est lancé. Quel dommage cela fait-il au patron que son navire ou à l'aubergiste que sa maison soient visités sur un affidavit? Il a son recours contre le polisson qui, d'après la supposition de l'honorable député, pourrait malicieusement donner son affidavit. Mais nous ne sommes pas tenus de pourvoir à des cas de cette nature. Nous savons que dans la grande majorité des cas, lorsque la plainte est portée devant le magistrat, et que le coupable est puni, que le déposant n'est pas mû par une intention malicieuse, qu'un cas d'intention malicieuse ne se présente pas une fois sur mille, il est déraisonnable d'empêcher la mise en vigueur de la justice préventive pour la seule raison que quelques polissons pourraient être mûs par une intention malicieuse qui les porterait à donner leur affidavit.

Le bill est rapporté.

PROCÉDURE SOMMAIRE DEVANT LES MAGISTRATS.

M. CARON: Je propose la seconde lecture du bill (n° 128) à l'effet d'établir de meilleures dispositions au sujet des procédures sommaires devant les juges de paix et autres magistrats.

Le but de ce bill est de prévenir la non-exécution de la justice à cause d'irrégularités ou d'informalités dans les procédures devant les juges de paix. Si les honorables députés consultent l'acte de procédure 32-33 Victoria, ils constateront que le but de cet acte était de prévenir la non-exécution de la justice dans les cas d'irrégularités ou d'informalités dans les procédures devant les cours supérieures ayant juridiction en matières criminelles, et il me semble qu'il y a de plus fortes raisons encore pour que des dispositions analogues puissent s'appliquer aux procédures devant les juges de paix qui, nous le savons, n'ont pas les connaissances légales des juges des tribunaux de juridiction plus élevée. Ces remarques s'appliquent plus particulièrement aux articles 1, 2, 3 et 4. L'article 5 pourvoit à ce que lorsqu'une demande est faite pour annuler une conviction ou ordre d'un juge de paix, la cour ou le juge puisse exiger comme condition qu'aucune poursuite ne soit intentée contre le juge de paix, qui a rendu le jugement ou contre aucun des officiers agissant en vertu d'un bref. Je crois que c'est là une disposition très sage, vu que nous savons que quelques-uns des juges de paix qui s'efforcent d'exercer leurs fonctions judiciaires au meilleur de leur connaissance ne sont ni des hommes instruits ni des hommes versés dans la science du droit. L'intention est de protéger les juges de paix contre des poursuites vexatoires. L'article 7 pourvoit à ce qu'aucun bref de *certiorari* ne soit accordé si le défendeur en a appelé de la conviction ou de l'ordre à aucune cour à laquelle la loi autorise l'appel de telle conviction ou de tel ordre. Dans la province d'Ontario, en vertu de l'acte concernant les convictions sommaires, il y a appel de la conviction ou de l'ordre d'un juge de paix à la cour des sessions

générales. Dans la province de Québec l'appel a lieu à la cour du Banc de la Reine, côté de la couronne. Dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba, l'appel a lieu à la cour de comté; dans l'Île du Prince-Edouard, à la cour Suprême, et dans la Colombie Anglaise, aux cours de district ou de comté. Cet article pourait aussi à ce qu'aucune personne se prévalant du droit d'appel de la conviction ou de l'ordre de l'une de ces cours, ne puisse, après en avoir appelé, tenter de transférer les procédures à une autre cour.

Article 8. Dans plusieurs cas les actes sont mis en vigueur par une proclamation, et quelques tribunaux ont décidé que la proclamation que l'on met en vigueur doit être prouvée. Dans la province de Québec cela a donné lieu à des procédures qui n'ont donné que très peu de résultats. Le but de l'article 8 est de pourvoir à ce que dans les cas où il est prescrit une exception parce que la proclamation n'a pas été produite, le tribunal ou le juge devant lequel est produite la demande d'annulation de la conviction puisse permettre d'établir la preuve que telle proclamation a été lancée. Je crois qu'il aurait peut-être été opportun d'amender la loi relative à la preuve de façon à pourvoir à ce qu'en aucun cas il y eût nécessité de prouver cette proclamation; mais ceci surmonte la difficulté d'une autre manière en pourvoyant à ce que, lorsque la proclamation n'est pas prouvée à l'audition, le tribunal ou le juge auquel est soumise la demande d'annulation de la conviction puisse permettre d'établir la preuve que la proclamation a été lancée.

L'article 9 est un article de procédure dont l'intention est de simplifier la procédure lorsque la règle pour annuler la conviction ou l'ordre est renvoyée ou refusée.

L'article 10 est le corollaire de l'article 6.

Articles 11, 12 et 13. L'acte concernant les convictions sommaires pourvoit à ce que, si la conviction ou l'ordre a lieu plus de douze jours avant la session de la cour devant laquelle l'appel a été interjeté, cet appel sera remis au terme suivant de cette cour, mais si la conviction ou l'ordre a eu lieu dans les douze jours qui précèdent, cet appel sera remis au second terme de la dite cour. Il est aussi décrété que la personne lésée donnera au plaignant ou au juge de paix mis en cause un avis par écrit de tel appel dans un délai de quatre jours après la conviction ou l'ordre. On a trouvé que ce délai était court, surtout dans les districts non organisés d'Ontario, et après correspondance échangée avec le procureur général d'Ontario, le ministre de la justice a consenti à recommander les amendements contenus dans ces trois articles, savoir: en biffant le mot "douze" dans les première et quatrième lignes du paragraphe marqué 1 et en lui substituant dans chaque cas le mot "quatorze," aussi en biffant le mot "quatre" dans la troisième ligne du paragraphe 2 et en lui substituant le mot "dix." En conséquence de l'entente qui a eu lieu entre le ministre de la justice et le procureur général d'Ontario, la loi locale a déjà été amendée de façon à correspondre avec ces trois articles.

M. WELDON: Je n'ai aucune objection au principe général de ce bill, mais je crois qu'il y a des détails qui pourraient être amendés en comité.

M. CAMERON (Huron): Je crois qu'il y a dans le bill une ou deux dispositions qui sont sujettes à objection, mais il y en a d'autres qui sont tout à fait inutiles et qui, au lieu de simplifier la loi tendent plutôt à la compliquer. L'article deux décrète qu'aucune conviction ne sera déclarée nulle en raison des irrégularités ou erreurs de forme ou de l'insuffisance des procédés, c'est-à-dire des objections purement techniques. Or, si l'honorable ministre veut consulter l'article 67 de l'acte concernant la juridiction sommaire, il constatera qu'il va encore plus loin et qu'il pourvoit amplement au cas que l'honorable ministre a en vue. Cet article pourvoit à ce qu'aucune conviction ou ordre d'un juge de paix ne soit déclaré nul à cause d'une objection technique ou substantielle. En conséquence, la loi actuelle est infini-

ment meilleure tant dans l'intérêt des plaideurs que dans celui des magistrats, que la loi proposée, et je demande quelle est la nécessité dans ces circonstances d'insérer cet article lorsque la loi actuelle va aussi bien que je l'ai démontré. L'article 68 est encore plus fort. D'après cet article, dans le cas d'un appel de l'adjudication du juge de paix, à la cour d'appel, ou dans notre province à la cour des sessions de quartier, cette cour est tenue d'entendre la cause au mérite, quels que soient les défauts de substance ou de forme; de sorte que l'honorable ministre n'améliore pas la loi mais la rend pire. Je suis certain que ce n'est pas l'honorable ministre qui a rédigé ce bill; si c'était lui il n'aurait pas empiété sur la loi telle qu'elle existe maintenant.

Ce bill nous est venu d'une autre branche de la législature, qui n'a rien d'autre chose à faire et qui ne peut pas faire convenablement ce qu'elle entreprend. La loi, telle qu'elle est maintenant après des années d'expérience dans les diverses provinces et principalement dans la province d'Ontario, est si parfaite sous ce rapport qu'il est presque impossible de l'améliorer. Elle protège amplement les plaideurs et les juges de paix. Cet article est sujet à une autre objection grave et sérieuse. La loi telle qu'elle est a en vue un appel aux cours de sessions de quartier, où la preuve doit être entendue et la cause plaidée de nouveau. L'honorable ministre propose par ce bill de conférer au président de la cour des sessions de quartier le pouvoir de maintenir ou d'annuler la conviction après avoir entendu les dispositions faites devant le juge de paix ou les affidavits. C'est une proposition inouïe que la cour d'appel doive, sur un simple affidavit, avoir le pouvoir de déclarer si une conviction est valide ou non. On ne devrait jamais conférer un semblable pouvoir à aucune cour, surtout à la cour des sessions de quartier; elle devrait être saisie de la cause comme elle l'est maintenant, avec plein pouvoir de traiter la cause tout comme si elle n'avait jamais été entendue devant les juges de paix. Les dispositions de la loi sont claires et complètes, et il n'est certainement pas de l'intérêt des plaideurs que l'on modifie la loi, ainsi qu'on se propose de le faire au moyen de ce bill.

A mon avis, l'article 5 est un article excessivement inacceptable. Quelle que soit la conduite d'un juge de paix; que ses jugements soient justifiés par la loi ou non; qu'il soit mû ou non par des motifs malicieux, l'honorable ministre dit que la personne lésée n'aura aucun recours contre le juge de paix excepté avec la permission de la cour. En vertu de cette disposition un magistrat peut condamner un homme, imposer une amende ou un emprisonnement qui ne serait pas du tout justifiés par la loi ou par les faits; demande est faite aux tribunaux pour annuler ce jugement et le juge pourra dire à l'appelant: Vous êtes lésé; on vous a fait tort, le jugement n'est pas du tout justifié, mais je n'interviendrai pas à moins que vous ne consentiez à n'entreprendre aucune action contre le magistrat qui vous a fait tort. Je dis qu'une telle disposition ne devrait pas être insérée dans la loi. L'article 7 ne devrait pas être adopté; il comporte un mauvais principe. Le principe qui a prévalu jusqu'ici dans notre droit, est que celui qui est impliqué dans des procédures devant les juges de paix et qui n'est pas satisfait d'un jugement, pourra se pourvoir un appel devant la cour des sessions de quartier, ou devant un tribunal plus élevé au moyen d'un bref de *certiorari*, et ce bref de *certiorari* qui existe depuis plusieurs générations doit être aboli par cet article. Personne ne devrait avoir les mains liées de cette manière; un homme qui a été lésé ou à qui l'on a fait tort devrait pouvoir avoir son recours devant les tribunaux. Il peut se faire qu'il n'ait pas suffisamment confiance en la cour des sessions de quartier, et il devrait avoir le droit de s'adresser à un tribunal de juridiction plus élevée. Ce bill, en ce qui concerne un grand nombre de ses dispositions est tout à fait sujet à objections. Je ne comprends pas la nécessité des trois quarts du bill, et le quart qui reste est tout à

fait inacceptable. Je suis convaincu que si le ministre de la milice avait rédigé ce bill, il ne contiendrait aucune disposition de cette nature.

M. CARON: L'honorable député a dit que ce bill nous est venu d'une branche de la législature qui a beaucoup moins à faire que nous. Le fait que l'honorable député a été très occupé, comme nous l'avons tous été pendant la session actuelle, est peut-être la raison pour laquelle il n'a pas eu autant de temps à sa disposition que les honorables membres de l'autre Chambre, pour découvrir les raisons des changements que l'on cherche à effectuer au sujet de ce bill. L'honorable député veut savoir pourquoi l'article 2 a été proposé. Comme je l'ai dit en proposant la seconde lecture, le but est d'empêcher la non-exécution de la justice à cause d'irrégularités ou d'informalités dans la procédure devant les juges de paix. Les principes sur lesquels les amendements sont basés sont pris dans les articles de l'acte de procédure dont j'ai parlé, et dont les dispositions sont considérées comme fonctionnant bien devant d'autres tribunaux, sont maintenant appliqués aux juges de paix. La raison en est que les juges de paix étant des hommes qui n'ont pas la science légale de nos juges ordinaires, devraient être protégés autant que possible. La nécessité de ces changements est établie par quelques-unes des causes qui ont été soumises aux tribunaux d'Ontario. Ces amendements ont été suggérés à l'honorable ministre qui a rédigé le bill et ont été envoyés à la Chambre des communes, par l'expérience qu'il a acquise dans des causes où des vices de forme ont eu pour effet de faire annuler les convictions.

L'honorable député dit que l'article 5 est très inacceptable. A mon avis c'est l'un des meilleurs articles du bill. L'honorable député dit que si le juge de paix est mû par des motifs malicieux, le plaignant en cour inférieure n'aurait aucun recours contre lui. Je considère que le fait que le juge de la cour supérieure devant lequel la cause est appelée, a le pouvoir discrétionnaire de mettre ou non l'article en vigueur, offre une protection très suffisante à l'appelant. Si un juge de paix a été mû par des motifs malicieux, le tribunal supérieur permettra à la loi de suivre son cours, et l'appelant aura le droit de poursuivre le magistrat coupable. A moins qu'il ne soit prouvé que le magistrat de la cour inférieure a été mû par des motifs malicieux, il est tout à fait convenable qu'il soit protégé contre aucune de ces actions.

M. DAVIES: L'acte des convictions sommaires qui est en vigueur depuis plusieurs années en Canada est virtuellement, je crois, la loi Jervis. Il est très important que nous ayons les mêmes amendements dans notre loi que ceux qui ont été introduits dans la loi anglaise, afin que nous puissions avoir le bénéfice des décisions anglaises, et je demanderai à l'honorable ministre si quelques-uns des amendements dans le bill actuel sont pris dans la loi anglaise ou si ce sont des amendements suggérés par des avocats canadiens.

M. CARON: Je ne suis pas en mesure de répondre maintenant à la question de l'honorable député, mais avant la troisième lecture je m'enquerrai des faits et je lui fournirai tous les renseignements qu'il demande.

Le bill est lu la deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sur l'article 2.

M. WELDON: Je crois qu'une partie de cet article est très inacceptable. Il est très juste que la cour devant laquelle la question sera soulevée puisse être convaincue, sur lecture des dépositions; mais l'article dit: "ou par affidavit," et je crois que cela ouvrirait la porte à une question très sérieuse, car ce serait virtuellement faire le procès d'un homme à son insu. Je crois que cela devrait être biffé.

M. CARON: Je comprends que cela veut dire, si l'irrégularité pouvait être amendée par un affidavit.

M. CAMERON (Huron)

M. WELDON: Si la question doit être décidée par un affidavit, il n'y a aucune chance d'avoir un contre-interrogatoire, et le seul moyen serait de produire des contre-affidavits. Je crois aussi avec mon honorable ami le député de Queen, Ile du Prince-Edouard (M. Davies), que nous ferions mieux de suivre la loi anglaise.

M. CARON: De la façon dont je comprends la chose, cela doit vouloir dire que les dépositions seraient complétées par un contre-interrogatoire, mais que, lorsqu'il y aurait une irrégularité pouvant être amendée par un affidavit, cet article permettrait de le faire, autrement je ne vois pas comment on pourrait s'en servir, car le fait de mentionner les dépositions avant l'affidavit démontre que la cour devrait exorcer sa discrétion et qu'il faut qu'elle ait devant elle un dossier complet. La mention des dépositions présuppose une cause complétée où le défendeur a eu l'occasion de contre-interroger le témoin du plaignant. Tel que je le comprends, cela veut dire que la question ne peut être décidée que sur un dossier complet, et que l'affidavit ne saurait être employé excepté dans le cas où il s'agirait de s'en servir pour amender une irrégularité dans la description de l'offense.

M. CAMERON (Huron): Pourquoi un bill de cette nature serait-il laissé dans un état tel que des doutes pourraient s'élever au sujet de son interprétation. L'honorable ministre croit que c'est là l'interprétation véritable, mais il n'en est pas certain, et je n'ai pas l'ombre d'un doute quant à la signification de ces mots, que le juge qui décidera la cause essaiera peut-être de démontrer au moyen de dispositions ou d'affidavits si la conviction dépend ou non de la juridiction du magistrat. Ce serait une indignité que de déclarer qu'un juge, à l'insu des parties, aura le pouvoir de décider si oui ou non la conviction était bonne ou mauvaise. Si l'article est laissé dans son état actuel, alors la cour d'appel peut rendre sa décision sur l'affidavit de l'une des parties, probablement sans que l'autre partie en sache absolument rien. Je suis d'avis que le ministre de la milice devrait retrancher de l'article les mots "après lecture des dépositions ou par des affidavits," et les remplacer par les mots "après l'audience des parties."

M. CARON: Cela équivaut à un nouveau procès.

M. DAVIES: Il me semble que celui qui a rédigé le bill avait en vue le fait que la cour Supérieure peut annuler la conviction soit sur lecture des dépositions lorsque la cause vient en appel, ou par un affidavit lorsqu'il s'agit d'un *certiorari*; mais je suis porté à partager l'opinion de l'honorable monsieur lorsqu'il dit qu'on ne devrait pas lui permettre d'annuler une conviction sur un simple affidavit.

M. CARON: Naturellement il faut que les dépositions soient devant la cour. Le tribunal devant lequel est interjeté appel devrait avoir un dossier complet. Nous savons que plusieurs des convictions faites devant les juges de paix sont faites d'une façon qui laisse tellement à désirer qu'il est impossible de comprendre ce qu'elles peuvent vouloir dire, et dans ce cas un affidavit pourrait servir à amender les vices de formes ou irrégularités. Le but de l'appel est d'empêcher une complication de la procédure en amendant les irrégularités qui existent. Lorsqu'une demande vient devant la cour, cette offense est tellement mal définie qu'il devient presque impossible à la cour de s'assurer exactement de la signification, et dans de semblables cas l'affidavit sert à faire disparaître cette irrégularité, et alors je n'y vois aucune objection grave. Je regretterais beaucoup vraiment, de voir un appel décidé par une cour sur une preuve *ex parte*; je regretterais de voir une cour modifier la décision du tribunal inférieur en permettant l'admission d'un affidavit; mais les dépositions ne sont pas du tout ouvertes à cette objection tout simplement parce que les parties ont en l'occasion d'interroger les témoins et de venir devant la cour. En conséquence, je crois qu'il est parfaitement juste de per-

mettre à la cour devant laquelle cet appel est fait de décider quant aux irrégularités sur les dépositions produites devant la cour.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Après examen, j'avoue qu'il ne peut y avoir d'objection sérieuse au mot "affidavit." La question est soulevée sur la lecture des dépositions, et le but de l'affidavit est de décider si une offense, de la nature décrite dans la conviction ou le mandat, a été commise. Or, l'une des raisons pour lesquelles on lit les dépositions ou affidavits, c'est qu'il s'agit en quelque sorte de déterminer la juridiction de la cour. Une conviction peut être présentée à la cour, et elle peut être irrégulière à sa face même, et dans ce cas elle peut être annulée; dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'examiner du tout la preuve; il ne serait pas nécessaire d'assermenter un jury; la conviction serait annulée à cause de son irrégularité. Mais, avant que de procéder à l'audition de la cause, il faut s'assurer si un crime a été commis, et afin de donner effet à la demande, on peut produire un affidavit pour démontrer que le crime a été commis, et la cause est alors portée en appel au mérite.

M. DAVIES : Cet article devrait être limité tout simplement aux causes portées en cour en vertu d'un bref de *certiorari*. Il faut que la cour soit convaincue de deux choses : Premièrement, qu'il y a eu une conviction irrégulière; et secondement, que la cause tombait sous la juridiction des juges de paix. Comment peut-elle s'assurer de ces faits? Seulement au moyen des dépositions prises devant les juges de paix, lorsque les parties ont été interrogées ou contra-interrogées.

M. CARON : Peut-être qu'il ne peut y avoir appel, parce que il n'y a rien au sujet duquel on puisse en appeler. Si la conviction est irrégulière et si elle peut être amendée au moyen d'un affidavit, selon la théorie que je crois être la véritable, savoir : qu'il y a irrégularité dans la description de l'offense dans la conviction, la cour devant laquelle l'appel a été interjeté put s'assurer au moyen d'un affidavit quelle est l'offense qui a donné lieu à la conviction. S'il en est ainsi, je ne puis voir où serait le mal qui résulterait du fait que l'on conserverait ces mots, et de fait, je crois qu'ils sont nécessaires. A moins que vous ne produisiez à la cour une offense telle que décrite, il n'y a rien qui puisse donner lieu à l'appel.

M. WELDON : Il faut que le tribunal soit convaincu de deux choses : d'abord, qu'une offense de la nature décrite a été commise, et, en second lieu, que cette offense tombe sous la juridiction du juge de paix. Si vous prenez les dépositions il n'y a aucune difficulté. Supposons que l'on procède par affidavit, comme il a été suggéré, il y a l'objection fondamentale que l'action a été intentée à l'insu de l'accusé. Ce serait éluder la loi générale. On a déjà accordé de grands pouvoirs aux juges de paix, auxquels on accorde même toute la protection possible, et qui peuvent faire impunément une foule de choses; mais nous devrions avoir bien soin de ne pas apporter de changement radical à la loi qui est maintenant calquée sur celle de l'Angleterre.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Nul doute qu'ils ont droit à beaucoup de considération, mais les honorables messieurs ont oublié une chose relativement à cet article. L'intention n'est pas de faire le procès par affidavit, mais tout simplement de donner au tribunal le pouvoir de découvrir si un crime justifiant la conviction a été commis, car si la cour est convaincu qu'un tel crime a été commis le procès doit avoir lieu.

M. DAVIES : Par voie d'appel seulement, non par *certiorari*.

M. ROBERTSON (Hamilton) Si je comprends bien, ceci se rapporte uniquement aux causes portées en appel devant les cours de sessions.

M. WELDON : On a pourvu à cela.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Je ne suis certainement pas en faveur de cet article s'il s'applique aux causes de *certiorari*, et il serait à propos d'éclaircir ce point. Si l'honorable député a raison lorsqu'il dit que cela ne s'applique qu'aux causes portées en appel, nous légiférons sans nécessité, vu que la loi actuelle pourvoit amplement aux cas de ce genre. En vertu des dispositions de la loi actuelle, si l'accusation n'est pas clairement établie vous ne pourriez procéder.

M. DAVIES : Il pourrait se faire que le crime ne serait pas désigné dans la phraséologie exacte de la mise en accusation, mais cela ne ferait aucune différence. Je ne discuterai pas la question plus au long, car si le ministre a l'intention de limiter la loi aux causes d'appel le bill est tout à fait inutile.

M. CAMERON (Huron) : Il est tout à fait évident que cet article ne s'applique qu'aux causes d'appel, mais je serais bien aise que le ministre de la milice nous dise si l'intention est qu'il s'applique à toutes les causes.

M. CARON : A l'exception du *certiorari*.

M. CAMERON (Huron) : Je suis d'avis que l'intention était de limiter ce bill au recours accordé au moyen d'un bref de *certiorari*, mais il n'y a aucun doute que la loi actuelle donne un recours aussi ample et aussi complet, et même plus complet que le bill. Cependant si l'honorable ministre veut limiter l'effet de l'article 2 aux cas de demandes de *certiorari*, cela serait conséquent avec la loi.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Si l'interprétation de l'honorable député est exacte, je partagerai certainement son opinion, mais d'après une conversation que j'ai eue avec l'auteur du bill dans l'autre Chambre, je ne crois pas que ce soit là l'opinion de ce dernier. J'ai compris, d'après ce qu'il m'a dit, que le premier article devait s'appliquer aux cas où il y avait appel.

M. DAVIES : Quel mot l'honorable député pourrait-il nous indiquer comme limitant son application aux cas d'appel seulement?

M. ROBERTSON (Hamilton) : Je ne suis pas certain que les honorables députés se trompent, et s'il y a quelques doutes là-dessus, je serais certainement disposé à biffer les mots "par affidavit," car je crois qu'il serait très malheureux que l'on disposât de cette manière d'un cas semblable. Mais je crois que l'article 2 est un très bon article s'il s'applique tel que je le comprends.

M. CARON : Si l'honorable député veut lire l'article 7 en rapport avec cet article, je crois qu'il y verra l'explication de l'intention du bill. L'article 7 décrète que lorsqu'une partie a opté en faveur de l'appel, on lui refuse le bénéfice du *certiorari*; et s'il choisit l'appel l'article 2 s'applique alors, si je comprends bien.

M. DAVIES : Et s'il opte en faveur du *certiorari*.

M. CARON : Alors, il ne procède pas par voie d'appel; et s'il ne procède pas en appel le droit de *certiorari* ne lui est pas enlevé par l'acte.

Je propose que le comité se lève, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Le comité se lève, rapporte progrès, et à six heures l'Orateur lève la séance.

Séance du soir.

La Chambre se reforme de nouveau en comité du subsides.

(En comité.)

Immigration.....\$380,025

M. MILLS : Avons-nous reçu des immigrants norvégiens cette année?

M. POPE: Quelques-uns. Nous en recevons quelques-uns chaque année.

M. FISHER: Je vois par le rapport de l'auditeur général de l'année dernière que \$200 seulement ont été payés au messenger à Québec, bien que \$365 aient été votés. Quelle est la raison de cette différence.

M. POPE: Nous l'avons payé à \$1 par jour pour le temps que nous l'avons employé.

M. LANGELIER: Je crois que l'interprète norvégien pourrait très bien remplir les fonctions de messenger. C'est un très bon employé. Je le connais personnellement. Je crois qu'il est plus utile pour nous d'amener des immigrants norvégiens que bon nombre de ceux que nous pourrions envoyer en Norvège, car il écrit constamment à la Norvège pour engager ses compatriotes à venir se fixer en Canada. Mais je vois qu'il a peu de choses à faire, et il pourrait très bien remplir les devoirs de messenger.

M. MILLS: L'honorable ministre voudrait-il nous donner une idée de l'immigration cette année? On a fait remarquer que l'immigration du Canada en Angleterre excède l'immigration de l'Angleterre au Canada. L'honorable ministre pourra probablement nous dire quelles sont les perspectives de l'immigration cette année.

M. POPE: La perspective n'est pas aussi bonne que d'ordinaire. Jusqu'à présent l'immigration a été d'environ un tiers moindre que l'année dernière. Je ne sais rien au sujet de l'immigration, mais je suis sous l'impression qu'un grand nombre de terrassiers mis en disponibilité sont retournés à l'étranger. Je n'ai aucune idée de leur nombre.

M. BLAKE: Le gouvernement ne reçoit-il pas un rapport des passagers qui partent par les lignes du Saint-Laurent?

M. POPE: Je crois que non.

M. MILLS: Ces terrassiers qui s'en retournent sont-ils des gens dont le passage a été en partie payé par le gouvernement pour les faire venir en ce pays il y a quelque temps?

M. POPE: Pas que je sache. Ils sont venus pour travailler au chemin de fer, et ont bénéficié des passages à bon marché, mais ils ont payé leurs passages eux-mêmes.

M. BLAKE: Jusqu'à présent on a eu l'habitude de publier, peu de temps après la fin de chaque mois, un état de l'immigration par le Saint-Laurent et les autres routes. A-t-on suivi cette coutume cette année?

M. POPE: Je ne sache pas que cette coutume ait existé avant l'année dernière. Je crois qu'au 31 mai dernier le nombre était de 27,000—c'est-à-dire de ceux qui sont restés en Canada.

M. BLAKE: Que dites-vous de la route du Saint-Laurent?

M. POPE: J'ai entendu dire que l'immigration par la voie du Saint-Laurent a été très faible depuis quelques semaines.

M. FISHER: J'ai compris que l'honorable ministre disait l'autre soir qu'il y a un an ou deux le département avait aidé à amener des terrassiers en Canada, vu qu'à cette époque il y avait beaucoup de travaux de chemin de fer à exécuter.

M. POPE: L'honorable député ne m'a pas bien compris, j'ai dit qu'ils avaient eu tout le bénéfice des prix réduits que nous avons pu leur procurer, mais leur passage n'a pas été payé en partie comme celui des autres classes d'immigrants; au commencement de cette année nous avons donné instruction à nos agents en Europe, de ne pas encourir les artisans et les terrassiers à venir en ce pays. Nous sommes venus en aide à la classe agricole, aux journaliers et à leurs familles, aux domestiques et autres, mais non aux terrassiers.

M. MILLS.

M. FISHER: N'est-on pas venu en aide à des Finlandais?

M. POPE: Je crois que non. Un grand nombre d'entre eux sont venus de New-York, où j'avais envoyé un homme pour leur dire de venir de ce côté; mais leur passage n'a pas été payé.

M. MILLS: Si l'honorable député pouvait obtenir les renseignements indiquant le nombre de ceux qui ont quitté le pays, cela serait très intéressant, vu qu'il était d'abord entendu que la plupart de ces gens s'établiraient dans le pays.

M. POPE: Je vais tâcher de me les procurer.

M. FISHER: Comment pourvoit-on dans les agences aux employés autres que les agents? Dans le rapport de l'auditeur général on trouve les salaires des assistants, interprètes, etc., aux diverses agences, mais cela ne figure pas dans les estimations. Est-ce que l'on pourvoit à ces autres salaires au moyen des dépenses contingentes du département?

M. POPE: On y pourvoit à même le crédit général de l'immigration; à même les dépenses contingentes.

M. LANGELIER: Pourquoi ne vote-t-on pas les salaires des officiers subalternes comme on le fait à Québec? Dans le cas actuel, le seul salaire que nous soyions appelés à voter est celui d'un agent. Les autres sont pris dans les dépenses contingentes. Si ces officiers sont permanents, pourquoi les payer de cette manière? S'ils ne sont pas permanents je puis comprendre qu'on en agisse ainsi.

M. CURRAN: Je crois que c'est une grande injustice envers la ville de Montréal que nos assistants, nos messagers, ne soient pas rendus permanents immédiatement, comme ceux de Québec.

M. POPE: Mon honorable ami (M. Curran) m'a demandé plusieurs fois pourquoi nous ne mettions pas ces officiers sur la liste régulière, mais Québec est le port où les immigrants viennent, et les employés y sont gardés pendant toute la saison et sont rendus permanents. J'ai trouvé les autres dans la position où je les ai tenus depuis.

M. LANGELIER: Le salaire du gardien à Montréal est de \$128 et à Québec il n'est que de \$365. Ce sont là les montants qui ont été payés l'année dernière, et que je trouve dans les comptes publics. A Toronto, le salaire payé au messenger a été de \$566.

M. POPE: \$366.

M. LANGELIER: Non; le montant payé l'année dernière a été de \$566.

M. POPE: Il faut que cela ait été payé pour travail additionnel ou quelque chose de ce genre.

M. BOWELL: Il n'y a que \$366 dans le rapport de l'auditeur général.

M. FISHER: Je trouve dans le rapport de l'auditeur général, qu'il n'y a pas un seul de ces officiers qui reçoit moins d'une piastre par jour, et quelques-uns d'entre eux reçoivent beaucoup plus, tandis que le messenger à Québec, qui est un officier permanent, ne reçoit que \$1 par jour. Ou ils sont trop payés, ou vous devriez économiser en les rendant permanents. Actuellement, ils sont payés à la discrétion du département sans que la Chambre sache combien ils reçoivent jusqu'à ce que les comptes publics soient soumis l'année suivante. Je ne vois pas que l'argument du ministre soit une excuse valable pour le changement.

M. POPE: Il n'y a pas de changement.

M. TROW: L'agent à Toronto travaille-t-il conjointement avec la province d'Ontario en ce qui concerne l'immigration?

M. POPE : Naturellement, en ce qui concerne le placement des émigrants, etc.

M. TROW ; Quel est le nom de l'agent ?

M. POPE : C'est M. Donaldson.

M. TROW : La province d'Ontario rembourse-t-elle quelque chose au gouvernement ?

M. POPE : Non. Autrefois elle remettait les deux tiers du prix des passagers, mais depuis deux ou trois ans rien n'a été remboursé, et cette année, elle a refusé de rien payer.

M. BLAKE : Il y a quelque temps on m'a rapporté un fait sur lequel je désire attirer l'attention du ministre. On m'a dit qu'un ou plusieurs agents dans la province que j'habite avaient l'habitude d'agir comme agents payés de ceux qui désirent vendre des terres aux émigrants à l'aise et qu'ils reçoivent une commission pour leurs services. Je ne sais pas si le ministre est au fait de ces choses et s'il les approuve, mais cela me paraît être tout à fait inconvenant. Si un agent fait quelque chose dans ce sens ce devrait être comme partie de ses devoirs publics et non d'une façon qui pourrait être mal interprétée par ceux qui arrivent en ce pays.

M. POPE : J'ai souvent entendu des gens me demander de permettre aux agents d'agir ainsi pour eux en me disant qu'ils seraient payés pour leurs services, mais les agents ont reçu instruction de donner gratis tous les services qu'ils pourraient rendre dans ce sens. Naturellement s'ils se faisaient payés et s'il se passait quelque chose d'inconvenant le département serait responsable, et j'ai toujours refusé de leur permettre de le faire.

M. TROW : Cette opinion est répandue dans la province d'Ontario. Il y a là un journal appelé le *Medium* qui est publié chaque mois par un agent, et l'on dit qu'il est chargé de disposer d'un grand nombre de terres, qu'il reçoit une certaine commission et qu'il fait des affaires considérables.

M. POPE : Je ne sais pas de qui vous voulez parler.

M. TROW : Je parle de M. Donaldson, votre agent.

M. POPE : Naturellement, je vais m'enquérir de cette question. Rien de tel ne peut être permis. On ne peut permettre à aucun agent de recevoir une commission pour la vente des terres.

M. McMULLEN : Je sais que cette assertion est exacte. J'ai eu occasion d'agir en qualité d'exécuteur testamentaire d'une certaine succession, et j'ai fait annoncer la propriété. M. Donaldson coupa l'annonce, me l'envoya, me demanda de mettre la propriété à sa disposition, déclara qu'il exigeait \$100 de commission et \$15 pour les dépenses. Je n'ai pas répondu à sa lettre, mais cela est arrivé l'année dernière.

M. POPE : L'honorable député a bien fait de refuser l'offre. S'il se passe quelque chose de cette nature, je suis très reconnaissant à l'honorable député d'avoir attiré mon attention là-dessus ; mais je sais que les services de M. Donaldson ont été très utiles, et c'est la première fois que j'entend formuler des plaintes contre lui.

M. McMULLEN : Je remarque que l'année dernière son salaire et ses dépenses de voyage se sont élevées à \$4,478.29. Je crois que c'est là une forte somme.

M. POPE : Je ne crois pas que ce soit une somme considérable pour l'année dernière. Il a eu beaucoup à faire. Une bonne partie du travail du placement des immigrants retombe sur lui.

M. PATERSON (Brant) : L'agent de Saint-Jean, qui figure au montant de \$1,000, dit dans son rapport au département qu'environ 60,000 brochures concernant exclusivement la province du Nouveau-Brunswick ont été publiées. L'honorable ministre sait-il quelle partie du coût a été payée par le gouvernement fédéral ? S'est-il joint à quelques-uns des gouvernements locaux pour publier des brochures qui

concernent une seule province, à l'exclusion de toutes les autres.

M. POPE : Lorsqu'un gouvernement local m'a demandé de l'aide pour faire distribuer des brochures pour sa province je l'ai fait assez souvent. Je n'ai jamais manqué de lui offrir tout l'encouragement que j'ai pu pour encourager l'immigration à se diriger vers cette province. Le gouvernement d'Ontario fournit ordinairement ses propres brochures. Mais j'ai donné de l'aide pour cela au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et au Manitoba.

M. PATERSON : Je remarque que l'agent de Saint-Jean fait plus que les autres agents en ce qui concerne la collection des renseignements dans sa province. Est-ce que les devoirs des agents de Saint-Jean et de Halifax par exemple s'appliquent au placement des immigrants dans les limites de leur propres provinces.

M. POPE : Leurs devoirs sont les mêmes que ceux des autres agents.

M. PATERSON : Je vois que cet agent s'intéresse beaucoup à sa province. Il a adressé des lettres à divers particuliers, et il est très consolant pour moi de lire quelques-unes de ses réponses. Il fait une telle description de cette province que réellement cela devrait y attirer les immigrants. Il y a un gentleman auquel il écrit relativement à l'un des produits exposés à l'une des expositions agricoles. Il rapporte que :

Environ la quantité ordinaire de grain a été exhibée, et les racines dépassaient de beaucoup les espérances de tout le monde en tenant compte de la dernière saison. Mais lorsque le visiteur se tournait du côté du département des dames, une exclamation de surprise s'échappait involontairement de ses lèvres. L'un des items comprenait vingt échantillons de beurre dont pas un n'était de qualité inférieure et dont la qualité aurait satisfait le gourmet le plus raffiné. Un des côtés de la salle était couvert de paillasons sur lesquels un prince turc n'aurait pas dédaigné de poser ses pieds, d'un autre côté se trouvait des couvre-pieds sous lesquels on eût pu désirer ardemment de s'étendre ; un autre espace était consacré aux ouvrages de fantaisie, travaux exécutés par les plus jeunes d'entre les dames, et qui étaient au-dessus de toute description. C'était simplement immense.

Cela est très encourageant, et un pareil rapport a du faire plaisir à nos amis du Nouveau-Brunswick. J'ai beaucoup admiré une autre description de l'un de ces agents du Nouveau-Brunswick. C'était écrit en un style charmant, et je vais le lire à cause d'une phrase qu'il contient et qui démontre l'importance pour nous de retenir nos jeunes gens au milieu de nous. Nous ne pouvons nous défendre d'un certain sentiment de chagrin lorsque nous entendons l'aveu involontaire que nos jeunes gens ne restent pas au milieu de nous autant que nous pourrions le désirer. Le correspondant, à la demande de M. Gardner, l'agent de Saint-Jean, insiste sur ce point, et je vais lire un extrait de sa lettre :

Ici pour la première fois j'ai été à même de bien comprendre toute la force de l'assertion du psalmiste lorsqu'il dit :

"Children are God's heritage.

The sons of youth as arrows are, for strong men's hands prepared.
O happy is the man that hath his quiver filled with those ;
They unashamed in the gate shall speak unto their foes."

Le succès d'un homme ici dépend en grande partie du nombre de garçons forts et vigoureux qu'il peut avoir.

Il ne peut y avoir de doute là-dessus et il est vraiment très malheureux qu'on ne puisse engager un plus grand nombre de ces jeunes gens à rester avec nous. L'une des choses consolantes que nous voyons dans le rapport de M. Gardner, c'est qu'ils semblent rester avec nous plus qu'autrefois et que quelques-uns reviennent. Le même auteur nous donne aussi une description des beautés du climat du Nouveau-Brunswick. Il semble être un écossais enthousiaste.

Je suppose que je n'ai pas besoin de vous dire que nous ayons plus de neige et de gelée pendant l'hiver qu'en Ecosse, nous avons pendant la même saison beaucoup plus de soleil et de temps ouvert, vu que nous avons des jours plus longs et des nuits plus claires. Le firmament, la nuit, présente un panorama de clarté qu'on ne voit jamais dans les vieux pays. Il n'y a pas de nuits sombres en hiver ici et souvent

il y a des nuits si calmes et si tranquilles que la tranquillité même semble nous opprimer. Par de semblables nuits les jeunes gens sortent souvent en traîneaux. Ici le silence est interrompu par le tintement argentin des clochettes et le rire joyeux des jeunes gens. Le cheval semble voler sur la neige uni sans qu'aucun bruit ne résonne sur la blanche surface, et le traîneau glisse après lui avec un mouvement qui procure à ses occupants une sensation qui ressemble beaucoup à celle que l'on ressent dans un bateau mû rapidement par la rame sur un lac tranquille. Les neiges environnantes répercutent avec un éclat étincelant la splendeur du firmament étoilé, tandis que les arbres, aux branches recouvertes d'un blanc duvet et frangés de glaçons, semblent chargés de fruits d'argent, le tout forme une scène qui ressemble plus aux Mille et une nuits ou aux contes de fées qu'à la réalité.

Or je ne crois pas que nos amis du Nouveau-Brunswick aient beaucoup de raison de se vanter. On leur a parfois reproché que leurs rives n'étaient pas aussi hospitalières que quelques unes des autres provinces qui sont reconnues comme étant purement agricoles. Mais je crois que nous consultations en vain le rapport au ministre pour y trouver une description qui serait de nature à y attirer plus de jeunes gens que la description que je viens de lire. Je ne cache pas que ce soit là la manière dont nous devons chercher à obtenir des renseignements au sujet d'une province. Naturellement le département de l'agriculture, comme le ministre nous l'a dit, et la besogne de l'immigration qui y est attachée, n'ont pas pour unique but de favoriser l'immigration aux anciennes provinces; cela est censé être un travail dont elles doivent se charger elles-mêmes; le but étant surtout d'attirer l'immigration vers nos propres terres qui appartiennent au gouvernement fédéral. Je n'ai pas la moindre objection à ce que l'on fasse une pareille description de l'une des provinces de la Confédération, car si l'une des provinces prospère, cela favorisera la propriété des autres provinces. Nos amis de l'Est ont même cru que l'on s'occupait trop du Nord-Ouest comme objectif des immigrants, et ceci est un pas dans la voie opposée. J'ai lu ceci pour leur démontrer que, cette année du moins, ils n'ont pas à se plaindre du manque de descriptions magnifiques concernant leur province.

M. IVES: Je suggérerais qu'à l'avenir, si les honorables députés jugent nécessaire de lire des extraits de livres comme ils l'ont fait dans des occasions précédentes pendant plusieurs jours, ils nous fissent le plaisir de lire ce rapport de l'agent du Nouveau-Brunswick, dont la lecture serait beaucoup plus attrayante pour la Chambre.

M. BLAKE: Je suis surpris du manque de goût de l'honorable député. Je n'ai jamais vu autant de sottises imprimées dans un livre bleu.

M. FERGUSON (Welland): Il nous arrive un rapport de Rochester allant à dire que sept familles sont parties de là pour le Canada en une seule semaine.

M. KING: Je puis corroborer toutes les assertions contenues dans le rapport relatif au Nouveau-Brunswick; mais je suis surpris que l'honorable député de Brant n'ait pas attiré l'attention de la Chambre sur le contraste établi entre le Nouveau-Brunswick et Ontario. Cela se rapporte à mon propre comté et c'est absolument exact. Cela se lit comme suit:

En comparant cette province au Jardin du Canada (Ontario), je suis fermement convaincu que notre sol vaut autant et que notre climat vaut mieux que celui de cette province. Depuis que je suis arrivé en cette province ma santé a été aussi bonne que jamais. Lorsque j'étais dans Ontario, j'étais sujet à des maux de tête. On m'a dit que ce qui causait le mal de tête était le manque de salin répandu dans l'air, et qu'il arrive très souvent que des personnes venues d'Angleterre en sont incommodées pendant des années. Quelle qu'en ait été la cause, l'effet était désagréable. Je préfère le Nouveau-Brunswick à tout autre pays, et j'aimerais à voir venir ici bon nombre d'immigrants recrutés parmi la meilleure classe des immigrants des vieux pays.

J'ai une si haute opinion du Nouveau-Brunswick et des avantages qu'il offre à l'établissement des colons, que je regrette de ne pouvoir parler à mes compatriotes de la Grande-Bretagne pour leur dire ce que j'en pense. Il ne peut être question de comparer cette belle province à la Grande-Bretagne. Tandis que l'une contient des millions d'acres de terres que l'on peut se procurer pour rien, dans l'autre chaque verge de terrain est vendue et même louée à des prix exorbitants. J'aime le climat de cette province. Les gelées y sont plus dures qu'en

M. PATERSON (Brant)

Ecosse. Avant que je vinsse ici, j'avais lu qu'il en était ainsi, mais que les gens ne sentaient pas plus le froid ici que de l'autre côté de l'Océan. Je ne le croyais pas. Je me disais que l'action de la gelée devait être en raison de son intensité, et devait être ressentie tant que les gens seraient capables de la ressentir. J'avais tort.

Il y en a encore beaucoup comme cela. L'honorable député de Brant n'a pas rendu justice au Nouveau-Brunswick et à mon pays en citant cette partie du rapport. En vue du crédit considérable voté pour les fins d'immigration, on n'a pas rendu justice au Nouveau-Brunswick. Je ne me plains pas de l'agent de Saint-Jean—peut-être qu'il fait son devoir; et j'admets qu'il est regrettable que nous n'ayons pas plus d'immigrants. Le principe sur lequel sont basées les dépenses de l'immigration est un principe faux. Le pays continue d'année en année à dépenser \$500,000 ou \$600,000, mais il y a des provinces, comme le Nouveau-Brunswick, par exemple, qui ne reçoivent pas leur part. Les dépenses devraient être faites en proportion des provinces, et jusqu'à ce que cela soit fait le Nouveau-Brunswick n'obtiendra jamais sa juste part.

M. WELDON: Le rapport démontre qu'il est venu au Nouveau-Brunswick 5,000 personnes de plus qu'il n'en est parti. Il se trompe de tout au tout. Où l'honorable ministre a-t-il pris ses renseignements. Je remarque que le nombre des passagers par les vapeurs internationaux n'est pas donné. On m'informe que la compagnie ne veut pas donner de rapports.

M. POPE: Nous avons les renseignements dans le rapport de l'agent.

M. PATERSON (Brant): Par qui la brochure du Nouveau-Brunswick a-t-elle été écrite?

M. POPE: Je n'en sais rien. Elle a été écrite par quelqu'un du Nouveau-Brunswick et elle a été publiée par le gouvernement fédéral. La Colombie-Britannique, la Nouvelle-Ecosse et le Manitoba aussi, je crois, ont aussi eu leurs brochures imprimées.

M. TROW: En ce qui concerne les agents à Winnipeg et à Emerson. N'y avait-il pas un agent à Emerson l'année dernière?

M. POPE: Oui, il y avait un.

M. TROW: Quel est l'agent à Winnipeg?

M. POPE: M. Graham.

M. TROW: M. Hospeler a-t-il été destitué?

M. POPE: Non; il s'est retiré.

M. LANGELIER: Est-ce que tous ces officiers sous les ordres de l'agent d'Emerson sont des officiers permanents?

M. POPE: L'un d'eux est un officier permanent, et l'autre ne l'est pas. Ce dernier est non seulement gardien, mais il voit à la distribution des immigrants.

M. BAIN (Wentworth): Y a-t-il un interprète d'attaché au bureau de Brandon.

M. POPE: Oui.

M. BAIN (Wentworth): Pourquoi a-t-on besoin de cet officier?

M. POPE: On a surtout besoin de ces officiers pour interpréter les immigrants allemands. Ils ne comprennent pas notre langue et il est absolument nécessaire d'avoir quelqu'un qui puisse les diriger dans leur propre langue, vu qu'ils ne connaissent pas du tout le pays.

M. BAIN (Wentworth): Y a-t-il un interprète à Winnipeg?

M. POPE: Oui.

M. WILSON: Je vois qu'il y a un interprète à Qu'Appelle. Pourquoi en a-t-on besoin?

M. POPE: C'est un Canadien français. J'ai reçu plusieurs partis de gentlemen français qui sont allés là dans le but

de fonder des colonies, et la première chose qu'ils m'ont demandé c'était s'il y avait là quelqu'un qui pût comprendre leur langue. Il est nécessaire d'avoir là quelqu'un qui puisse parler leur langue et qui puisse leur donner les renseignements nécessaires.

M. WILSON: Je vois qu'en 1884, il n'y a eu que 13 colons de Québec et 20 de France, soit 33 en tout. Il me semble que cette dépense est assez considérable pour les résultats que nous avons obtenus, et que nous devrions avoir quelques renseignements sur la question de savoir quel nombre de colons l'honorable ministre attend cette année et la raison pour laquelle il a nommé cet officier.

M. POPE: J'ai donné la raison à l'honorable député et je puis ajouter qu'il doit être envoyé plus loin.

M. FISHER: Je crois que l'assistant messenger pourrait être employé en cet endroit pour les Canadiens français, qui sont nombreux dans le pays, au lieu de payer un homme et de lui donner le rang d'interprète et le salaire d'un interprète. Il serait bien capable d'interpréter et de renseigner les gens de cette nationalité qui iraient dans le pays.

M. CHAPLEAU: Nous ne pourrions pas, pour le salaire d'un messenger, avoir un homme compétent comme interprète.

M. LANGELIER: Je crois que cet homme est non seulement un interprète mais un poète qui écrit des morceaux pour les journaux et chante les louanges du gouvernement. C'est peut-être pour cette raison qu'il reçoit un salaire plus considérable.

M. BLAKE: Le ministre dit qu'il doit être envoyé plus loin.

M. POPE: Oui; qu'il soit poète ou non, je puis dire que c'est un excellent officier, qui a beaucoup d'influence pour attirer les gens dans ce pays. Il est bien connu dans les anciennes provinces et vaut bien le salaire qu'il reçoit.

M. BLAKE: Où doit-il être envoyé.

M. POPE: A Medicine-Hat.

M. BAIN (Wentworth): Cela peut-être très agréable au poète et à l'interprète, mais considérant que toute cette dépense a eu pour résultat d'amener 96 hommes dans le pays, c'est un peu raide pour ceux qui paient.

M. BLAKE: Est-il envoyé à Medicine-Hat parce que l'on espère que l'immigration canadienne sera plus considérable à cet endroit qu'à Qu'Appelle?

M. POPE: Naturellement nous ignorons quel sera le nombre de ceux qui iront, mais il aura là un champ plus vaste. Par exemple, pendant la session actuelle, quelques gentlemen d'ici m'ont prié d'établir une agence à Régina.

M. BLAKE: Est-ce encore un poète?

M. POPE: Je serais bien aise d'avoir encore un poète comme celui-là.

M. WILSON: Cet homme agira-t-il comme interprète seulement ou comme agent et interprète?

M. POPE: Comme agent et interprète.

M. BLAKE: L'honorable ministre a-t-il cédé aux sollicitations dont il a parlé?

M. POPE: Non, je n'ai pas cédé.

M. BLAKE: Et il a l'intention de se montrer ferme?

M. POPE: Oui.

M. MILLS: L'honorable ministre a-t-il l'intention de nommer un agent à Medicine-Hat?

M. POPE: Oui.

M. TROW: Ne serait-il pas mieux d'envoyer l'agent de Qu'Appelle à Régina et de nommer un agent encore plus

loin à l'ouest que Medicine-Hat? Il y a très peu d'établissements à Medicine-Hat. Il est tout à fait nécessaire d'avoir un agent à Brandon, mais je ne vois pas la nécessité d'en avoir un à Qu'Appelle.

M. BLAKE: Où l'agent des territoires du Nord-Ouest sera-t-il placé?

M. POPE: A Calgary.

M. PATERSON (Brant): Est-ce un homme nouveau? Le crédit est de \$200 moindre que l'année dernière.

M. POPE: Ce sera un homme nouveau. Il n'y avait personne là l'année dernière.

M. BLAKE: L'honorable ministre aura-t-il une agence entre la Mâchoire-d'Orignal et Calgary, à part Medicine-Hat?

M. POPE: Non.

M. BLAKE: Je m'étonne que l'honorable ministre ne fasse pas de préparatif pour recevoir l'immigration dans ce fertile district.

M. PATERSON (Brant): Est-ce l'intention de l'honorable ministre de nommer un agent dans les territoires du Nord-Ouest cette année, ou cet agent a-t-il été nommé?

M. POPE: Non; il n'a pas été nommé. On a insisté très fortement auprès de moi sur la nécessité d'en nommer un; si je vois que c'est nécessaire, j'en nommerai un.

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre a-t-il l'intention de retenir l'agent à Prince-Arthur's Landing, maintenant que le chemin de fer est terminé?

M. POPE: Oui; il faut que ses services soient retenus.

M. BAKER (Victoria): Je voudrais demander au ministre de l'agriculture s'il ne considère pas que le salaire de \$1,000 est tout à fait insuffisant pour l'agent à Victoria, Colombie-Anglaise, en considération des services rendus. Pendant plus de neuf ans il n'y a pas eu d'agent du tout dans la Colombie-Anglaise. C'est le seul agent dans cette province, et comme chacun le sait en cette Chambre un salaire de \$1,000 équivaut à peu près à \$750 dans les provinces de l'est. Avec la perspective du prochain achèvement du chemin de fer du Pacifique canadien, nous attendons une immigration considérable dans cette province, et les services rendus par cet officier valent beaucoup plus que le salaire qu'il reçoit actuellement. Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il ne pourrait pas, la main sur la conscience, donner un salaire un peu plus élevé à cet employé.

M. POPE: Est-il poète?

M. BAKER: Il peut se faire qu'il soit poète, mais il n'en sait rien.

M. McMULLEN: Je remarque que les salaires des agents en Canada s'élèvent à \$27,329; l'an dernier, ils se sont élevés à \$29,247. Je crois réellement que l'on devrait examiner cette question des agences en Canada. Je ne vois pas qu'il y ait nécessité de garder ce nombreux personnel d'agents aux divers endroits. J'admets qu'il peut se faire qu'ils soient nécessaires à Québec et peut-être à Montréal, mais l'idée de tenir constamment un agent à Londres me paraît absurde. Je ne puis voir quels sont les devoirs qu'il peut avoir à remplir. Je ne crois pas que notre population consente à continuer à payer un si fort montant pour les agences d'immigration en ce pays. Je crois que toutes les dépenses relatives à l'immigration devraient être de beaucoup réduites. A Londres seulement, \$7,008.99 sont payés aux agents, et les salaires en Europe s'élèvent à \$10,413.88. Toute notre politique d'immigration nous a occasionné de fortes dépenses et n'a produit que de très faibles résultats. Les salaires pour agences sont: A Québec \$4,530; à Montréal, \$2,533.50; à Winnipeg, \$2,932; à Qu'Appelle, \$2,200.

Je ne vois pas pourquoi nous ne serions pas capables de nous procurer de bons agents pour beaucoup moins que nous ne payons maintenant; il me semble que c'est une extravagance que de retenir un certain nombre d'hommes ayant des salaires aussi élevés lorsque les résultats sont si faibles. Je crois que nous devrions examiner de nouveau toute la question. En ce qui concerne les impressions un montant énorme a été payé l'année dernière, et aussi en ce qui concerne les repas fournis aux émigrants \$22,368.65 ont été payés l'année dernière. Ce montant a été en grande partie divisée entre deux ou trois personnes. Je remarque aussi que nous avons payé à Burland et Cie, lithographes, \$29,917.30, pour ouvrage fait par cette compagnie; à la *Gazette de Montréal*, \$9,211.15; au *Free Press* de London, \$6,078.60; au *Mail* de Toronto, \$9,803.42; au *Spectator* de Hamilton, \$6,593.7; à H. W. Bennett et Cie, \$6,941.65; soit un total de \$81,667.06 pour impressions en Canada, à part \$32,437.49, pour impressions en Angleterre. Pour papier fourni aux imprimeurs, nous avons payé \$27,661.79, soit en tout \$109,327.80, pour dépenses d'impressions relatives à l'immigration en Canada et en Angleterre. Je ne puis comprendre pourquoi nous devrions continuer de faire une dépense aussi énorme, pour produire d'aussi faibles résultats. Cinq agents voyageurs nous coûtent \$8,532.13; et pour les services spéciaux de personnes entre Halifax et Emerson, \$6,927.57. Nous avons aussi payé pour le placement des émigrants l'année dernière, nonobstant le fait que nous avions un aussi grand nombre d'agents et d'interprètes, \$4,534.85; les dépenses incidentes et dépenses de voyage ont coûté \$6,055.46; et les dépenses contingentes en Canada se sont élevées à \$28,719.23.

L'auditeur général, dans son rapport, dit que sur cette somme il y a \$26,062 dont on n'a pas rendu un compte convenable, vu qu'on ne lui a pas donné de pièces justificatives. Les dépenses de voyage de 11 agents en Europe ont coûté \$23,829.63, soit \$2,168.33 chacun. Ceci paraît être une somme très considérable pour les dépenses de voyage. Il faut que ces 11 agents aient voyagé constamment pour dépenser ce montant. J'aimerais à savoir quels sont les devoirs spéciaux qu'ils remplissaient et qui justifient ces fortes dépenses. Les secours accordés aux immigrants ont coûté \$101,178.14, et les commissions sur 733 enfants amérés dans le pays à \$2 par tête, se sont élevées à \$1,456. Les primes payées pour les immigrants établis dans la Colombie-Britannique ont coûté \$370. Je remarque, relativement au bureau de M. Stafford, à Québec, que le salaire qui lui a été payé l'année dernière est de \$1,650, et que les dépenses contingentes de ce bureau ont été de \$4,284.64. Les dépenses incidentes pendant trois mois à son bureau ont été: louage de voitures \$114.16; repas \$95.50; traverses en bateau \$16.30; argent donné aux immigrants pauvres \$17.50; lavage de bureau pendant 3 mois, \$12.60. Il faut qu'il ait fait laver son bureau bien souvent. Je crois que quelques-uns de ces articles auraient besoin d'être révisés. Le bureau de M. Donaldson a coûté en dépenses incidentes \$2,578; dépenses de voyage \$300, et les dépenses totales sont de \$4,478.29. Je crois que tout ce service devrait être examiné avant que nous votions ce montant considérable.

M. FISHER: L'honorable ministre voudra-t-il consulter le rapport de l'auditeur général, pages 102 et 103, et dire si les pièces justificatives et les états qui y sont demandés relativement à presque tous les agents, ont été fournis par le département?

M. POPE: Oui tous.

M. FISHER: Cette déclaration est très satisfaisante en elle-même, mais je crois qu'il est très peu satisfaisant de voir l'auditeur général faire rapport que pas un des agents n'a fourni des états et des pièces justificatives.

M. POPE: Ils les fournissent ordinairement.

M. McMULLEN

M. FISHER: Je l'espère. Mais je n'ai qu'à consulter le rapport pour voir qu'ils ne l'ont pas fait année dernière. Ceci est un état de chose très peu satisfaisant. Paroil état de chose prouve que ces agents, bien qu'ils puissent être de bons agents d'immigration ne sont peut-être pas des hommes habiles en affaires. On devrait prendre quelque moyen pour voir à ce que cela ne se répète pas à l'avenir. Les agents devraient être réprimandés pour leur négligence, et il est à regretter que le gouvernement, sachant qu'il en est ainsi, continue à demander à la Chambre de leur voter des salaires. Je vois sous le nom de J. Smith, qui n'a pas fourni les pièces justificatives suffisantes, qu'il a retiré non seulement son salaire de \$1,200 mais aussi des paiements pour lesquels les pièces justificatives ne sont pas exactes. A la page 101 du rapport de l'auditeur général, il y a \$100 au débit de M. John Smith pour dépenses spéciales. Il n'est pas dit pourquoi, mais il a obtenu cet argent apparemment sans avoir fourni les pièces justificatives pour les dépenses. Il y avait aussi des dépenses spéciales pour contrabalancer les exhibits du Dakota—quelle que soit la signification de cela—\$67. Il y a aussi J. McGovern qui n'a pas donné de pièces justificatives suffisantes, qui a un salaire de \$1,000 au Port-Arthur, et à la page 100 du rapport de l'auditeur général, je trouve à son débit \$1,327.27 pour dépenses de voyages et dépenses incidentes pour lesquelles il n'a pas apparemment fourni les pièces justificatives. C'était là de l'argent qui a été payé je suppose par M. McGovern, de l'argent du gouvernement qui lui est passé entre les mains, et je ne crois pas qu'il aurait dû lui être avancé avant qu'il eut démontré qu'il l'avait payé. Je trouve aussi le nom de M. W. C. B. Graham, de Winnipeg, qui n'a pas fourni des pièces justificatives suffisantes à la page 101 du rapport de l'auditeur général. Je vois qu'on lui alloue \$110.95 pour transport d'Irlande, et à la page 100, je trouve à son débit \$512.67 pour dépenses de voyage et dépenses incidentes. Je crois que le ministre devrait expliquer ce qu'étaient ces paiements additionnels qui ont été faits sans pièces justificatives.

M. HESSON: L'honorable député aurait du lire les explications du secrétaire dans la même partie du livre. A la page 103, il dit, à la date du 20 octobre 1884:

Dans le cas de l'emploi de toute personne comme simple agent du département, les détails de toutes les dépenses sont toujours requis et toujours donnés.

Il peut se faire qu'ils ne soient pas donnés immédiatement, et dans bien des cas je suppose qu'ils n'auraient pu parvenir au département à temps, mais telle est la règle du département. De plus, il y a une distinction à faire entre ceux qui sont représentés comme agents et ceux qui sont représentés comme agents voyageurs. Le secrétaire dit:

MONSIEUR.—Relativement à une conversation que j'ai eue avec vous au sujet de certains paiements en bloc pour la considération de services et de dépenses de voyages combinés, ayant pour but l'encouragement de l'immigration au Canada, je dois vous informer qu'on ne fait jamais de paiements de cette nature, excepté à des personnes agissant en qualité de délégués, ou aux correspondants de journaux européens qui visitent le Canada dans le but de faire rapport sur ses ressources, et alors ces paiements ont toujours rapport à la durée du temps employé à voyager et à l'étendue du pays qu'il a visité. Dans le cas de l'emploi de toute personne comme simple agent du département, les détails de toutes les dépenses sont toujours requis et toujours donnés.

M. FISHER: L'honorable député a lu une lettre qui confirme ce que j'ai dit et qui démontre que de semblables paiements ne sont jamais faits, excepté à des personnes agissant comme délégués ou aux correspondants de journaux européens qui visitent le Canada dans le but de faire rapport sur ces ressources. L'honorable député prétendra-t-il que les agents payés par le gouvernement remplissent ces conditions? Ce sont eux qui sont les gens desquels en vertu de la règle du département on devrait exiger des états détaillés, mais l'auditeur général déclare que ces états ne lui ont pas été fournis. Le secrétaire du département peut dire qu'ils sont toujours fournis; il peut se faire qu'il les ait reçus, mais l'auditeur général ne les avait pas reçus, et c'est à lui qu'ils

auraient dû être fournis, afin qu'il pût les comparer aux détails des dépenses du département. Le secrétaire du département dit :

La distinction est entre un emploi qui constitue une agence, et le paiement de cet emploi comme tel ; et la considération de donner une certaine allocation pour les dépenses de voyage, dans des circonstances spéciales, à certaines personnes de la catégorie mentionnée plus haut, qui se trouvent être en position de rendre des services précieux à l'immigration—services qui de plus ne pourraient être obtenus autrement.

L'honorable député prétendra-t-il que les services de ces agents payés par le gouvernement ne pourraient être obtenus autrement ?

M. DAVIES : Le député de Perth (M. Hesson) ne comprenait pas évidemment la nature de la plainte faite par mon honorable ami. Il verra que la lettre de M. Lowe ne se rapporte pas du tout à la plainte faite par l'auditeur général, mais à une conversation sur une autre question. Le cas est presque pire que ce qui a été dit, car bien que des pièces justificatives aient été données pour ces avances, dans aucun cas les pièces justificatives n'étaient correctes. Ce n'est pas qu'ils aient retenu les pièces justificatives, mais bien qu'ils n'ont pas rendu compte des deniers qu'ils avaient reçus, et dans aucun cas les pièces justificatives n'ont correspondu avec les deniers qu'ils ont reçus du département.

M. HESSON : L'honorable député se trompe. La lettre de l'auditeur général ne dit pas que les pièces justificatives ne sont pas exactes ; il dit qu'ils ne les ont pas reçues.

M. DAVIES : Je vous demande pardon.

M. HESSON : Je vais lire la lettre :

MONSIEUR.—Serez-vous assez bon pour me fournir le plus tôt possible des états détaillés des comptes et des pièces justificatives rendus par chacun des agents sous-mentionnés à l'appui des deniers qui leur ont été avancés en 1883-84 ?

Les pièces justificatives que j'ai déjà reçues n'égalent pas du tout le montant des avances.

Les états détaillés me permettraient d'indiquer les pièces justificatives requises pour balancer les divers comptes.

Il ne dit pas que les pièces justificatives étaient incorrectes.

Quelques DÉPUTÉS : Oh, oh.

M. HESSON : En réponse à cela, le secrétaire du département dit :

Dans le cas de l'emploi de toute personne comme simple agent du département—

C'étaient de simples agents.

Les détails de toutes les dépenses sont toujours requis et toujours donnés.

N'est-ce pas là une réponse à la lettre ?

M. BLAKE : Non.

M. HESSON : Alors à quoi cela se rapporte-t-il ?

M. BLAKE : Mais l'auditeur général demandait les pièces justificatives.

M. HESSON : Personne ne prétend qu'il n'aurait pas pu demander les pièces relatives aux comptes qu'il a reçus presque le jour suivant. L'honorable député prétend-il qu'ils ont présenté des comptes pour lesquels les pièces justificatives étaient incorrectes à cette date ? Il peut se faire qu'ils n'aient pas présenté les pièces justificatives en même temps, mais elles ont été fournies après. Un agent peut-il marquer les dépenses pour chaque repas qu'il fournit à un immigrant ? Je suppose qu'à une certaine époque de l'année il peut être appelé à rendre compte de toutes les dépenses relatives aux avances qui lui ont été faites. En réponse à cela, le secrétaire du département démontre clairement que le département a demandé, naturellement, à ses agents quelles avances sont faites à l'agent, et l'agent tient une liste détaillée des articles de dépenses pour l'année, et à la fin de l'année il fait un rapport indiquant comment la somme totale a été dépensée. Il fait ses rapports, et si l'auditeur général fait ses

comptes pour une partie de l'année, lorsque l'agent n'a peut-être pas envoyé ses pièces justificatives pour cette partie de l'année, il est possible qu'il ait demandé des pièces justificatives à diverses époques de l'année.

M. BLAKE : Les comptes sont faits jusqu'au 30 juin et l'exercice se termine à cette date. La lettre de l'auditeur est écrite en octobre ou novembre suivant. Je suppose que certaines pièces justificatives avaient été envoyées et il démontre que les pièces justificatives ne balancent pas les comptes. L'honorable député dit qu'un état est fourni en réponse à cette demande pour les trois mois qui suivent l'expiration de l'exercice. Une réponse satisfaisante est faite à ces demandes de l'auditeur, vu que le secrétaire du département dit que les pièces justificatives sont toujours requises et toujours données. Ce que l'auditeur voulait, c'était une déclaration du département que les pièces justificatives étaient toujours exigées et toujours données ; ce qu'il demandait c'étaient les pièces justificatives, et ce qu'il n'a pas ou c'étaient les pièces justificatives.

M. POPE : Depuis un grand nombre d'années, l'habitude a été de n'envoyer les pièces justificatives qu'après que nous avons reçu les comptes, puis ils sont apurés. Il peut se faire qu'il y ait eu des pièces justificatives au département à cette époque—je ne puis le dire ; mais je dis que comme règle générale, et je ne sais pas qu'il y ait d'exceptions, les comptes sont fournis, et ils sont corrects, s'ils sont payés et des pièces justificatives sont fournies ; s'ils sont incorrects, ils sont renvoyés et corrigés.

M. SOMERVILLE (Brant) : Comment le ministre peut-il concilier cette déclaration avec le fait qu'il appert au rapport de l'auditeur général et aux comptes publics, que des avances ont été faites aux journaux pour impressions, ces impressions n'ayant pas été livrées à cette époque ? Dans le cas du *Citizen* d'Ottawa, pendant l'année dernière, le rapport de l'auditeur général démontre qu'une somme de \$1,500 a été payée pour de l'ouvrage qui n'avait pas été livré et qui n'était pas terminé, et il en est de même de la *Gazette* de Montréal.

M. POPE : Dans un très petit nombre de cas—et, je constate que mes prédécesseurs avaient fait la même chose—des avances ont été faites sur de l'ouvrage de ce genre. Mais on a absolument mis fin à cela depuis l'année dernière. Pas un dollar n'a été payé sans pièces justificatives.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'appelle l'attention du ministre sur la lettre suivante :

BUREAU DE L'AUDITEUR, OTTAWA, 15 mars 1884.

MONSIEUR.—J'ai examiné le compte des dépenses de L. Stafford pour le trimestre terminé le 30 septembre dernier, et je désire attirer votre attention sur les dépenses contingentes, qui sont comme suit :

Suivent une demi-douzaine d'items s'élevant à \$256.06.

Cette dépense n'est pas appuyée par une seule pièce justificative. Il me semble qu'on n'aurait pas beaucoup de difficulté à se procurer les pièces justificatives pour la majeure partie des dépenses ci-dessus. Lorsqu'il est impossible de se les procurer, des comptes détaillés avec les dates devraient être fournis.

Or il me semble que cette lettre ne s'accorde guère avec la déclaration que l'honorable ministre vient de faire quant à la pratique suivie dans ce département.

M. POPE : C'est le département de l'auditeur. Il est possible qu'à cette époque, alors qu'il n'y avait pas grand-chose à faire à Québec, les pièces justificatives n'avaient pas été livrées à l'auditeur.

M. BLAKE : L'honorable ministre a des règles générales très saines et très admirables, mais sa pratique est tout à fait différente. Il nous donne la règle et nous trouvons la pratique dans le livre bleu. Il dit qu'il pourrait se faire que dans un cas comme celui de Québec, où il y avait tant à faire, il aurait pu y avoir quelque délai relativement aux pièces justificatives. Or les pièces justificatives étaient pour

le trimestre terminé le 30 septembre, et ils ont été demandés en mars de l'année suivante. La navigation du Saint-Laurent s'est fermée quelques mois avant le mois de mars. La ville de Québec n'est pas un endroit où il arrive beaucoup d'immigrants pendant quelques mois avant le mois de mars.

M. POPE: L'agent à Québec a beaucoup à faire en hiver avec les immigrants qui arrivent d'Halifax.

M. BLAKE: Je sais cela, mais l'hiver n'est pas le temps où il a le plus de besogne, c'est la morte saison. Il est occupé lorsque la navigation est ouverte et lorsque les immigrants arrivent à Québec. La morte saison commence précisément lors de la fermeture de la navigation et se continue jusqu'à ce que la navigation soit ouverte; en conséquence on ne saurait l'excuser en disant qu'il a été trop occupé pour fournir les comptes.

M. PATERSON (Brant): Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Brome (M. Fisher), il semble qu'il y a des employés réguliers du département qui sont payés pour plus d'un service à la fois. Voici des agents réguliers du gouvernement, J. Smith et A. G. Smith dont les services sont censés appartenir au gouvernement, et il semble y avoir eu quelque chose de spécial pour lequel ils ont retiré respectivement \$100 et \$175. M. Lowe, le secrétaire du département, si je comprends bien, prétend que pour ces dépenses spéciales ils ne sont pas tenus de produire des pièces justificatives. Je crois que le comité a droit à quelques explications quant à la question de savoir pourquoi des montants spéciaux sont donnés à des employés régulièrement payés par le gouvernement. Je trouve par exemple cet item. J. Smith, dépense spéciale pour contrebalancer l'exhibit du Dakota, \$62. Nous serions heureux de recevoir des renseignements sur ce point et sur la raison pour laquelle les pièces justificatives n'ont pas été fournies.

M. POPE: Elles ont été fournies.

M. SOMERVILLE (Brant): Je puis comprendre pourquoi M. Smith de Hamilton n'a pu envoyer des pièces justificatives à temps. Il était très occupé, pendant qu'il aurait dû faire la besogne, à recueillir des données statistiques au sujet de la politique nationale pour le gouvernement dans la partie du pays qu'il habite.

M. FISHER: Lui a-t-on spécialement payé ces \$100 pour préparer des statistiques touchant la politique nationale?

M. POPE: J'envoie souvent John Smith à New-York et ailleurs dans les Etats-Unis. Je me rappelle une circonstance où l'on a voulu induire les Canadiens à se rendre dans le Dakota. J'en entendis parler et je vis les affiches partout dans le pays. Je dis alors à M. Smith que je voulais qu'il allât faire valoir notre côté de la question et s'assurer s'il n'y avait pas moyen de rendre inutiles les efforts que l'on tentait pour attirer nos gens dans le Dakota. Cet Etat faisait une exposition de ses produits à Welland, je crois, et j'ai cru de mon devoir d'agir comme j'ai fait. J'ai payé les dépenses de M. Smith dans tous ces cas-là. Pendant l'hiver, alors que les agents sont peu occupés, j'ai envoyé les agents stationnés à Montréal et à Port-Arthur, John Smith et autres, dans différentes parties des Etats-Unis, où ils ont distribué des brochures, conversé avec les gens et cherché à les décider à venir dans ce pays-ci et surtout dans le Nord-Ouest. Ces démarches ont eu pour résultat d'amener un bon nombre d'immigrants et de colons.

M. FISHER: Si c'est de cette manière que le ministre explique les dépenses additionnelles de ces agents, il est bien clair qu'on devrait fournir un état détaillé montrant comment l'argent a été dépensé. On ouvre une large porte à l'extravagance si on laisse nos agents voyager par tous les Etats-Unis, puis produire leurs réclamations en chiffres ronds sans entrer dans les détails. La déclaration du mi-

M. BLAKE

nistre est contradictoire. Le député de Perth-Nord (M. Hesson), a cité la lettre écrite par le secrétaire du département de l'agriculture le 29 octobre 1884, comme une réponse complète au rapport de l'auditeur général. Le ministre ne l'a pas citée comme une justification, parce qu'il savait qu'elle ne se rapportait pas à la lettre de l'auditeur général, mais bien à une conversation qui avait eu lieu entre celui-ci et le secrétaire. On ne pouvait plaider la difficulté de transmettre les pièces justificatives en ce qui regardait les agents à Ottawa ou à Toronto.

M. HESSON: L'honorable député entend-il dire que cette partie de la lettre qui est marquée d'un astérisque ne se rapporte pas distinctement à la lettre?

M. FISHER: Je ne le pense pas.

M. HESSON: Je pense qu'elle s'y rapporte clairement. Je n'ai mentionné la distance que comme une raison possible de retard dans l'envoi des pièces justificatives. J'ai simplement dit que le département oblige ses agents à lui fournir celles-ci et qu'on les lui fournit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le ministre veut-il nous dire si cette partie de la lettre se rapporte ou non à celle du secrétaire?

M. POPE: Je n'ai pas vu le rapport de l'auditeur général.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre ferait mieux de le parcourir en ce qui regarde son département.

M. POPE: J'ai déjà expliqué plusieurs fois que nous avons des pièces justificatives pour tout, quoi qu'il en soit, au sujet de cette correspondance, que je n'ai pas vue. Les pièces justificatives nous sont toujours envoyées, et si les comptes sont incorrects nous les renvoyons pour correction.

M. LANGELIER: Il est bien extraordinaire que le département possède les pièces justificatives et ne les transmette pas à l'auditeur général. Le secrétaire du département dit que c'est la règle de recevoir des pièces, et le ministre vient de dire la même chose; tout ce que nous voulons savoir, c'est si la règle a été suivie. Voilà un item qui s'élève à \$23,719, et les personnes qui ont fourni des pièces justificatives insuffisantes figurent pour cette somme presque tout entière. Que sont devenues ces pièces? La lettre de l'auditeur général porte la date du 13 d'octobre; on voit qu'il y a eu du temps de reste pour se les procurer. Je sais que l'agent à Québec est parfaitement honnête, mais tout de même il est bien irrégulier de lui payer une aussi forte somme que \$2,864 sur des pièces insuffisantes. Le ministre a dit qu'il est très occupé en été; je l'admets, mais ces pièces auraient dû avoir été transmises à cette époque-ci. Le fait de n'avoir pas été fournies à la date du 1er juillet, cela peut faire croire qu'il y a quelque chose de louche.

M. FISHER: Le ministre de l'agriculture a dit que ces pièces justificatives sont renvoyées; je voudrais savoir quand.

M. POPE: Quand l'argent est payé: c'est la règle du département.

M. FISHER: Je me figurais, dans ma naïveté, lorsque le ministre m'a répondu précédemment, que les pièces avaient été reçues depuis le rapport et qu'on s'était réellement occupé de l'affaire. Sa dernière assertion me fait supposer qu'il n'en sait absolument rien, vu qu'il se contente de dire que c'est la règle du département. L'honorable ministre n'a pas montré que cette question est traitée sur une base d'affaires.

M. BAIN (Wentworth): Sous quel titre trouverais-je ce qui concerne notre agent de colonisation du Manitoba. Il est un des employés du gouvernement fédéral depuis sept ou huit ans. Il est stationné à Worcester (Mass.), mais je ne vois pas son nom dans la liste régulière, bien que nos rapports renferment la preuve irrécusable qu'il a été notre agent pendant cette période.

M. POPE : Je ne sais sous quel titre, mais probablement le dernier.

M. BAIN (Wentworth) : Le rapport de l'auditeur général donne son traitement comme étant de \$1,200; il me paraît être un de nos agents payés régulièrement, et on aurait dû l'inclure dans la liste régulière. Je voudrais aussi savoir où l'on trouve le coût du rapatriement, de quelle manière l'argent est employé et par l'entremise de qui.

M. POPE : Il s'agit d'une somme votée pour aider des Canadiens français à se rendre au Manitoba, et qui leur est payée une fois rendus. Elle s'élève à \$1,600 ou \$1,700.

M. BAIN (Wentworth) : Elle était de \$2,377 l'année dernière. L'emploie-t-on en faveur des Canadiens français qui immigrèrent au Manitoba ?

M. POPE : Oui.

M. BAIN (Wentworth) : Y a-t-il d'autre agent que M. Lalime pour prendre charge des immigrants rapatriés ?

M. POPE : Généralement il voyage avec eux et les conduit à destination; mais quelquefois, quand leur nombre n'est pas grand, ils se rendent sans lui.

M. BAIN (Wentworth) : Je lis dans son rapport de l'année dernière :

Le nombre total des immigrants a été de 839 en 1884, dont 55 pour 100 étaient des Canadiens français et les autres des Anglais, des Écossais et des Canadiens, y compris des Irlandais et quelques familles allemandes et juives. J'ai plaisir à dire que la grande majorité des immigrants sont de la meilleure classe et ont déjà cultivé en Canada; ils avaient immigré aux États-Unis il y a quelques années seulement, et ils ont résolu de s'en aller au Manitoba à cause de l'accroissement de leurs familles.

Je présume alors que cette dépense de \$2,300 s'applique aux 55 pour 100 des 839 qui se sont rendus dans le Manitoba.

M. POPE : La dépense comprend la réduction des prix de passage et l'argent donné aux rapatriés.

M. BLAKE : L'honorable ministre a eu la bonté de me remettre une réduction du tableau qu'il a l'intention de mettre devant la Chambre relativement à l'immigration au Manitoba durant l'année de calendrier 1884. On y voit que leur nombre total est de 30,265; le nombre de ceux qui en sont repartis est de 6,625, ce qui laisse 23,640 colons. Le nombre total est entré comme suit : 10,488 à Emerson, 8,301 à Gretna, 10,476 à Port-Arthur, et je suppose que le nombre de ceux qui sont entrés le long de la frontière, entre Emerson et Benton est porté à 1,000. Comme l'honorable ministre est à faire ses arrangements pour la saison d'immigration, je pense que ce serait le bon temps pour lui de nous dire ce qu'a été l'immigration jusqu'ici cette année, surtout dans le Nord-Ouest et le Manitoba. Je sais bien que la saison est presque finie, à cette date-ci, pour le Manitoba et le Nord-Ouest.

M. POPE : Je vais vous procurer ces renseignements. Je suis sous l'impression que l'immigration a été moindre que l'an dernier.

M. BLAKE : Quand l'attention de la Chambre est appelée sur un service de la nature de celui-ci, dans lequel l'honorable ministre dit que l'on va introduire des changements, il importe que nous sachions ce qu'est le courant de l'immigration afin de pouvoir juger de l'opportunité du crédit demandé. Mais l'honorable ministre n'est pas en état de nous renseigner à présent. Comme il y a longtemps qu'il aurait dû faire voter ce crédit, je ne comprends pas qu'il soit incapable de nous donner ces informations quand la session touche à sa fin.

M. POPE : L'honorable député sait que cette année est exceptionnelle pour tout ce qui concerne l'immigration, et les autres affaires au Nord-Ouest. Ce n'est pas une raison, parce qu'il y a eu des troubles cette année, pour qu'ils se

renouvellent, et je ne pense pas qu'il y aurait de la sagesse à dévier de notre système.

M. BLAKE : Je ne suggère pas un abandon, je m'occupe du crédit pour l'année.

M. POPE : Je pense qu'il y a quelque diminution jusqu'à cette date, et qu'elle est due aux troubles qui se sont produits. Un bon nombre d'immigrants ont été induits à se rendre aux États-Unis, bien qu'ils eussent des billets de passage pour le Manitoba. Je le sais, le fait a été porté à ma connaissance.

M. BAIN (Wentworth) : Je voudrais apprendre du ministre quelle position occupe notre agent à Rochester.

M. POPE : Ce n'est pas un agent régulier; on l'emploie seulement d'année en année à distribuer des brochures et à répandre des renseignements dans cette partie du pays, ce qu'il a très bien fait.

M. BLAKE : Quelle est la nationalité de l'interprète à Winnipeg ?

M. POPE : Allemande.

M. FISHER : Est-ce que les \$800 pour un interprète à Qu'Appelle sont une augmentation du salaire de M. Miquelon comme assistant ?

M. POPE : Non, celui-ci reste avec le même traitement.

M. LANGELIER : Je vois par le rapport de l'auditeur général que le même M. Miquelon a reçu \$100 de plus que son traitement, et rien ne fait connaître la nature de ce paiement.

M. POPE : Je l'ai envoyé visiter les plus vieilles paroisses de la province de Québec pour faire connaître le pays là-bas et pousser à aller s'y établir les gens qui avaient l'intention d'émigrer.

M. LANGELIER : Dans quelle partie de la province est-il allé ?

M. POPE : Dans plusieurs.

M. LANGELIER : Je ne crois pas que cela fasse grand plaisir à la province de Québec d'apprendre que M. Miquelon a la mission d'envoyer ses habitants dans le Nord-Ouest. Je comprendrais son utilité si on l'envoyait les chercher aux États-Unis. Il ressemble à un homme qui prendrait de l'argent dans l'une de vos poches pour le mettre dans une autre, et qui recevrait une commission pour son travail.

M. POPE : Il vaut mieux, quand les gens sont pour laisser la province de Québec, les pousser vers le Nord-Ouest que vers les États-Unis. L'honorable député a dit hier soir qu'ils se rendaient aux États par troupes.

M. LANGELIER : L'honorable député a dit très positivement hier que personne ne laisse plus le Canada pour les États-Unis.

M. POPE : Je n'ai rien dit de semblable. J'ai dit qu'à la vérité que les gens pouvaient aller d'ici aux États-Unis comme ils pouvaient nous venir des États-Unis, mais je n'ai pas, comme l'honorable député, dit qu'ils s'y rendaient par troupes. Je suis aise de dire que depuis quelques années, il nous en arrive plus de là qu'il ne s'y en va d'ici; et je pense que nous trouverons les États-Unis un aussi bon champ d'exploitation que l'Europe, pour en ramener non seulement les Canadiens français, mais des autres Canadiens et aussi d'autres nationalités. Quand nos agents avaient des loisirs, je les ai envoyés aux États-Unis, et c'est là la raison de certaines dépenses. Plusieurs parties des États-Unis envoient des émigrants dans le Nord-Ouest; il nous est venu une assez forte immigration allemande des États de l'ouest.

M. LANGELIER : Je prends quelque intérêt à l'ouvrage que fait M. Miquelon, parce que je sais qu'il m'a fait l'hon-

neur de visiter mon comté pendant l'élection. Il a pu chercher à empêcher certaines personnes de voter pour moi, mais je suis certain qu'il n'a empêché personne d'aller aux Etats-Unis.

M. BAIN (Wentworth) : L'honorable ministre sera peut-être en état de nous donner quelques renseignements sur les rapports du département des douanes. Je sais qu'il y a certaines classes de déclarations de leurs effets que des gens font à titre de colons afin de ne point payer les droits de douanes. Je vois que ces déclarations ont augmenté très rapidement depuis quelques années. Le total des personnes qui sont parties dans les rapports de douane comme étant entrés avec des effets de colons dépassait un peu 18,000 en 1880, et s'élevait à 34,000 en 1883 et à 35,000 en 1884. Est-ce que cela est dû aux travaux de nos agents dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre ?

M. POPE : Nos agents ont sans doute contribué pour beaucoup à induire ces personnes à revenir des Etats-Unis. Les douanes inscrivent les personnes qui arrivent avec des effets de colons, et rapport m'en est fait ; il ne peut y avoir de doute là-dessus.

M. BAIN : Le nombre total des retours dans la province de Québec faits en 1881 dépassait un peu 7 ; il atteignait 14,000 en 1882, en 1883 il était de 18,000, et de 2,000 l'an dernier. Si l'on passe aux détails, on les trouve un peu curieux. Prenons par exemple les Allemands, car les immigrants sont inscrits par nationalités. En 1881, il en est revenu 79 dans la province de Québec ; en 1882, 185 ; en 1883, 9,318 ; et le chiffre est tombé à 63 en 1884. J'avoue avoir cru, en voyant ces chiffres-là, que nos agents avaient emprunté une feuille du registre de l'agent américain à Sarnia. Par exemple les Canadiens ont monté vite, de 5,000 en 1881 à 14,000 en 1882 ; et, l'année qui a vu le retour considérable des Allemands, les Canadiens sont tombés à 600, pour remonter à 18,500. Je demande s'il ne serait pas bon que les officiers de douane surveillent ces immigrants. Un grand nombre passent la frontière de l'est à l'ouest pour trouver de l'ouvrage pendant une partie de l'été, et, la saison finie, ils retournent auprès de leurs amis de Québec. Je serais heureux d'apprendre que 18,000 Canadiens ont quitté les Etats-Unis l'année dernière pour s'établir permanemment dans la province de Québec, convaincus que c'est un meilleur pays pour y vivre que les Etats-Unis. Ce qu'il y a à craindre, c'est que ces personnes puissent frauder le revenu en entrant en franchise leurs effets sous le nom d'effets de colons.

M. BOWELL : Tout immigrant qui arrive en ce pays doit jurer solennellement qu'il a eu ses effets en sa possession pendant un certain temps et qu'il s'en est servi. L'honorable député a raison de craindre qu'en beaucoup de cas on n'essaie de faire passer en douane des effets neufs pour des effets de colons ; mais la surveillance est toujours bien faite, et à moins que les effets ne portent trace de leur emploi pendant un certain temps, et que leurs propriétaires ne fassent l'affidavit requis, les effets sont saisis, ou bien les propriétaires sont forcés de payer les droits. Nous constatons, par la quantité de cas qui sont constamment soumis au département, que le nombre des personnes qui arrivent dans le pays, et surtout des Canadiens qui y reviennent, est beaucoup plus considérable qu'auparavant. Comme presque toutes ces familles qui reviennent apportent des machines à coudre, et quelquefois des orgues, on nous en demande constamment l'entrée en franchise. La loi exige que les familles s'en soient réellement servies pendant un certain temps, et, comme l'inspection se fait avec une grande sévérité, il y a bien peu d'arrivants qui ne sont pas des colons *bona fide* qui puissent entrer sans payer.

M. BAIN (Wentworth) : Il me fait plaisir d'apprendre que ces gens améliorent leur position à ce point de pouvoir revenir avec des machines à coudre et des orgues, et je suis convaincu qu'ils ne suivent pas le procédé auquel mon hono-

M. LANGELIER.

nable ami a fait allusion, d'être de libre-échangistes actifs depuis le coucher du soleil jusqu'au matin, et des protectionnistes le restant des vingt-quatre heures. Je voulais demander pourquoi l'on devrait tant faire des efforts pour ramener les Canadiens, si le ministre est informé que le nombre de ceux qui reviennent augmente si considérablement.

M. CHAPLEAU : Il est bien connu dans la province de Québec que les Canadiens français des Etats de l'Est reviennent depuis un certain temps un très grand nombre en Canada, et j'espère que ce flot va se maintenir. Nous y travaillons, non-seulement avec l'aide du gouvernement, mais par d'autres moyens très utiles aussi, je veux dire nos sociétés nationales. Il est vrai qu'à l'époque de la foison, un certain nombre de Canadiens de la province de Québec s'en vont travailler aux Etats-Unis et qu'ils en reviennent, mais mon honorable ami ne doit certainement pas parler d'eux comme étant de ceux qui font les déclarations de leurs effets au retour. Ils partent pour quelques semaines avec un sac de voyage, et ils reviennent avec le même sac.

M. FISHER : L'honorable monsieur a sans aucun doute raison de dire que beaucoup de Canadiens français des Etats-Unis, mais il se trompe quand il dit que tous ceux qui s'y rendent y vont faire les foins.

M. CHAPLEAU : Je n'ai pas dit cela. Il y en a, je le regrette, encore beaucoup trop qui gagnent les Etats-Unis.

M. FISHER : Je demeure près de l'une des principales lignes de chemins de fer, entre une section française de la province de Québec et une partie des Etats de la Nouvelle-Angleterre, et j'ai le regret de dire que, même ce printemps, à une saison où personne ne pense encore à aller faire les foins, un nombre considérable d'hommes accompagnés de leurs familles sont allés aux Etats-Unis, en même temps que plusieurs en revenaient, et je crois bien que les deux courants se neutralisent beaucoup. Mais bien souvent ces allants et venants sont des gens qui visitent leurs parents d'un pays à l'autre, et il est bien difficile de juger du nombre de ceux qui se rapatrient en Canada comme de ceux qui vont se fixer aux Etats-Unis.

M. CHAPLEAU : Nous avons le moyen de nous en assurer, et je savais ce qui en est quand je disais que la proportion de ceux qui reviennent pour rester est très grande. Nos sociétés de colonisation ont très bien fonctionné en ces derniers temps, et l'on sait, principalement au moyen des déclarations en douane, qu'un nombre considérable reviennent avec leurs familles et leurs biens.

M. FISHER : En disant nous, l'honorable monsieur entend-il dire le gouvernement ?

M. CHAPLEAU : Non, je veux dire les Canadiens français.

M. FISHER : Vous voulez dire, je suppose, les sociétés de colonisation.

M. CHAPLEAU : Et les sociétés Saint Jean-Baptiste.

M. FISHER : Le gouvernement connaît-il ses agents et ce qu'ils font ?

M. CHAPLEAU : Mon honorable collègue a dit que M. Lalime, M. Gagnon et M. Bélanger, et deux ou trois autres, s'employaient particulièrement à la bonne œuvre de décider à se rapatrier ceux dont la position est moins avantageuse aux Etats-Unis qu'elle pourrait l'être chez eux. Je connais ces messieurs, et j'espère qu'ils travailleront bien pour le gouvernement et l'avantage national de la province de Québec.

M. FISHER : Je comprends que ces messieurs travaillent à ramener ces émigrés dans la province de Québec.

M. CHAPLEAU : C'est dans cette direction que travaillent nos sociétés.

M. FISHER : Pourtant, si je comprends bien, quelques-uns d'entre eux s'efforcent de faire émigrer ces Canadiens dans la province du Manitoba. C'est l'occupation de M. Lalime, je crois.

M. CHAPLEAU : Ils sont envoyés dans la province de Québec ou dans celle du Manitoba, selon leur préférence. J'ai des amis qui travaillent énergiquement en ce sens, et je sais que leurs instructions comportent que si ces Canadiens désiront revenir dans la province de Québec, ils doivent les y amener de préférence; mais s'ils ne veulent pas rester ici, nous devons faire notre possible pour les faire devenir citoyens du Canada et gagner le Nord-Ouest. Sans doute, je ne parle pas maintenant des agents du gouvernement, dont le devoir est d'amener les immigrants dans le Manitoba ou le Nord-Ouest, bien que, selon moi, le fait de ramener des Canadiens des Etats-Unis dans nos vieilles provinces est un bon travail d'immigration, digne de l'encouragement du gouvernement.

M. BAIN (Wentworth) : Je voudrais appeler l'attention—
M. le PRÉSIDENT : C'est dépasser le point où le comité est rendu.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On n'a jamais encore, dans des discussions comme celle-ci, essayé de restreindre les députés dans l'examen d'un item qui couvre autant de sujets divers. Si le gouvernement voulait faire comme j'ai prétendu qu'il devait et diviser ces matières en items distincts, l'objection pourrait valoir; mais le ministre de l'agriculture a préféré tout grouper sous un seul titre, ce que je crois être un procédé incommode et inexpédient, mais il a donné de la sorte à chacun le droit de sauter d'un item à l'autre.

M. BAIN (Wentworth) : Si le gouvernement fédéral fournissait des fonds aux agents qui travaillent au rapatriement dans la province de Québec, je ferais remarquer que M. Lalime n'en parle pas du tout dans son rapport, mais seulement de l'immigration dans la province du Manitoba et dans le Nord-Ouest. Je crois qu'il a raison de pousser ces gens vers le Nord-Ouest, qu'ils soient Canadiens français ou non.

M. FISHER : Pendant que nous discutons cette question de l'interprète—

Le PRÉSIDENT : Ce n'est pas le bon temps pour cela.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je désire appeler l'attention du comité sur l'extrême inconvenance et incommode de la pratique de discuter les crédits item par item. Ce n'était pas la pratique auparavant de masser dans les estimations budgétaires cinquante ou soixante items distincts qui n'ont pas nécessairement de corrélation. Je n'ai jamais fait cela, et si je l'eusse fait l'honorable monsieur m'aurait pris à tâche. On ne peut par exemple mettre facilement ensemble des items comme ceux-ci; on devrait faire un item séparé des salaires à Londres, des dépenses contingentes aussi, des dépenses de voyage aussi, et ce dernier crédit de \$300,000 est dans le même cas. Il n'y a pas de doute que vous avez parfaitement raison de faire remarquer les inconvénients de cette pratique, et il est fort à souhaiter que le prochain budget s'améliore sous ce rapport.

Le PRÉSIDENT : Je ne cherche que la commodité du comité en conduisant les affaires le plus régulièrement possible, et n'ai pas le moindre désir d'empêcher qu'aucune résolution soit discutée aussi librement et aussi complètement que possible; mais quand vous entamez un item, il est impossible de procéder avec ordre et de confiner les remarques à cet item. Hier le crédit entier a été discuté sous toutes ses faces. A la demande des honorables députés de l'opposition, chaque item de ce crédit est appelé successivement; je pense que c'est la pratique régulière à laquelle ils devraient adhérer, au lieu de recommencer la discussion à fond de tout le crédit.

M. PATERSON (Brant) : Vous avez parfaitement raison, et c'est moi qui ai fait la suggestion avant l'arrivée de l'honorable député de Huron-Sud, pensant pouvoir par là marcher plus vite en besogne. J'ai suggéré que nous traitions chaque item séparément, et quand nous aurions fini de parler des agents, les agences auraient leur tour de discussion. Je faisais cet essai pour empêcher que nous sautions d'un sujet à un autre, que nous les discussions tous ensemble.

M. FISHER : Je désire poser une question au comité au sujet de cet interprète à Winnipeg, M. H. J. Masse. Je vois qu'il est payé pour deux emplois.

M. POPE : En hiver, M. Masse voyage presque continuellement parmi les Allemands des Etats de l'Ouest, distribuant des brochures et semant des renseignements. L'état il s'occupe de trouver des localités pour les immigrants dans le Manitoba, ce qui occasionne une forte dépense.

M. GILLMOR : Le ministre de l'agriculture voudra-t-il me dire s'il y a des agents qui parcourent les Etats pour induire les habitants des provinces maritimes qui y sont établis à revenir chez nous? Il me semble qu'il est tout à fait aussi important que l'on aide quelques-uns des nôtres à revenir, s'ils le veulent, que d'aider ceux qui ont émigré de la province de Québec. Je suis convaincu qu'il est parti plus de monde de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick que de toute autre partie de la Puissance. Peu vont dans le Nord-Ouest, ils vont presque tous dans les Etats-Unis. S'il faut employer des deniers publics à payer des agents pour faire revenir ceux qui ont laissé Québec et à payer leur passage, je pense qu'il n'est que juste d'en faire autant pour les provinces maritimes et qu'on les aide à revenir s'ils le désirent. Je sais qu'on ne peut le faire pour chaque province, mais réunissez la population de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick, elle forme une partie considérable de la population de la Puissance; or, un grand nombre de leurs habitants les ont quittées pendant bien des années, et, je regrette d'avoir à le dire, continuent à les quitter. Je sais que la question du nombre de ceux qui partent et de ceux qui reviennent est vague et loin d'être résolue; chacun peut en dire ce qui lui plaît. Je suis convaincu que bien peu en savent quelque chose avec certitude. Je le demande maintenant au ministre de l'agriculture, qui est un homme pratique, qui sait ce qu'il en coûte pour gagner de l'argent et le soin qu'il faut en prendre, s'il croit réellement que ces sommes énormes consacrées à l'immigration sont dépensées à propos et avec profit. Nous parlons en ce moment des agents qui vont aux Etats-Unis dans le but d'essayer de ramener nos gens. Le secrétaire d'Etat dit qu'il connaît quelque chose que nul autre ne connaît: qu'ils s'en reviennent en foule; mais il a dû admettre que plusieurs milliers sont repartis. Je suis convaincu qu'une forte partie de cet argent ne devrait pas être appliquée à l'immigration du tout. Si l'on songe à la somme que coûtent les impressions seules, si l'on entend dire en Chambre que tel député a reçu tant pour impressions faites à son journal, et que tel autre député a reçu tant, on voit combien d'argent appartenant au peuple est gaspillé et dans quelle confusion tout le système est tombé. Quand je vois que l'on dépense \$90,000 ou \$100,000 dans le Canada pour publier des renseignements comme j'en ai sous les yeux, je suis convaincu que c'est un gaspillage, que cela ne produit aucun bien, que l'on peut s'en passer, et j'en viens à la conclusion que le tout est un fiasco. Je n'entends pas parler de cette grande agence que le chemin de fer du Pacifique canadien devait établir. La droite n'y fait même plus allusion, mais elle nous dit que nous sommes à la veille de quelque découverte étonnante; nous sommes justement prêts à faire quelque chose.

Hier soir, le député de Cardwell nous a avertis d'être prudents dans nos assertions, parce que nous sommes prêts à recevoir un flot énorme d'immigrants, que nous allons avoir un grand succès, et qu'il n'y a rien pour nous arrêter

maintenant. Nous étions prêts il y a cinq ou six ans. La bénédiction est toujours à venir, elle n'arrive jamais. Les immigrants ne sont pas venus, mais les dépenses continuent tout de même. Je suis convaincu que tout le système d'immigration, la plus grande partie au moins, a failli. L'idée d'envoyer des gens dans tous les pays chercher des immigrants est absurde; on envoyer aux Etats-Unis voir s'ils ne pourraient pas rapatrier quelques individus est absurde et ridicule, et un gaspillage volontaire d'argent. Des sommes considérables ont été dépensées pour attirer des immigrants dans ce pays; personne ne sait s'ils vont dans la province de Québec, celle d'Ontario, ou celle du Manitoba, personne ne sait où ils sont. L'honorable député de Grey-Est sait où trouver 12 immigrants sur les 400,000 que l'on dit être arrivés ici depuis deux ou trois ans. Pas un autre des 212 députés que nous sommes ne semble savoir s'il y en a plus que ces douze-là. Je supplie le ministre d'agir en homme pratique et d'employer les deniers publics comme il ferait les siens. Le système actuel sert à subventionner des journaux et des agents, et pas un parlomont au monde ne se contenterait des explications données touchant l'emploi de sommes aussi considérables. Voilà ma conviction. Un mot sur les renseignements que donnent ces brochures d'immigration. J'ai jeté un coup d'œil sur quelques-unes et je n'y trouve rien concernant le Nouveau-Brunswick qui convienne à des gens qui ont l'intention d'émigrer. Voici une brochure de B. Small sur les forêts du Canada. Je l'ai parcouru un peu à propos du Nouveau-Brunswick. Je ne viens parler contre personne, mais il me faut dire que ses renseignements ont été tirés de vieux documents et sont entièrement inexacts. Je crois que 10,000 exemplaires de cette brochure, traduite en allemand, ont été distribués en Allemagne. Toutes les choses que les Allemands ont besoin de savoir ne se trouvent pas dans le livre, tandis qu'on y trouve tous les renseignements incorrects.

J'étais à Montréal il y a quelques semaines, et j'y rencontrai un jeune homme de 25 ans, qui avait été deux ou trois ans dans le Minnesota, était retourné en Norvège et en ramenait environ trente immigrants du type le plus désirable que j'aie jamais vu. Je n'ai pas songé à lui demander pourquoi il allait au Minnesota, mais il semble qu'ayant trouvé un bon pays il avait persuadé à ses amis de s'y rendre. Encore un mot au sujet du Nouveau-Brunswick. Les informations qui devraient être fournies aux immigrants cultivateurs ne se trouvent pas dans la brochure consacrée à cette province; je n'y vois pas un mot sur aucune section où la terre est propre à la colonisation. Il y a dans le Nouveau-Brunswick beaucoup de terres publiques impropres à cela; plusieurs établissements se sont faits sur de ces terres, ce qui a eu pour conséquence de créer du mécontentement, et les colons qui sont restés ont vécu pauvrement d'un pauvre sol. Il y a cependant, au Nouveau-Brunswick, de riches terres qui peuvent soutenir la comparaison avec celles des cantons de l'Est et d'Ontario. J'ai fait ma première visite aux townships de l'Est il n'y a pas longtemps, et je considère qu'ils possèdent un bon sol et des avantages au point de vue de l'agriculture. Nous avons des centaines de mille acres de terres de la Couronne que l'on suppose égales en fertilité à ces terres ou avec les riches terres d'Ontario. Non seulement cela, mais nous possédons de larges sections de pays aussi propres à la colonisation que les terres du Manitoba. D'après tout ce que j'ai entendu, je crois moi-même que bien qu'une grande partie du sol dans le Nord-Ouest soit fertile, il y a des désavantages, autrement on y verrait plus de colons. Tout en ne voulant pas exprimer d'opinions de clocher, il me faut dire que l'on ne cesse de s'occuper de l'ouest, mais que l'on ne s'adresse qu'à l'est quand on a besoin d'argent. La population du Nouveau-Brunswick est stationnaire, et l'honorable député de Cardwell croit que nous devrions être heureux de cet arrêt de développement et de ce quelle est aussi forte que celle de

M. GILLMOR

quelques Etats de la Nouvelle-Angleterre. Ce n'est pas mon opinion.

M. FISHER: Le ministre veut-il nous dire pourquoi on augmente les traitements dans le bureau à Londres?

M. POPE: Il y a une réduction de \$700 sur certains items. On a nommé deux messagers, et M. Colmer et M. Doré ont reçu une augmentation de \$100 par année chacun.

M. FISHER: J'aimerais à savoir pourquoi il faut ces deux messagers dans le bureau de Londres. J'ai conversé avec des personnes qui ont été à ce bureau et qui disent qu'il y a des plaintes—

M. POPE: Il serait étrange qu'il n'y eût pas de plaintes.

M. FISHER: Je regrette d'entendre dire au ministre qu'il est tout naturel qu'il y ait des plaintes au sujet d'un bureau comme celui-là. Les plaintes dont j'ai entendu parler ne venaient pas seulement de Canadiens, mais d'Anglais qui y étaient allés demander des informations sur le Canada dans le but d'écrire sur le Canada en Angleterre, et qui n'ont pu obtenir ces informations.

M. POPE: Peut-être n'est-ce pas la faute des officiers.

M. FISHER: J'ai toujours cru que ce bureau avait pour mission de renseigner les Anglais sur le Canada; si ceux-ci ne peuvent y obtenir d'informations, je pense qu'il y a là un sujet de plainte contre le bureau.

M. POPE: C'était peut-être des renseignements qui ne pouvaient pas se donner.

M. FISHER: C'était des statistiques relatives au Canada, demandées en vue d'écrire des articles dans les journaux et les revues anglaises. Je dirai plus encore, j'ai entendu proférer des plaintes sur la mauvaise administration du bureau et sur l'état dans lequel il se trouvait, et s'il en est ainsi, je ne puis pas comprendre qu'il convienne d'augmenter le nombre des employés et d'augmenter leurs traitements. Je demande au ministre de nous dire de qui ce bureau relève.

M. POPE: De sir Charles Tupper, évidemment.

M. FISHER: Il est haut commissaire, mais je suppose qu'il y a sous lui quelqu'un qui a charge de ce bureau.

M. POPE: Non, il en a charge lui-même.

M. FISHER: L'honorable ministre entend-il me dire que sir Charles Tupper s'occupe des détails du bureau?

M. POPE: Certainement.

M. FISHER: Et qu'il n'y a pas un employé qui est particulièrement chargé de ce travail, ainsi que d'avoir affaire aux personnes qui vont au bureau et de répondre à leurs questions?

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député devrait réfléchir un instant. Sir Charles Tupper est là, en qualité de haut-commissaire, pour faire tout ce que le gouvernement lui indique dans ses rapports avec le parlement impérial, et pour s'occuper de toutes les affaires que le gouvernement canadien lui confie. Il est, en outre, le chef du département de l'immigration là-bas, de la même manière que s'il était l'agent d'immigration du Canada à Londres, et il s'occupe de ses fonctions très assidûment; et quand l'honorable député dit qu'il a entendu porter des plaintes, je ne puis m'empêcher de dire que je crois ces plaintes sans fondement depuis que sir Charles Tupper est là, car on ne saurait trouver un officier plus actif et plus énergique. Je le sais, car j'ai passé cinq semaines à Londres, en novembre et en décembre dernier, et je suis allé à son bureau tous les jours. Je sais qu'il était à son ouvrage du matin au soir, s'occupant des moindres détails, parlant à tous ceux qui venaient.

Son assistant, M. Colmer, est un homme excessivement capable, admirablement renseigné; il agit comme secrétaire du haut commissaire. Je puis me porter garant de son travail et de son assiduité au bureau. M. Doré, un autre officier, est un bon linguiste, et M. Chipman, que sir Charles Tupper a emmené avec lui, était auparavant employé ici. C'est un officier bien connu, capable et intelligent. Si les plaintes portées se rapportent au manque d'attention ou d'égards, je pense qu'elles ne sont pas fondées, ou bien que ceux qui se plaignent sont loin d'être raisonnables dans leurs exigences. Je sais que sir Charles Tupper prend grand soin de faire venir en abondance des renseignements du Canada, et d'abord du département de l'immigration. Il reçoit tout ce qui s'y publie, et je sais qu'il se donne beaucoup de mal pour presser le département de lui expédier les livres bleus et toutes les autres informations qui se publient dans le Canada. On lui envoie d'ici toutes ces publications en quantité aussi grande que les éditions le permettent; je sais que le département de l'intérieur lui fournit des cartes, des plans et tous les renseignements dont il dispose. Déjà, c'était je crois avant que le bureau fût complètement organisé, on a fait quelques plaintes qui étaient peut-être fondées jusqu'à un certain point, mais je suis parfaitement convaincu que celles d'aujourd'hui ne le sont pas. Il y a pour les Anglais qui veulent venir au Canada deux sources d'information où ils trouvent tout ce qui leur faut. Ils n'ont pas seulement l'agence du gouvernement, dans les Chambres Victoria du West End, mais aussi le bureau du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans la cité. Ce bureau est sous la direction de M. Harry Moody, de la Nouvelle-Ecosse, que tout le monde connaît, un homme d'une très grande habileté, qui est enthousiaste de sa besogne, et le chemin de fer du Pacifique Canadien ne ménage pas ses peines pour distribuer et disséminer des informations de toute nature. Je suis persuadé que quiconque désire venir au Canada peut trouver dans ces deux bureaux tous les renseignements imaginables pour s'assurer si le Canada est ou n'est pas un pays où il soit avantageux de se fixer.

M. FISHER: Sans doute, je n'avais pas les moyens de porter un jugement sur les bureaux du chemin de fer du Pacifique Canadien à Londres, non plus que le droit de discuter son agencement, vu que le gouvernement n'en est pas responsable. Quant à ce que j'ai dit au sujet du bureau à Londres, je tâcherai, si c'est possible avant l'adoption des résolutions de me procurer les détails de quelqu'un et de les communiquer à la Chambre. Quelques-unes des personnes qui se sont plaintes sont peut-être maintenant à l'étranger, mais je vais leur écrire dans une journée ou deux pour savoir quels sont les employés du bureau de qui on s'est plaint.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il serait très utile que nous eussions ce renseignement.

M. FISHER: Je ne dis pas que ce soit possible, parce que quelques-unes d'elles voyagent.

M. CHAPLEAU: Les assertions de l'honorable député seront une surprise pour tous ceux qui ont voyagé et cherché des renseignements en Angleterre ou sur le continent. J'ai eu occasion d'aller deux fois sur le continent, et j'y ai entendu parler de M. Colmer et de M. Doré, lequel a depuis laissé le bureau pour une autre occupation. J'ai entendu à Paris des étrangers qui avaient été à Londres et qui ne parlaient même pas l'anglais, parler dans les termes les plus flatteurs de l'urbanité et des capacités de ces officiers et de toute la peine qu'ils prenaient pour donner et répandre partout les informations. Les Anglais, les Français, les Allemands peuvent y avoir tous les renseignements désirés. M. Doré connaissant bien leur langue, et les plus grandes attentions étant témoignées aux visiteurs. Ainsi que l'a dit le premier ministre, les divers départements ont fourni à ce bureau une grande quantité de livres et de documents qui donnent les informations les plus complètes sur

le Canada. Il ne se passe pas de semaine que mon département ne lui en expédie. J'ai été jusqu'à lui envoyer une série complète de livres sur notre pays qui avait été préparée avec grand soin par le département de l'éducation de Québec. Je pense que ce sera un étonnement pour tout le monde, non seulement au Canada, mais en Angleterre et sur le continent, d'entendre dire que l'agence de Londres n'a pas rendu des services et ne fait pas honneur au gouvernement qui l'a établie.

M. McMULLEN. Un ami m'a informé, il y a quelque temps, que le Canada n'est pas mentionné du tout dans le premier rapport sur l'exposition des pêcheries. Si nos agents à Londres sont si zélés, comment cela a-t-il pu arriver ?

M. LANGELIER: Je puis dire ceci, qu'un officier de l'armée anglaise en retraite, qui demeure en ce pays, qui est allé à Londres l'hiver dernier et qui en est revenu cet été, m'a informé qu'à Londres il avait rencontré des amis auxquels il parla très favorablement de la province de Québec, et qu'afin de corroborer ce qu'il leur avait dit il se rendit au bureau pour avoir des renseignements plus précis. Il trouva que le bureau était très riche en renseignements sur les territoires du Nord-Ouest, mais qu'il n'y avait presque rien sur la province de Québec. C'est ce qu'il m'a dit en conversation, mais non pas sur un ton de reproche contre le gouvernement. Je suis prêt à dire son nom au ministre de l'agriculture privément.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela se comprend facilement. Dans Ontario, Québec et les provinces maritimes, toutes les terres publiques appartiennent aux provinces, qui ont leurs propres publications, leurs propres règlements pour la vente des terres, concernant leurs mines et tous leurs autres intérêts matériels. Ces renseignements ne sont pas à la disposition du gouvernement central comme ceux qu'il a sur les ressources matérielles du Nord-Ouest. Celui-ci étant sous le contrôle direct du gouvernement, il les obtient de ses propres officiers. Mais le bureau de Londres ne demande pas mieux que de recevoir, il demande et il reçoit de chacun des gouvernements provinciaux, toutes leurs publications, qu'il distribue en même temps que les informations générales recueillies par les officiers fédéraux.

M. LANGELIER: Je n'ai pas mentionné ce fait pour formuler une plainte; j'ai seulement appelé l'attention du gouvernement sur lui; et je pense qu'il serait très facile de se procurer une grande quantité de brochures et de documents publiés par le gouvernement de Québec pour l'usage du bureau de Londres.

M. CHAPLEAU: Je sais qu'il y a dans le bureau de Londres des centaines de brochures sur la province de Québec, et qui ont été envoyées là depuis au moins trois ans.

M. WILSON: Je pense que le ministre de l'agriculture a dit que l'augmentation de la dépense pour le bureau de Londres est due à l'augmentation du nombre des commis ou des messagers. Il n'y a pas de rapport devant nous pour montrer que le nombre actuel n'est pas suffisant pour l'ouvrage à faire, et il me semble que nous devrions recevoir du gouvernement un peu plus d'explications avant de voter ce crédit.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il s'agit de deux messagers nouveaux.

M. WILSON: Peu importe que ce soit ou que ce ne soit pas pour deux messagers seulement. La droite soutient qu'il n'y a aucune négligence des devoirs du bureau; le premier ministre dit que le haut commissaire est toujours à son poste, remplissant ses devoirs, et que ses subalternes en font autant. S'il en est ainsi, pourquoi est-il besoin de deux messagers auxiliaires? Je pense que la Chambre et le peuple sentent qu'il faudrait réduire les dépenses pour l'im-

migration, et si nous voulons abandonner le système des billets de passage gratuits il me semble qu'il n'est pas raisonnable d'augmenter le coût du bureau de Londres. J'aimerais à savoir un peu mieux pourquoi les services de ces deux messagers sont requis.

Sir JOHN A. MACDONALD: Les messagers portent des messages, c'est leur emploi.

M. WILSON: Je ne pense pas que ce soit une réponse satisfaisante. Est-ce là le genre d'information que la Chambre doit recevoir quand on demande des explications sur la dépense de l'argent. A la vérité, c'est l'espèce d'information que l'on nous donne en général,—très insuffisante et souvent trompeuse; voudra-t-on nous dire pourquoi on n'a pas eu besoin de ces messagers l'année dernière?

Sir JOHN A. MACDONALD: Parce qu'il n'y avait pas autant de messages.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: En vérité, voici qui est ridicule. Cette année l'immigration va être moins forte, et il me semble entièrement inutile d'augmenter de 10 pour 100 ou environ les dépenses de ce bureau en particulier, car c'est là le chiffre. S'il y avait lieu de compter sur un surcroît de travail, il pourrait y avoir besoin de nouveaux messagers; mais, bien loin qu'il en soit ainsi, les probabilités sont qu'il y aura bien moins d'ouvrage. Je saisis cette occasion pour dire, au sujet de ce bureau: j'avais espéré que la détresse qui règne en Angleterre aurait l'effet de pousser vers notre pays un nombre considérable de fermiers anglais, mais autant que j'en puis juger par mes observations et mon expérience, il y en a bien peu qui sont venus ou qui se sont fixés dans les parties d'Ontario que je connais le mieux. On a essayé il y a quelques années à attirer ici spécialement cette classe d'émigrants, mais, je le regrette, ces efforts n'ont eu jusqu'ici que de pauvres résultats. L'honorable ministre peut-il nous donner sur ce point quelque renseignement positif?

M. POPE: Oni. Les avantages qu'il y a à s'établir parmi nous sont continuellement tenus sous leurs yeux, mais on l'a guère tiré de renseignements de cette classe. Un bon nombre de ces fermiers se sont établis dans Ontario. Si l'honorable député connaît quelque chose aux environs de Toronto, il doit savoir que des hommes riches de la classe qu'il a mentionnée s'y sont établis. Tout ce qui pouvait être fait l'a été, mais il n'y a pas à compter sur une immigration considérable de cette classe. Elle nous a cependant donné de jolies colonies. Un bon nombre se sont fixés dans les Cantons de l'Est et autour de Toronto, de Hamilton, de London, mais nécessairement ils ne viennent pas par troupes comme les autres immigrants. Je regrette de ne pas savoir si l'honorable député de Charlotte (M. Gillmor) en a vu dans son comté, mais je puis dire que s'il veut, lui qui est un homme pratique, nous aider et nous donner des informations sur le Nouveau-Brunswick, nous serons bien aises d'avoir son concours.

M. SOMERVILLE (Brant): J'ai entendu l'honorable député de Hamilton dire qu'un grand nombre de ces immigrants se sont fixés dans son voisinage. Comme je demeure dans ces parages et que je connais aussi bien que qui ce soit ceux qui s'y sont établis et y ont pris des terres, je dois dire qu'à ma connaissance personnelle il n'y a rien pour appuyer cette assertion. J'aimerais que l'honorable député citât le nom d'une seule personne qui ait pris une terre et se soit établie là.

M. ROBERTSON (Hamilton): Ceci est joliment comme l'honorable député, comme la tactique qu'il emploie devant le peuple. Je ne suis pas prêt à citer le nom d'un seul individu; je ne porte pas ces noms-là dans mon portefeuille. S'il n'a pas entendu parler de l'arrivée d'aucune de ces personnes, ce n'est pas ma faute, mais j'ai dans le souvenir trois ou

M. WILSON

quatre messieurs comparativement riches, qui étaient locataires de fermes en Angleterre et qui sont venus s'établir à Houghton et autres endroits près de Hamilton. J'ignore leurs noms, mais je connais le fait, quoi qu'on dise l'honorable député, qui, sans aucun doute, niera mon assertion parce que je ne cite pas de noms.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne m'attendais pas qu'il viendrait un grand nombre d'immigrants de la classe que j'ai mentionnée, mais la Chambre se rappellera qu'il y a eu une députation très considérable de fermiers à bail spécialement choisis qui est venue ici, a été mise en rapport avec le département de l'agriculture et promené dans les diverses parties du pays aux frais du public. La chose a ou lieu il y a deux ou trois ans; ce que je désire plus particulièrement savoir, c'est si le voyage de cette députation a eu quelques résultats pour nous, et lesquels. Il est assez probable que quelques-unes de ces personnes se soient établies dans des endroits comme Toronto, mais j'ai fait des recherches dans un bon nombre de riches comtés de l'ouest où j'ai pensé qu'elles pouvaient se fixer avec plus d'avantages, et je n'ai pu découvrir qu'une seule s'y soit rendue. Est-ce que l'honorable ministre s'est mis en communication, par le canal de ses agents à Londres, avec les fermiers à bail écossais ou anglais qui cherchent maintenant avec tant d'anxiété des endroits où s'établir? Quiconque connaît la condition de l'agriculture en Angleterre sait qu'en ce moment il y a littéralement des milliers de fermes qui retombent sur les bras de leurs propriétaires, dans des districts connus jusqu'ici pour les plus riches et les mieux cultivés du pays; un état de choses semblable existe dans toute l'Ecosse. La plupart de ceux qui remettent ces fermes ont quelques moyens qui leur permettraient de s'établir à l'aise ici. Je pense qu'on devrait faire des efforts tout particuliers pour accaparer cette classe d'immigrants.

M. GILLMOR: Je ne pense pas qu'il y ait dans le Canada un plus beau champ d'exploitation pour des immigrants de cette classe que certaines parties du Nouveau-Brunswick, parce que dans cette province la seule industrie est celle du bois, et que l'agriculture a été négligée en conséquence. Cette industrie du bois commence à s'épuiser, et les jeunes gens, n'ayant pas appris à cultiver, partent pour les diverses parties des Etats-Unis, ce qui fait qu'aujourd'hui on peut acheter un très grand nombre de fermes en différents endroits pour la moitié du prix qu'elles valaient il y a vingt-cinq ans. La classe d'immigrants dont il est question serait fort profitable à la province. Comme elle entend bien l'agriculture, elle donnerait l'exemple à ceux qui ne l'ont pas étudiée, et je ne crois qu'il y ait pour elle de meilleur endroit où se fixer que certaines parties du Nouveau-Brunswick. Un bon nombre de ces cultivateurs pourraient trouver dans le comté que je représente des chances d'acquérir près de la mer, près des marchés américains, près des chemins de fer. Il n'y a sans doute pas de place dans cette localité pour un très grand nombre, mais quarante ou soixante fermiers qui désireraient avoir des terres défrichées en tout ou en partie trouveraient de grands avantages à des prix minimes. Les familles de ceux qui occupaient ces terres sont allées aux Etats-Unis, alors les vieilles gens les ont suivies; les terres sont devenues pratiquement inutiles, et pourraient être achetées pour \$400 ou \$500 par 100 acres. Je crois qu'il en est de même dans d'autres parties du Nouveau-Brunswick.

M. ROSS: Je suis en état de dire quelque chose au sujet des fermiers à bail qui sont venus ici en 1879. Un certain nombre d'entre eux vinrent au Nord-Ouest, je voyageai avec la plupart à travers le pays pendant deux ou trois semaines. Après leur retour, plusieurs envoyèrent des fermiers, qui venaient du nord de l'Angleterre et du sud de l'Ecosse, avec des lettres d'instruction pour moi, à Winnipeg; quelques-uns des nouveaux arrivés se fixèrent dans le sud du Manitoba et dans le Nord-Ouest. Je ne sais com-

bien il en est venu à la suite du voyage de la députation, mais plusieurs se sont établis dans l'Ouest, et il en est sans doute venu d'autres dont je n'ai pas entendu parler. Un nombre considérable sont venus, dont quelques-uns sont des parents, neveux et beaux-frères des visiteurs de cette année-là.

M. BAIN (Wentworth) : Quand ce mouvement a commencé il y a quelques années, j'ai espéré que nous pourrions diriger vers les vieilles provinces du Canada cette classe moyenne de cultivateurs, ayant des moyens modérés, qui auraient pu s'emparer des vieilles terres améliorées, et qui auraient profité des facilités sociales que donnent les anciens établissements en comparaison des nouveaux districts; mais je n'ai jamais pu en voir dans la section que je connais. J'ai entendu parler d'eux, mais très vaguement, et je n'ai encore vu personne lever la main vers eux et dire: les voici! J'avais attendu de bons résultats, parce que nous avons pour cette classe de beaux champs de travail dans les vieilles provinces et dans le Nord-Ouest; mais après la déclaration que le ministre de l'agriculture a faite ce soir, il m'est impossible de comprendre pourquoi on nous demande de payer encore \$600 pour le bureau à Londres. Nous sommes bien prêts à payer des officiers pourvu qu'ils donnent quelque chose en retour; mais en face de la diminution de l'immigration l'année dernière et de nos troubles intérieurs, ce qui, de l'aveu de tous, va ralentir le flot de l'immigration au Nord-Ouest, au moins pour cette année, et considérant que nous n'avons pu nous assurer des fermiers à bail pour les vieilles provinces, il ne semble pas y avoir de justification à cette augmentation de dépenses pour le bureau de Londres, quand il y aura moins d'ouvrage que durant les deux dernières années, nos propres agents reconnaissent que des circonstances locales circoncrivent le champ de l'immigration en Angleterre, et, pour la première fois le ministre abandonne cette année le système des billets de passages gratuits et se propose de ne encourager que ceux qui ont assez d'indépendance et de confiance en eux-mêmes pour venir sans secours et gagner leur vie en pays étranger. Cela va réduire davantage l'ouvrage de nos bureaux en Angleterre. Quant au rétrécissement du champ d'opérations, j'appelle l'attention sur le rapport de l'un de nos plus vieux agents, qui connaît ce champ mieux même que le haut commissaire. Je veux parler de John Dyke, de Liverpool. Il dit :

Vos agents, sans doute, ne se relâcheront pas dans leurs efforts pour s'assurer des émigrants anglais; mais il est certain que les fermiers à bail et les garçons de ferme diminuent en nombre dans la Grande-Bretagne. Ils s'en vont dans les grandes villes plutôt que d'émigrer. C'est la conséquence de la destruction des habitations, du dépeuplement de tant de vastes propriétés, de l'introduction du travail à la mécanique qui sauve du temps, et, plus récemment, du malaise sérieux de toutes les branches de l'agriculture.

Il cite ensuite une lettre qu'il a reçue de Joseph Arch disant que, selon lui, les garçons de ferme ont diminué de moitié depuis dix ans. Il fait voir que cette classe—la seule que le ministre continue d'aider pour la traversée—sont considérablement réduits en nombre et cherchent un refuge dans les cités et les villes. En de telles circonstances, il paraît déraisonnable de voter un crédit additionnel de \$600 pour permettre aux employés de travailler moins, d'après le propre aveu du ministre, qu'ils n'ont fait depuis deux ou trois ans.

M. PATERSON (Brant) : Au sujet du crédit de \$7,000 pour le traitement des agents en Europe, je vois, par le rapport de l'auditeur général que \$10,000 ont été dépensés l'an dernier, et j'aimerais à savoir de la bouche du ministre comment il espère ménager \$3,000. Je vois ici les noms des agents : M. O'Dell, M. Otto Hahn, M. W. Lukes, le révérend R. Wilson et Thomas Olsen aux salaires suivants : M. O'Dell, \$973; M. Hahn, \$1,666; M. Lukes, \$600; le révérend M. Wilson, \$548; Thomas Olsen, \$400. J'ai parcouru avec soin le rapport du ministre, et je n'ai pu y trouver de rapports par aucun de ces messieurs. J'ai pensé que ces rapports avaient

peut-être été adressés au haut commissaire à Londres, mais je ne les trouve pas là non plus. Le ministre pense-t-il pouvoir sauver \$3,000, comme les estimations le comportent? Les messieurs que j'ai nommés lui ont-ils fait rapport, et quels services ont-ils rendus? Sont-ils encore à l'emploi du département?

M. POPE : Un seul. M. Olsen a été envoyé comme agent en Norvège pendant quatre ou cinq mois. Le révérend M. Wilson venait du Nouveau-Brunswick, il a été employé environ six mois. Il n'est plus notre agent. Ses devoirs consistaient à donner des conférences et à distribuer des brochures en Angleterre et en Ecosse. Le Dr Hahn travaille en Allemagne. M. W. Lukes est d'Ontario; il y a fait des conférences quelque temps parmi les fermiers et il a distribué des brochures. C'étaient tous des agents spéciaux, qui m'ont fait leurs rapports.

M. PATERSON : Je ne puis trouver aucun de leurs rapports, et cela paraît réellement un peu louche de n'avoir point de rapports d'hommes qui reçoivent un traitement.

M. POPE : Je suis sûr qu'il y a des rapports.

M. PATERSON : Le rapport de l'auditeur général montre que les traitements seuls des agents en Europe s'élèvent à \$10,413. Est-ce que cette somme comprend le traitement des agents spéciaux?

M. POPE : Oui.

M. PATERSON : Je suppose que le ministre n'a pas l'intention d'avoir des agents spéciaux cette année et qu'il ne dépassera pas la limite des crédits.

M. POPE : Vous voyez qu'il y a une augmentation de \$200 et de \$100 à M. Dyke et à M. Grahame respectivement.

M. FARROW : La question des fermiers à bail d'Angleterre est très importante. Je ne me lève pas pour porter plainte contre le ministre ni contre le département. Je suppose qu'ils connaissent leur affaire; s'ils ne la connaissent pas, ils le devraient. Mais je veux faire une suggestion relative à l'émigration. La Chambre se rappelle que nous avons glané, il y a deux ans, dans les différentes provinces, certaines informations touchant les terres disponibles pour les fermiers à bail qui pourraient désirer passer de l'Angleterre au Canada. Nous avons reçu de presque tous les comtés d'Ontario la réponse qu'il y avait de bonnes terres à vendre, comme celle que mon honorable ami le député de Wentworth a décrites, sur lesquelles ces fermiers à bail pourraient s'établir,—des fermes bien cultivées avec de belles maisons de briques, et offrant tous les avantages de la société, églises, écoles, chemins de fer, etc. On pouvait les acheter ordinairement pour \$4,000 ou \$5,000. Eh bien, il n'est pas venu un seul de ces fermiers à bail dans mon voisinage. J'ai jeté les yeux sur tout le comté de Huron, que je connais parfaitement, et je ne trouve pas un seul membre de cette classe que nous désirons avoir. Voici où je veux en venir. Nous avons nombre d'agents d'émigration en Angleterre, en Irlande, en Ecosse; qu'est-ce qu'ils font?

M. SOMERVILLE (Brant) : Ils reçoivent leur traitement.

M. FARROW : Qu'ai-je lu l'autre jour dans un journal publié dans le Lincolnshire, en Angleterre? J'ai lu qu'un conférencier australien parcourait mon ancien comté, le Lincolnshire, l'un des plus beaux comtés de l'Angleterre pour l'agriculture,—car partout où vous verrez un fermier du Lincolnshire, vous verrez un fermier prospère, parce qu'il a été habitué aux rudes travaux et qu'il les comprend bien. Et bien, ce conférencier ne s'est pas borné à visiter Boston, dans le Lincolnshire, ou Lincoln, le chef-lieu. Dans un petit village, Hogsthorpe, que je connais bien, il a dit : "Je parcours tout ce comté, je vais dans chaque hameau; je vais faire entendre ma voix dans tous les sens du comté pour démontrer les avantages qu'offre l'Australie." Je suis porté à croire que nos agents ne visitent que les principales

villes, celles où le chemin de fer peut les mener. Je n'ai entendu parler que d'un conférencier allant à Boston, il y a quelques années; et si tel est le cas, nos agents doivent se reposer à leur aise et ne rien faire pour gagner leur traitement. Je voudrais que le ministre étudiât à fond et comprît cette question. Si ces agents ne vont qu'une fois tous les quatre ou cinq ans au même endroit, au lieu de visiter les villages, — et je peux en nommer dix maintenant où ils auraient dû se rendre, — je dis qu'ils ne font pas grand bien à notre pays. Je pense que si ces conférenciers avaient visité les petits villages de 200 à 300 habitants, s'ils étaient allés parmi les fermiers à bail du comté de Lincolnshire, ils auraient décidé plusieurs de ceux-ci à venir au Canada. Nous pouvons leur offrir de plus grands avantages même que l'Australie, et l'on vient d'Angleterre ici en sept ou huit jours. Je sais que j'ai fait émigrer plusieurs personnes du Lincolnshire en leur écrivant des lettres, et je pense que si j'étais un agent, — ce que je ne voudrais cependant pas être, — je pourrais me remuer assez, je pourrais montrer assez clairement aux fermiers à bail les avantages qu'offre le Canada, que je pense que je réussirais. Je ne désire pas accepter une agence, bien que j'aimerais à revoir mon ancien comté, que j'ai quitté il y a trente-cinq ans, quand j'étais enfant.

M. SOMERVILLE (Brant): Je voudrais avoir du ministre quelques renseignements sur ce révérend M. Wilson, du Nouveau-Brunswick, qui a reçu un traitement du gouvernement comme agent en Angleterre. Il paraît qu'il n'a pas fait de rapport sur l'ouvrage qu'il a accompli là-bas, et d'après ce que j'ai appris sur son compte, je serais curieux de savoir comment il est arrivé à se faire nommer. J'ai été informé que ce M. Wilson est un ami très intime du ministre des finances, qu'il n'était pas en très bonne santé, qu'il avait été jugé nécessaire qu'il fît un voyage d'agrément en Angleterre dans l'intérêt de sa santé, et que dans ce but il s'était fait chargé par le ministre de l'agriculture de faire dans la Grande-Bretagne des conférences sur les avantages de l'émigration au Canada; qu'il se rendit en Angleterre, ne fit aucune conférence, goûta son voyage, et revint sans doute enchanté des plaisirs payés par le pays, mais sans avoir rendu aucun service en retour de son traitement.

M. POPE: M. Wilson m'a été recommandé par le ministre des finances, et j'ai confiance en ses recommandations, qu'il s'agisse du choix d'un agent en Angleterre ou de toute autre affaire. Je ne crois pas qu'il soit un pire homme parce que c'est le ministre des finances qui l'a recommandé. Il est resté là-bas six mois et il a fait un grand nombre de conférences. Il a fait son rapport et réglé ses comptes avec le haut-commissaire. Je pense que nous devons avoir son rapport dans le département, s'il n'est pas ici.

M. SOMERVILLE: Je n'ai pu le découvrir dans le rapport du ministre. Mes informations sont qu'il est allé en Angleterre en voyage de plaisir pour sa santé.

M. WOOD (Westmoreland): Je sais que c'est un homme très capable, bien informé, et un excellent orateur. Il jouit d'une certaine célébrité comme conférencier éloquent, et, connaissant son caractère, je ne pense pas qu'il se chargerait d'une fonction publique sans en remplir les devoirs de son mieux.

M. DAVIES: L'honorable député a oublié de mentionner que le révérend M. Wilson est un partisan politique extrêmement ardent et bien connu comme tel. La rumeur, sans doute elle est fautive, la rumeur veut qu'il ait été nommé pour des considérations politiques. Il a reçu \$1,245, et il n'y a rien dans les documents publics pour faire voir qu'il ait donné en ouvrage l'équivalent de cet argent. S'il l'a donné le ministre doit être prêt, en justice pour lui, à dire à la Chambre ce qu'il a fait, où il a donné des conférences, et où l'on peut trouver son rapport. S'il a accom-

M. FARROW

pli le travail d'un agent d'immigration, personne n'est à blâmer. Il a droit d'être payé.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ecoutez, écoutez ?

M. DAVIES: Le premier ministre dit : Ecoutez, écoutez; mais les documents publics ne montrent pas que ce révérend monsieur a fait aucun travail. Tout ce que le pays sait, c'est qu'il est un violent partisan politique, qui avait une mauvaise santé et qui est allé en Angleterre, qu'il a reçu \$1,245 pour y aller, et qu'il n'a rien fait pour cet argent.

M. WOOD (Westmoreland): Je ne pense pas que l'on puisse prouver qu'il fût un violent partisan politique.

M. PATERSON (Brant): Quand nous voyons que des sommes comme celle-là ont été payées dans un but spécial et qu'il n'y a aucun rapport de l'ouvrage accompli, nous manquerions à notre devoir en n'appelant pas l'attention du ministre sur le fait. Pour ce qui est de la nomination de partisans politiques, si les messieurs de la droite sont pour écouter leurs seuls désirs et nommer quiconque leur plaît, ils peuvent aussi bien nommer dix personnes qu'une seule. L'excuse sera toujours la même. Si sir Leonard Tilley est capable de recommander un révérend, qui peut être un homme éloquent, et l'envoyer faire des conférences en Angleterre, où nous avons un personnel payé et un haut commissaire, et lui payer \$100 de dépenses de voyage et \$500 de traitement, sans qu'il y ait aucun rapport du travail fait, la chose peut se répéter. Il devrait y avoir au moins une liste des endroits où il a donné ses conférences et une indication de l'ouvrage fait en retour de l'argent reçu. Il y a encore M. Odell, avec un traitement de \$973 et \$223 de dépenses, et le Dr. Hahn, qui est un agent, si j'ai bien compris le ministre, et M. Lukes, qui a reçu \$600, plus \$787 pour frais de voyage. Je ne sais pas que M. Lukes ait des aptitudes spéciales comme agent d'immigration. Il a été libéral à une certaine époque, mais il a perdu confiance dans la politique des libéraux, et il l'a donnée à la droite comme il en avait parfaitement le droit. Mais je ne vois pas en quoi cela le rendrait particulièrement propre à rendre à l'immigration des services spéciaux en Angleterre, sans même faire un rapport. On a aussi payé des milliers de dollars pour les frais de voyage de ces messieurs, dont aucun n'est notre agent reconnu et qui n'ont fait aucun rapport que je puisse découvrir. Mais s'il y a de ces rapports dans le département de l'honorable ministre, je pense qu'il pourrait les soumettre avant de nous demander d'adopter les résolutions.

M. POPE: Si je puis les trouver.

M. PATERSON (Brant): Et si vous ne le pouvez pas, je suppose que vous ne demanderez pas d'adopter les résolutions.

M. POPE: Je verrai cela.

M. SOMERVILLE (Brant): Le ministre de l'agriculture n'est pas juste en disant que la visite du révérend monsieur dans la Grande-Bretagne n'a pas eu de résultats. Je suis informé qu'il a beaucoup joui de son voyage, qu'il est revenu en meilleure santé, et qu'il pesait environ 25 livres de plus qu'avant son départ.

M. BAIN (Wentworth): Où M. Loucks a-t-il fait ses conférences ?

M. POPE: A différents endroits en Angleterre.

M. BAIN (Wentworth): En somme, nous avons payé à ces deux messieurs entre \$2,500 et \$3,000. Je ne doute pas qu'ils ne se soient tous deux bien amusés; mais on les a adjoints à notre personnel régulier, avec ce résultat que nous avons eu 3,000 immigrants en moins cette année que l'année précédente.

M. PATERSON (Brant) : Est-ce que M. Begg est un officier qui reçoit un traitement ?

M. POPE : Non.

M. PATERSON (Brant) : Il donne seulement un rapport à la demande du ministre ?

M. POPE : Oui.

M. PATERSON (Brant) : Il y a aussi un rapport de M. O'Leary et un paiement de \$170. Quelle est la position de ce monsieur ?

M. POPE. Il a fait le voyage pour prendre des renseignements lui-même et pour les répandre dans le pays. C'est un homme très actif et un écrivain très scrupuleux.

M. PATERSON (Brant) : Je le crois, mais fait-il ce travail comme agent de quelque compagnie d'immigration anglaise, ou comme écrivain ?

M. POPE : Comme écrivain. Je ne pense pas qu'il ait été envoyé par aucune compagnie anglaise.

M. PATERSON (Brant) : Maintenant, qu'y a-t-il à propos de ces messieurs qui sont occupés d'un travail spécial dans la Grande-Bretagne et sur le continent, comme M. Brydges et d'autres ?

M. POPE : M. Brydges a amené un grand nombre d'immigrants. M. Brydges s'est dévoué largement aux intérêts de l'immigration, et c'est un excellent agent. Quant il est parti, sir Charles Tupper lui a payé quelque chose pour ses dépenses, mais rien de plus.

M. PATERSON (Brant) : Au sujet des frais de voyage des agents en Europe, je vois par le rapport de l'auditeur général que M. Dyke a reçu \$9,231, soit environ \$30 par jour pour un seul homme. Il doit y avoir une explication à cela. Le total des frais de voyage des agents s'élève à \$23,829.

M. POPE : Il y a erreur dans le rapport de l'auditeur général. Les dépenses ne dépassent pas \$4 par jour pour les dépenses réelles de cinq agents—Dyke, Foy, O'Connor, Grahame et un agent allemand. Dans le rapport de l'auditeur général, l'item apparaît comme étant de \$23,829, au lieu de \$5,683, comme dans les comptes publics. L'auditeur général a inclus toutes les dépenses des agents anglais, outre les frais de voyage, mais ce sont des dépenses d'impressions, d'annonces, de loyer de salles pour les conférences, etc.

M. DAVIES : Puisque le rapport de l'auditeur général nous trompe, on devrait nous apprendre à quelle somme s'élèvent les frais de voyage des divers agents.

M. PATERSON (Brant) : Je vois que cette somme est divisée en deux dans les comptes publics : on porte les frais de voyage à \$5,683, mais nous devons savoir quelle est la nature de ces dépenses spéciales qui ont absorbé les autres \$17,000, dont plus de \$6,000 sont chargés à M. Dyke.

M. POPE : Impressions, annonces, loyer de salles pour conférences.

M. BAIN (Wentworth) : Il me paraît que les impressions et les autres détails coûtent cher là-bas.

M. PATERSON (Brant) : Quel est ce crédit de \$1,000 en faveur de la société des femmes de Montréal pour la protection de l'immigration ?

M. POPE : Plusieurs dames de Montréal ont établi cette société pour la protection des femmes qui immigrèrent ici, et cette somme est pour les aider dans leur œuvre.

M. DAVIES : En quoi consiste leur action ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Des femmes seules, sans protection, qui immigrèrent dans ce pays, se trouvent réunies en grand nombre à Montréal durant la saison d'immigration, et ces dames charitables ont un asile pour elles. Elles les

protègent contre le vice, et les envoient, si elles le désirent dans une institution semblable à Toronto.

M. DAVIES : Je voudrais dire un mot à l'appui d'une observation de mon honorable ami le député de Charlotte (M. Gillmor) sur les résultats que donnent les crédits que nous consacrons à l'immigration. Il a dit, avec raison, je pense, que pendant que les pensées du peuple et l'attention du gouvernement sont naturellement et sérieusement tournées vers le Nord-Ouest, les rapports officiels que nous recevons tous les ans, ainsi que les déclarations du ministre à la Chambre, font voir qu'une partie importante du Canada est entièrement négligée, oubliée. Un honorable député de la droite a fait des remarques très pertinentes à ce sujet en parlant de la province d'Ontario.

Depuis plusieurs années, il est parti des provinces maritimes—et je parle surtout de la province d'où je viens—une effrayante émigration vers l'ouest; les fermiers vendent leurs terres et gagnent l'ouest, quelques-uns le Nord-Ouest, beaucoup, je regrette de le dire, les États-Unis. Beaucoup de fermes sont vacantes dans l'Île du Prince-Edouard, et un grand nombre d'autres peuvent s'acheter à très bas prix—et je crois qu'il en est de même au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Tout le monde reconnaît qu'il n'y a pas de meilleur pays que ces provinces pour l'émigrant qui veut se faire un chez-soi. Je ne vois pas que le département s'occupe le moins du monde de répandre des renseignements sur leurs ressources. Toute son attention semble absorbée par le Nord-Ouest. Des centaines de fermiers à bail, ayant un petit capital, peuvent y trouver sous la main des chez-soi tout prêts. Cette classe n'est pas propre à s'exiler dans le désert ou la prairie et à se créer un *home*. Il lui faut un pays où elle puisse jouir des avantages de la société décrits par mon honorable ami d'en face, où elle puisse trouver des églises et des établissements, les moyens d'instruire les enfants, des chemins de fer, et les autres progrès et les autres commodités de la vie civilisée. Elle peut avoir tout cela dans les provinces maritimes. Les membres de cette classe qui s'y sont établis ont prospéré et fait fortune. Il me semble que le peuple de ces provinces a le droit de se plaindre de ce que tous les ans on dépense un demi-million pour l'immigration, et qu'aucune part de cet argent n'est employé à répandre des informations parmi cette classe que nous désirons tous attirer dans ce pays.

L'exode du peuple de ces provinces vers l'ouest va durer encore des années. Les fermes se vident, et ce fait devrait être porté à la connaissance des fermiers à bail. Avec très peu de dépenses, le département pourrait connaître combien il y a dans chaque province, dans chaque comté, de fermes qui sont sur le marché et quelle sorte de fermes ce sont. Ceux qui émigrent au Canada avec un capital de \$2,000 ou \$3,000 ne peuvent aller nulle part où ils s'enrichiront plus rapidement,—si ce sont des fermiers—que dans les provinces maritimes. Ils peuvent y acheter des fermes pour la moitié de leur valeur réelle. Jamais encore dans les provinces maritimes on n'a pu les acquérir à meilleur marché qu'aujourd'hui. Les provinces maritimes sont aujourd'hui dans une position à requérir l'attention spéciale du ministre, et la même remarque s'applique dans une certaine mesure à Québec et Ontario. Leur argent est dépensé, une grande partie gaspillé, pour l'immigration, mais on ne fait aucune attention à elles; c'est le Nord-Ouest qui accapare toute la sollicitude. Je ne pense pas qu'il soit désirable d'attirer dans les vieilles provinces la classe nombreuse des immigrants qui n'ont pas de moyens. Cette classe serait bien mieux dans le Nord-Ouest; mais il n'y a pas de doute que dans les vieilles provinces il y a un beau champ pour les fermiers à bail, et si ceux-ci connaissaient ce fait, il y en aurait un grand nombre qui viendraient s'y fixer.

Ces faits ne parviendront pas à leur connaissance si on envoie en Angleterre des ministres invalides, même s'ils sont membres du cabinet, pour faire des conférences dans

les villes ; il est inutile d'aller dans les villes s'adresser aux artisans ; ce qu'il faut, c'est aller parmi les fermiers à bail eux-mêmes. Personne ne doute qu'une partie considérable de l'argent employé pour les fins de l'immigration n'ait été gaspillée et qu'un grand nombre des immigrants qui viennent ici ne sont que des oiseaux de passage. Il est inutile de dépenser de l'argent pour ramener ceux qui ont laissé le pays pour aller aux États-Unis. S'ils veulent revenir, ils peuvent le faire, mais on ne devrait pas prendre les moyens de nous emparer d'une partie de l'immigration des fermiers à bail. Les agents de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande exposent les avantages que ces pays offrent aux hommes ayant des ressources modérées et connaissant l'agriculture ; nous devrions suivre leur exemple. Nous dépensons des sommes considérables pour des agents qui ne sont pas à la hauteur de leur position, et en impressions qui suscitent le désir de savoir quelle espèce de littérature nous écoulons. Notre argent sert-il à payer le genre d'informations pratiques qui peuvent induire les fermiers à bail à venir au Canada ? Je dis que les livres pour lesquels vous payez énormément cher ne sont pas du tout ce qu'il faut pour attirer les fermiers à bail. Laissez-moi vous montrer ce livre sur la politique nationale, publié d'abord comme toute autre entreprise de librairie, dans le dessein d'annoncer un certain nombre d'industries, mais dont les entrepreneurs, voyant qu'il ne paierait pas se sont rabattus sur le trésor public et ont reçu une subvention de \$5,000 pour une publication qui aurait dû réussir ou tomber par son propre mérite.

Il a été difficile de découvrir la somme payée. Je vois par le rapport de l'auditeur général qu'il y a \$2,500 chargés à l'immigration et \$2,500 aux terres fédérales. Qu'est-ce que les terres fédérales ont à faire là-dedans ? Le livre renferme 176 pages ; sur le couvert s'étaient en grosses lettres les mots "The National Policy of Canada." Voilà évidemment l'une des industries que la politique nationale fait vivre. Sur les 176 pages, il y en a 50 qui sont des extraits des livres bleus ; le reste consiste en annonces des corporations privées et des sociétés privées. L'ouvrage est illustré. Il y a sur la première page une grande vignette sur bois du premier ministre ; on tourne la page, on est en face d'un groupe qui représente tout le cabinet. Voici sir Charles Tupper, sir Leonard, et voici sir David Macpherson,—quelques-unes de ces photographies sont excellentes, d'autres sont très mauvaises ;—voici le directeur des postes souriant de son bon sourire au haut de la page, et flanqué du secrétaire d'État, que je n'aurais pas reconnu sans son nom placé au-dessous.

M. SHAKESPEARE : Donnez-nous autre chose.

M. DAVIES : Vous allez avoir d'autre chose encore. Vous avez pris \$5,000 dans le trésor pour ceci, et si vous ne voulez pas savoir à quoi ils ont été dépensés, vous pouvez vous en aller chez vous.

M. SHAKESPEARE : Nous ne voulons pas de photographies, nous voulons quelque chose de sensé.

M. PATERSON (Brant) : Ce sont les photographies d'hommes sensés, vous devez le savoir.

M. DAVIES : Nous avons le ministre des douanes et le ministre du revenu de l'intérieur, et le monsieur sans portefeuille, l'honorable Frank Smith ; mais tandis que nous avons leurs photographies, un grand nombre ont dû se contenter de cela et de rien autre chose. Le premier ministre est biographié, et le ministre de l'agriculture, et le ministre des travaux publics, et le ministre des finances sont honorés de courtes citations tirées de leurs livres bleus ; mais on ne dit rien du secrétaire d'État, et celui qui voudrait émigrer ne saurait pas du tout qu'il a un département, il aurait à se contenter de sa photographie. Il n'y a rien non plus sur le ministre du revenu de l'intérieur, ni sur le ministre des douanes,—pas un mot sur son département, qui a pourtant

M. DAVIES

ou quelque chose à faire avec la politique nationale. Le livre ne dit pas un mot des droits de douane, non plus que des postes et du département des sauvages et du département de la justice. Quo dit l'auteur ? Il commence ici par un court résumé de l'histoire du Canada depuis 1876 qui prend une page, et qui contient une petite pointe contre la politique du gouvernement précédent composé d'incapables—

Quelques DÉPUTÉS : Écoutez, écoutez !

M. DAVIES : Oui, il affirme qu'ils étaient incompetents, et il procède à démontrer qu'une nouvelle aurore a lui sur le Canada. Il dit :

Plusieurs se hasardèrent à mettre en doute l'universalité pratique de la doctrine du libre échange à cette époque ; ils virent que la position géographique du Canada était si absolument différente de celle de la Grande-Bretagne que cela valait bien la peine d'examiner si la politique fiscale anglaise pouvait s'appliquer convenablement au Canada.

Je dois avouer que je n'ai pas été capable de saisir le sens exact de cette phrase. Il ajoute :

Il n'y a pas que les manufactures qui se soient ressenties de cette prospérité croissante produite par le fonctionnement de la politique nationale, mais l'agriculture en a reçu un essor aussi inattendu qu'agréable.

Tout vient de la politique nationale. J'ai entendu dire bien des sottises choses à propos de la politique nationale, mais jamais rien d'aussi sot que cette phrase que l'on trouve dans un livre que nous avons payé \$5,000, dans une brochure qui contient quelques extraits des livres bleus, et dont la seule partie qui ait quelque rapport aux ressources du Canada est un panégyrique de la politique nationale, le panégyrique de cette politique de protection que les fermiers anglais ont appris à abhorre depuis leur enfance. Et c'est là le livre que vous leur envoyez ! Et vous leur demandez de venir chez vous parce que nous avons abandonné le libre-échange et adopté la protection ! Vous ne pouviez adopter une meilleure politique pour les retenir chez eux.eux qui ont été enseignés toute leur vie à croire que le libre-échange est la politique avec laquelle un pays doit prospérer, vous allez leur dire que s'ils viennent au Canada, ils viendront dans un pays de protection élevée ! Vous faites de votre mieux par là pour empêcher l'immigration, au lieu de l'encourager. L'auteur cite le chiffre des sommes déposées dans les banques d'épargne, puis il dit : " Presque chacun de ces dollars a été mis en banque par la classe agricole." C'est une fausseté. Nous avons entendu proclamer le contraire, on nous a déclaré que ce sont les classes ouvrières qui déposent la plus grande partie de ces sommes. Et voici que ce livre de \$5,000, que vous avez payé, vient vous dire qu'elles sont toutes déposées par les fermiers. Vient ensuite le tour des remarques élogieuses, trop élogieuses, de l'honorable premier ministre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Écoutez, écoutez.

M. DAVIES : Je ne doute pas qu'il applaudirait ces remarques si je les lisais. L'auteur dit que l'honorable premier ministre est l'auteur de la prospérité du Canada.

Sir JOHN A. MACDONALD : Écoutez, écoutez.

M. DAVIES : L'auteur ne dit pas que le Canada est un beau pays en soi, qu'il renferme des terres de grande valeur, que vous avez de riches mines et minéraux, que c'est un beau pays pour un cultivateur ; il ne dit pas quels sont les grains et les racines que nous cultivons ou qui pourraient être cultivés, ni que des fermiers se sont enrichis en se livrant au commerce agricole, mais il dit que si ce pays jouit de quelque prospérité, ce n'est pas dû aux ressources du pays, mais au très honorable premier ministre ; et pour attirer l'émigration anglaise chez nous l'on fait circuler en Angleterre des choses que l'honorable monsieur serait le premier à appeler de méchantes drogues. Viennent quelques remarques sur le département de l'intérieur, au cours desquelles l'auteur attribue au premier ministre une étonnante prescience des destinées du Nord-Ouest :

Avec une minutieuse prudence, sir John se mit à dessiner une politique de colonisation du Nord-Ouest, mais il tomba malade avant qu'il eût été possible de la mettre en pratique.....

Je ne savais pas que l'honorable monsieur avait été malade.....

et l'administration du département de l'intérieur fut placée entre les mains de l'orateur du Sénat, l'honorable D. L. Macpherson, déjà membre du cabinet, mais sans portefeuille, et qui continua à le diriger. On ne pouvait le confier entre meilleures mains. Tête calme, connaissance vaste et pratique des affaires, connaissance considérable des hommes des vieilles provinces du Dominion et de l'Europe, vue claire des effets des mesures, perception fine des besoins des temps, voilà ce qu'il fallait, et ces qualités étaient possédées.....

Par l'honorable monsieur qui avait été nommé ministre de l'intérieur. Le meilleur commentaire à faire de ces paroles, c'est d'appeler l'attention sur les faits tels qu'ils sont, sur les résultats de son administration de ce département, et de demander si la droite croit juste et convenable de publier, au prix de \$5,000 arrachés aux contribuables, un livre qui aille dire au peuple anglais que le département de l'intérieur a été aussi merveilleusement conduit, en face de la rébellion que nous tâchons de réprimer. L'auteur s'occupe ensuite du département de l'agriculture. Il devait nécessairement dire quelque chose de l'honorable monsieur qui est à la tête de ce département, sans quoi il n'aurait pas eu ses \$5,000 :

Avec une juste appréciation des ressources du Dominion, un patriotique désir d'aider à leur développement, et l'exercice continué d'une habileté extraordinaire, M. Pope a accompli son œuvre à la satisfaction de tous ceux qui, dans toutes les circonstances, pouvaient ou voulaient être satisfaits.

L'honorable monsieur peut être doué d'une habileté extraordinaire, mais s'il en est ainsi il a une habileté extraordinaire pour la cacher quand il vient pour donner des informations à la Chambre, car toute tentative pour les lui arracher, qu'il s'agisse de son département ou de tout autre, aboutit toujours à rien. Chaque fois qu'on lui pose une question, il reste la bouche fermée aussi dur qu'une huître, et l'on ne sait si son département est bien conduit ou non. Le livre continue sur le même ton. Il ne dit pas grand'chose du département des finances. Il en dit long sur le personnage qui est maintenant haut commissaire.

Longtemps avant la Confédération, sir Charles (alors M. Tupper) était bien connu dans sa province du Nouveau-Brunswick—

Remarquez bien, du Nouveau-Brunswick. Je ne savais pas cela auparavant. L'auteur doit être bien renseigné.

Comme homme politique et orateur * * * Depuis lors, le temps a contrôlé ses chiffres et les a trouvés corrects, et il a confirmé ses assertions.

L'auteur cite ensuite les prophéties que sir Charles a faites au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien, lesquelles, nous dit-il, se sont réalisées. Et cela en présence de ce fait, qu'il a fallu l'année dernière, le faire revenir pour essayer de convaincre le pays qu'il fallait avancer \$30,000,000 de plus de l'argent du peuple pour terminer cette entreprise.

M. WOODWORTH : Ça n'est pas vrai.

M. DAVIES : Vous êtes hors d'ordre en parlant ainsi, d'abord. Je ne vous parle pas du tout.

M. WOODWORTH : Vous êtes hors d'ordre maintenant.

M. DAVIES : Je dis que vous n'êtes pas dans l'ordre en interrompant quelqu'un de cette façon-là.

M. WOODWORTH : Je me lève sur un point d'ordre, et je demande que l'honorable député s'assoye. Quand un député s'adresse à un autre à la deuxième personne, il est certainement hors d'ordre.

M. CAMERON (Middlesex) : C'est au président à le dire.

M. WOODWORTH : Il m'est arrivé de glisser la remarque que l'assertion de l'honorable député, à savoir, que sir Charles Tupper avait été importé dans le pays afin de donner 30 autres millions de dollars au chemin de fer du Pacifique canadien, n'était pas vraie. J'étais parfaitement dans

l'ordre en disant cela, mais l'honorable député est évidemment hors d'ordre quand il s'adresse à moi à la deuxième personne.

M. DAVIES : J'espère que l'honorable député a fini. Il n'était évidemment pas dans l'ordre, et il devait le savoir ; et il ne convient ni à l'un ni à aucun autre membre de cette Chambre de dire à un collègue qui parle qu'il dit faux. Il est clair que cela est contraire au règlement et à l'ordre, et l'honorable député aurait dû retirer sa phrase et présenter des excuses. J'étais à dire que les assertions de ce livre sont inexactes, et je vais répéter ce que je disais, que sir Charles Tupper a été rappelé au pays pour induire le parlement à voter \$30,000,000 nouveaux pour bâtir le chemin de fer. Ce que contient ce livre sur le département des chemins de fer est à peu près aussi exact que le reste. L'auteur passe ensuite au département des travaux publics. Il parle moins de la capacité de sir Hector Langevin que de sa descendance aristocratique. Il nous dit,—et je suis bien aise de l'apprendre, je n'ai pas de doute que c'est parfaitement vrai,—que l'honorable monsieur “descend de l'une des vieilles familles aristocratiques françaises de la province de Québec.” Il y a ensuite deux ou trois pages de gravures représentant les édifices parlementaires du Canada, mais aucun autre édifice public du Dominion sauf quelques-unes aux alentours d'Ottawa. Est-ce là le genre de brochure qu'il fallait publier comme engin d'immigration. L'auteur parle du ministre des finances et ne lui rend pas justice du tout. Il ne parle ni de son habileté, ni de son énergie, ni d'aucune de ses aptitudes pour la position qu'il occupe. Arrive le tour du département de la milice, et voici comment il parle de son ministre :

M. Caron est comparativement jeune pour une aussi importante position, mais, né et élevé dans l'arène politique, d'une ancienne et puissante famille, plongé jeune encore dans le tourbillon de la vie politique, acquérant la popularité par ce *suaviter in modo et fortiter in re* qui triomphe toujours de tout, il était destiné à être de bonne heure en vue.

Je ne sais pas si l'honorable ministre trouve que c'est cela qui nous amènera des immigrants,—un volume contenant les photographies des ministres, des édifices du parlement, etc. Je demande s'il est possible, équitablement parlant, de justifier le paiement de ces \$5,000. Ce livre est un ramassis de la pire espèce, et fera plus pour empêcher les étrangers de venir dans ce pays que pour les y encourager. J'espère que c'est la seule brochure du genre que l'honorable ministre a achetée, et qu'il ne faut pas juger les autres d'après lui. Je pense que je ne puis mieux faire que d'en lire un autre extrait.

M. WOODWORTH : Oui, lisez tout le livre.

Le PRÉSIDENT : L'honorable député ne doit pas troubler l'ordre.

M. DAVIES : Est-ce qu'on va me restreindre, et que l'honorable monsieur qui me parle aura toute liberté ?

Le PRÉSIDENT : L'honorable député n'a pas le droit de m'interroger de la sorte.

M. DAVIES : J'ai le droit de demander—

Le PRÉSIDENT : Vous n'avez pas le droit de poser une telle question.

M. DAVIES : Je suis parfaitement dans l'ordre. J'ai le droit de demander quelle est la décision du président,—s'il est raisonnable que je sois seul rappelé à l'ordre, sans qu'on rappelle un autre député qui me parle de l'autre côté de la Chambre.

Le PRÉSIDENT : C'est une règle que vous observerez tant que je serai au fauteuil, et que j'appliquerai impartialement.

M. DAVIES : Je vais citer un autre extrait :

A raison de cela et de l'attitude amicale du gouvernement vis-à-vis des tribus sauvages, le Nord-Ouest est absolument exempt des troubles

et des effusions de sang qui gâtent la vie sur les frontières des Etats de l'Ouest.

Les événements de ces derniers mois sont les meilleurs commentaires possibles sur les assertions contenues dans cet extrait. L'auteur finit en annonçant au public qu'il publiera plus tard une autre édition de son livre. Il ne dit pas si ce sera aux frais du gouvernement. J'espère qu'on ne prendra plus les deniers publics pour publier des livres de cet acabit, et j'appelle spécialement ce soir l'attention de la Chambre et du pays sur ce sujet, dans l'espérance qu'il ne sera plus gaspillé d'argent comme celui-là l'a été. Je suppose que des exemplaires de ce livre n'ont pas circulé dans le Canada.

M. POPE: Ils n'ont pas été tirés pour ce pays-ci.

M. DAVIES: Où les 5,000 exemplaires ont-ils été mis en circulation ?

M. POPE: 2,500 ont été envoyés en Angleterre. Je n'ai pas supposé qu'ils ont été distribués aux émigrants en perspective, mais qu'ils ont été mis sur la table des hôtels dans les différentes parties de l'Angleterre et de l'Europe. J'ai fait cet arrangement avec un ami politique de l'honorable député, et il a ensuite fait un arrangement avec M. Bray. Les brochures que j'ai mises en circulation ne coûtent qu'environ 3 centins chaque, celle-ci comprise. Je pense que l'honorable député ne trouvera pas à redire, en règle générale, aux brochures que j'ai fait répandre.

M. DAVIES: Je ne sais quel est cet ami politique auquel l'honorable ministre fait allusion. Je trouve dans les comptes publics que le révérend M. Bray a reçu \$2,500 pour 2,500 exemplaires d'un livre sur la politique nationale.

M. POPE: J'ai fait l'arrangement avec M. James Stewart, de Montréal.

M. DAVIES: La somme fut payée au révérend M. Bray, et le ministre eût son reçu avant que celui-ci lui eût remis un seul exemplaire du livre. L'honorable ministre a-t-il jamais reçu 5,000 exemplaires ?

M. POPE: J'ai reçu tous les exemplaires que j'ai achetés.

M. DAVIES: J'espère qu'on les a tous distribués en dehors de l'Angleterre. Si on les a envoyés en France et en Allemagne, comme ils sont en une langue que l'on ne comprend généralement pas, ils ont fait peu de mal.

M. McMULLEN: Il est grandement à souhaiter que nous cherchions à attirer une meilleure classe d'immigrants. Un nombre considérable de ceux qui nous viennent ne valent rien. S'ils débarquaient aux Etats-Unis, on les renverrait comme on a fait cette année pour plusieurs. Il y a amplement du terrain dans Ontario pour les fermiers à bail. Les meilleurs colons pour le Nord-Ouest sont les Canadiens, mais avant que leur changement de résidence puisse s'effectuer, il faut trouver des fermiers à bail qui viendront acheter leurs fermes. Le prix des terres a considérablement baissé dans notre section, parce qu'il ne vient pas de fermiers avec des capitaux pour les acheter. Il faudrait répandre tous les renseignements possibles pour nous assurer une classe désirable d'immigrants. On a dépensé énormément d'argent pour faire venir des immigrants qui n'ont fait que passer dans le pays et se sont rendus aux Etats-Unis. La publication de faits inexacts dans les brochures engendre la défiance et nuit à la cause. Les fermiers à bail devraient recevoir plus d'attention que toute autre classe d'immigrants. Il vaudrait bien mieux faire un effort pour attirer cette classe que les classes plus pauvres qui ont abordé nos rivages depuis quelques années. J'avais été chargé l'année dernière de trouver à Toronto des travailleurs pour aider à faire la récolte. Je les emmenai et les mis à l'œuvre; ils étaient presque inutiles; ils connaissaient peu l'ouvrage; quelques-uns avaient été élevés dans des boutiques, les autres étaient malades. Nous eûmes à payer le passage de quelques-uns d'entre eux pour les ren-

M. DAVIES

voyer à Toronto, où ils allèrent à l'hôpital. Une telle classe d'immigrants ne vaut rien. Si c'est la classe la plus pauvre qui vient, il nous faut des jeunes gens endurcis, forts, solides, prêts à travailler, et ayant la vigueur physique nécessaire. On a dépensé des sommes considérables en impressions pour les fins de l'immigration. Une forte portion a été gaspillée dans le but de venir en aide à des amis politiques. Plusieurs des brochures contiennent des informations utiles, mais plusieurs ne renferment rien qui vaille. Je ne pense pas qu'il soit sage de publier des livres à moins qu'ils ne puissent opérer du bien, et j'ose dire qu'il y a eu des milliers d'exemplaires qui ne sont pas mis en circulation tout simplement parce qu'ils sont vieillissés et ne peuvent servir qu'à allumer le feu ou à d'autres usages semblables. Il me semble qu'il est absurde de répandre à l'étranger un livre qui renferme les photographies des ministres pour attirer l'immigration quand on peut s'attendre ou qu'il l'invitera ou qu'il pourra l'empêcher. L'auteur a fait preuve d'une sottise et d'une flagornerie qui sont vraiment déplorables. Je ne connais rien de M. A. J. Bray, mais ce nom m'est connu. Nous avons entendu parler du vicaire de Bray et d'un quadrupède qui braie; j'ignore si l'auteur appartient à l'une ou à l'autre espèce, mais je pense qu'il a plutôt montré des instincts de la dernière que de la première. J'espère qu'on va mettre un terme aux dépenses de cette nature. Le premier ministre a peut-être trop d'occupations pour voir à ces détails, mais quelqu'un devrait examiner ces livres avant qu'ils soient distribués. Je suis heureux de voir que l'on a réduit le crédit cette année. Je crois par exemple qu'il est honteux de payer \$30,000 à des Canadiens pour recevoir les immigrants, leur donner des renseignements et les expédier au loin. Il peut être utile d'avoir un agent avec un personnel suffisant à l'endroit où le steamer arrête, afin de fournir des informations; mais il me semble qu'il conviendrait d'examiner si l'on doit garder des agents permanents à Londres, à Ottawa et à d'autres endroits, avec l'idée arrêtée d'abandonner complètement ce système. J'espère que le ministre fera l'année prochaine une autre réduction de \$150,000.

M. PATERSON (Brant): Je remarque qu'on a payé \$25,000 pour le transport des émigrants sur divers chemins de fer et \$101,000 comme partie de leur passage aux compagnies de vapeurs transatlantiques. Voilà des sommes considérables, et nous pouvons nous demander si nous en avons reçu l'équivalent ou si nous le recevrons pour les sommes que nous dépenserons aux mêmes fins à l'avenir. L'honorable ministre propose de retrancher \$150,000 sur le crédit affecté au secours des immigrants. Doit-on en conclure qu'il s'attend à une immigration moindre que dans le passé? Si c'est cela, pourquoi garder un personnel au même coût qu'auparavant, car il n'y a pas de réduction dans les traitements ni dans les frais généraux, et cet item seul est réduit? La réduction, il me semble, devrait se faire sur toute la ligne. Je sais que les deux gouvernements ont dans une certaine mesure suivi le système que nous suivons maintenant, et bien que cette dépense ait pu être entièrement justifiable dans le passé, il me semble que la situation du pays est telle qu'on peut se demander aujourd'hui si on ne doit pas opérer une réduction dans toutes ses branches. Je pense même que nous pourrions cesser toute dépense sous ce rapport, à l'exception toutefois de celle qu'il faut faire pour les garçons de ferme et les servantes, laquelle peut avoir quelque raison d'être. Je vois que ceux qui ont compétence sur le sujet, ceux à qui l'importation d'artisans et de travailleurs est dommageable, en ont montré les mauvaises conséquences. Cette semaine même, si je ne me trompe pas, 116 immigrants indigents sont arrivés par le steamer *Parisian*, si l'on en croit les rapports publiés par le Conseil du Commerce et du Travail de la cité de Montréal. Est-ce là une classe d'immigrants qu'il est à désirer que nous recevions parmi nous? Est-il avantageux que nous

aidions à défrayer leurs dépenses de voyages chez nous ? Nous sommes contents de souhaiter la bienvenue à tous ceux qui nous arrivent ; mais ceux qui débarquent dans nos grandes villes sans le sou, surtout à certaines saisons de l'année, viennent au devant de terribles souffrances pour eux-mêmes, et ils nous font tort ensuite en écrivant ces souffrances à leurs amis d'Angleterre. Sir Charles Tupper lui-même a fait remarquer cette année ce fait assez étrange, que l'immigration irlandaise a étonnamment diminué, tombant de 12,319 en 1883 à 4,513 en 1884, c'est-à-dire d'un tiers, pendant que celle d'Angleterre était de 27,995 en 1883 et de 23,434 en 1884, et celle d'Ecosse de 3,871 en 1883 et de 3,116 en 1884. D'après sir Charles Tupper, la diminution dans le chiffre des immigrations anglaises et écossaises réunies n'est que de 19 pour 100. On annonçait il y a quelques années en termes emphatiques que l'on avait de grands projets en préparation, et qu'on attendait des résultats surprenants d'une augmentation considérable de l'immigration irlandaise. Les projets ont apparemment manqué. J'ai cherché l'explication de ce fait dans les rapports de nos agents en Irlande, et voulu voir s'ils sont moins zélés que nos agents dans les autres pays. M. Foy, notre agent à Dublin, appuie sur le nombre de ceux qui ont émigré, et explique comment ses travaux ont eu des résultats moins appréciables en disant qu'il s'est fait un devoir de dissuader de partir tous ceux qui n'avaient pas la perspective de réussir et certains moyens. Il dit :

Je ne me suis pas efforcé d'envoyer des artisans, craignant qu'ils ne pussent améliorer leur position assez pour envoyer à leurs parents des lettres encourageantes.

Il a agi sincèrement, car cette classe prend la place de nos propres artisans ou devient un fardeau pour le pays. Il ajoute :

De même que des émigrants respectables et laborieux font par leurs lettres un bien incalculable, ainsi peuvent faire du mal au même degré les rapports des paresseux, des ivrognes, des mécontents qui s'attendent à être nourris sans travailler.

Cela est indubitablement vrai. On ne peut envoyer à l'étranger de meilleures informations touchant le pays que par les lettres aux siens, et les lettres de ceux qui ne réussissent pas, qui dénoncent le pays et racontent leurs déboires, feront, comme le dit M. Foy, un mal incalculable.

Je n'ai pas agi comme si mon travail ne devait durer qu'un an ou deux et ramassé toutes sortes d'émigrants dans les ruelles et les impasses des villes. J'allais dans les campagnes, et quand j'apprenais par mes parents ou par mes nombreux amis personnels qu'il y avait quelques familles, même une seule, laborieuse, honnête, respectable, qui pensait à émigrer, je demeurais dans leur voisinage jusqu'à ce que je les eusse décidées à se rendre au Canada. Je savais en les envoyant que leurs lettres auraient beaucoup d'influence pour en décider d'autres.... J'ai traité cette partie de mon rapport plus longuement que je ne me le proposais, mais je considère que ce n'est que rendre justice à moi-même et à mes confrères de dire que les émigrants qui ne conviennent pas ne sont pas envoyés par nous, et qu'en serviteurs publics consciencieux, ayant surtout à cœur le bien durable du pays qui nous emploie, nous ne lui imposons pas des émigrants qui seraient un fardeau sur les diverses sociétés de bienfaisance nationales.

Voilà des paroles sensées, que M. Foy profère pour se disculper de ne s'être pas attaché au nombre. Je l'approuve, mais par contre ses paroles sont la condamnation de nos autres agents qui ont réussi à envoyer plus d'émigrants que lui au Canada. Nous avons eu ces immigrants indigents au milieu de nous, de ces artisans amenés ici avec l'argent des artisans canadiens pour faire concurrence à ceux-ci et les chasser de leur emploi. Cet état de choses devrait complètement cesser. L'honorable ministre a dit qu'il avait l'intention d'y mettre un terme, mais j'ai peur que le travail continue encore. Je lui demanderai quelle agence nous a envoyé les émigrants qui viennent d'arriver par la *Parisian*. S'ils sont dans la position que l'on dit, il faudra les transporter dans toutes les directions. Si ce sont des travailleurs des champs, ils trouveront de l'ouvrage, mais je crains qu'ils n'en soient point et qu'ils vont grossir les rangs des désœuvrés des villes. C'est une sérieuse chose que de dépenser \$300,000 cette année, après en avoir dépensé \$450,000 l'an

dernier pour les fins de l'immigration avec d'aussi minces résultats, et il est temps de savoir si nous ne pouvons pas changer entièrement de système. Nous avons été portés à croire, je crois, que nous avons un pays assez bon en lui-même pour que nous laissions à ceux qui veulent améliorer leur position de venir ici sur des représentations vraies et honnêtes, plutôt que d'aller chercher des classes nombreuses d'hommes dont la position et les moyens sont tels qu'ils ne peuvent espérer entrer dans la course pour l'existence avec des chances raisonnables de succès, et qui, après avoir enduré des privations et des déboires, écriront chez eux des lettres qui nuiront sérieusement à notre pays en tant que champ pour l'immigration. On nous avait donné à entendre, au sujet du Nord-Ouest, que le chemin de fer du Pacifique canadien nous débarrasserait de la dépense de peupler les plaines, mais nous ne voyons pas qu'il ait encore rien fait jusqu'ici. J'ai demandé, l'année dernière, un état des sommes qu'il avait dépensées pour l'immigration, mais j'ai trouvé qu'il n'y avait pas de rapport comme quoi la compagnie eût dépensé un seul dollar. Il est, selon moi, très désirable que nous cherchions à amener les fermiers à bail s'établir ici. Nous devrions appeler leur attention sur ce fait, que dans les vieilles provinces ils peuvent prendre des fermes et avoir tout le confort et les agréments de leur pays, s'ils ne désirent pas s'engager dans le défrichement de l'Ouest. Ces immigrants-là n'ont pas besoin d'aide ; ils ont des moyens à eux ; ils peuvent s'acheter des fermes dans les vieilles provinces. D'un autre côté, l'argent consacré à l'immigration est dépensé maintenant à payer partiellement le passage de ceux que l'on attire sur nos bords, qui se trouvent dans une fausse position en arrivant, et qui par conséquent éprouvent dès le commencement beaucoup de difficultés et de misère. Les rapports qu'ils adressent chez eux font plus que contre-balancer les avantages gagnés par les efforts de nos agents sous le système actuel ; tandis que si l'on n'amenait que la classe qui nous convient, ses rapports ne pourraient manquer de nous être favorables et encourageraient une nombreuse et précieuse immigration. Je voudrais bien que l'honorable ministre répondît à cette question : s'attend-il que la réduction de \$150,000 dans le crédit affecté au secours des immigrants aura pour effet de nous amener moins d'immigrants cette année, et, s'il en est ainsi, quelle raison y a-t-il de garder le personnel au complet, avec traitements entiers, pour faire moins d'ouvrage ?

M. FISHER : Je suis bien aise qu'on ait diminué ce crédit de \$150,000, parce que je crois qu'on a gaspillé de cette manière des sommes considérables dans le passé. Il n'y a pas de doute que ces sommes ont produit quelque bien ; sans doute que toutes les brochures et les renseignements distribués par le département ne sont pas tous comme ceux dont l'honorable député de Queen (M. Davies) a parlé. J'ai vu des brochures de valeur, renfermant des renseignements que ceux qui se proposent d'émigrer seraient contents de posséder ; mais j'ai le regret de dire que beaucoup de ces brochures ne parviennent pas à ceux à qui elles sont destinées. Le bruit a souvent été répandu, non par des personnes s'occupant de politique, mais par des gens qui s'occupent d'immigration, que des quantités très considérables de ces brochures dorment dans les diverses agences, et n'ont jamais été distribuées.

M. POPE : Vous n'en savez absolument rien.

M. FISHER : Peut-être n'en sais-je rien, comme l'honorable ministre veut bien me le dire ; mais je tiens ce fait d'hommes qui sont les chauds partisans du gouvernement. Je le tiens en particulier d'un monsieur qui a vu lui-même les livres dans les agences en Angleterre. La question se présente, quelle somme de bien cette littérature a-t-elle accomplie ? Le département de l'agriculture a dépensé autant l'année dernière sous ce rapport que l'année précédente, et je crois qu'il prétend avoir distribué autant de cette littérature que l'année d'avant, et le ministre de l'agriculture a

déclaré que celle-ci a eu d'heureux résultats et accompli ce qu'on attendait d'elle : alors comment expliquer la diminution de l'immigration ? L'honorable ministre est économe de renseignements. Il pense peut-être que la session est trop avancée et qu'il est trop tard ce soir pour que cela vaille la peine de nous en donner et de discuter la question. Le rapport de l'agent d'immigration, à Montréal, indique les différents endroits où l'on a dirigé 805 personnes en 1884. Il ne dit pas quelle espèce d'immigrants c'étaient, mais je suppose d'après le contexte, que c'étaient les 805 indigents qui s'étaient présentés à l'agence. Je vois que 58 d'entre eux seraient allés dans mon propre comté. On ne prétend pas qu'ils soient les seuls immigrants qui sont allés là, mais j'ai comparé ces chiffres avec ceux d'amis qui connaissent bien le comté, et j'en suis venu à la conclusion que s'il est vrai que ce nombre s'y est rendu, une très forte partie n'y est pas restée, malheureusement. Un bon nombre de ces hommes prétendaient être des garçons de ferme, et vinrent pour travailler sur les fermes ; mais au bout de quelques jours on s'aperçut qu'ils ne connaissaient pas du tout ce genre d'ouvrage, et n'avaient probablement manié de leur vie autre chose que le pic et la pelle, en d'autres termes qu'ils étaient des journaliers. Ils s'en retournèrent donc à Montréal et cherchèrent d'autre ouvrage. Le ministre a dit que depuis longtemps il n'a pas donné d'assistance à d'autres que des travailleurs agricoles. On a pu sans doute avoir trompé les officiers du département, mais les renseignements d'après lesquels ces gens ont été assistés ont dû être bien incomplets. Le ministre de l'agriculture a reconnu qu'un grand nombre de personnes retournent en Angleterre, et il a expliqué la chose en disant que ce sont des journaliers qui ont travaillé sur nos chemins de fer, mais plusieurs d'entre eux avaient reçu de l'aide pour venir ici, et j'ai souvent entendu dire que l'un des grands avantages de la construction de nos chemins de fer était l'établissement parmi nous d'un certain nombre d'hommes qui y avaient travaillé.

Il n'y a pas longtemps, le ministre a répondu à une question que je lui posais au sujet des Finlandais, et le rapport de l'agent d'immigration à Ottawa fait voir que sur 2,487 personnes secourues temporairement, il n'y avait pas moins de 420 Finlandais. Le ministre déclara que ceux-ci n'avaient pas besoin d'aide, mais je vois que 420 en ont reçu et ont été envoyés à Renfrew, dans le district d'Algoma et en d'autres endroits le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien ; je suis de plus informé qu'on les a amenés à Ottawa sans qu'il en coûtât rien afin de pouvoir fournir au chemin de fer du Pacifique sa main-d'œuvre. L'agent à Ottawa dit :—

Je ressens beaucoup de plaisir à parler de l'élément étranger convenable qui a passé par l'agence cette année, surtout des Finlandais et des Scandinaves. Les entrepreneurs les recherchent toujours et les préfèrent à tous les autres travailleurs. Leur nombre s'est élevé cette année de 265—le nombre des premiers arrivants—à 664

L'agent ne dit pas que ces hommes ont été placés sur des fermes ou ont donné satisfaction comme main-d'œuvre agricole, mais qu'ils ont convenu aux entrepreneurs de chemins de fer. Je crois que nous pouvons en conclure qu'ils sont des journaliers sur les chemins de fer, et non des travailleurs agricoles, et cependant le gouvernement les a aidés. On a toujours eu et l'on a encore un grand besoin de garçons de ferme dans ce pays, et je suis prêt à donner mon appui à tout ce qui pourrait en induire à venir ici, mais je ne pense pas que le département reste dans ses attributions lorsqu'à leur place il amène des journaliers pour les chemins de fer. A la dernière session, j'ai parlé de l'Exposition de Sylviculture comme moyen d'attirer les immigrants, et j'ai pressé le gouvernement d'y faire convenablement représenter le Canada. Le rapport de M. Gray, agent en Ecosse, contient ces mots :

J'ai visité l'Exposition de sylviculture d'Edimbourg en plusieurs occasions, et je me suis aperçu que l'envoi du Nouveau-Brunswick attirait beaucoup l'attention. M. Jack, qui en a la garde, ne ménageait pas ses renseignements à tous ceux qui prenaient un intérêt aux questions de

forêts, non plus qu'aux personnes qui désiraient connaître le caractère général des provinces maritimes. Je pense qu'on a perdu là une belle occasion de faire représenter et connaître toutes les provinces du Dominion. Il n'est pas douteux que l'envoi du Nouveau-Brunswick a rendu service au Canada ; j'ai profité de cette circonstance comme de toutes les circonstances semblables, pour distribuer une grande quantité de nos imprimés.

Voilà l'endossement formel de la position que j'ai prise à la dernière session sur cette question. L'honorable ministre a dit qu'il avait l'intention de réduire cette année les dépenses de \$150,000 ; veut-il nous dire sur quels points ?

M. PATERSON (Brant) : Je vois qu'on a payé \$1,516' soit \$2 par tête de commission sur les enfants venus au Canada. Quels sont les arrangements faits par le département relativement à l'immigration des enfants, et jusqu'à quel point le gouvernement a-t-il l'intention de l'encourager ? Le Conseil des métiers et du travail de Toronto s'est occupé de la question et prononcé contre l'immigration. Il a exprimé l'opinion qu'il y a maintenant au Canada plus d'orphelins qu'on ne peut en élever convenablement. Je vois que dans une assemblée publique à Londres sir Charles Tupper a dit qu'il y a place ici pour 100,000 de ces enfants.

M. POPE : Ces enfants sont amenés ici par des personnes charitables, et forment une bonne classe d'immigrants. J'aide ces personnes en leur allouant \$2 par tête, et j'entends continuer ces primes. Quant à la question posée par l'honorable député de Brome (M. Fisher), je dois dire que la somme de \$59,448 qui a été payée cette année pour des passages l'a été pour des passages de l'année précédente. Je pense pouvoir faire aisément cette économie. Nous avons payé l'année dernière \$15,000 pour impressions qui appartenaient à l'année précédente, mais que nous n'avions pu acquitter faute d'argent. Nous allons aussi sauver quelque chose comme \$50,000 en passages dans l'intérieur du pays, voilà dans quelle position nous sommes maintenant. Je n'attends pas une immigration aussi forte cette année par suite de ce qui s'est passé dans le Nord Ouest. L'honorable député veut savoir ce que je me propose de faire et pourquoi je me propose de garder le même personnel. Je veux traiter celui-ci comme ferait un homme d'affaires. Nous nous sommes chargés de l'immigration, nous avons envoyé nos agents en Europe, et je ne doute pas que cette année-ci passée, nous n'ayons une immigration aussi considérable que jamais, et j'ai l'intention d'y employer nos agents. Nos publications seront aussi nombreuses et notre travail aussi ardu. Je veux conserver nos organisations et amener des immigrants comme nous l'avons fait jusqu'ici. Je puis dire à tous les députés que je vais faire venir des garçons de ferme. Des honorables députés de la gauche ont prétendu que nous n'en avons pas besoin. Jamais en aucun temps on n'a pu satisfaire la demande, et aujourd'hui nous n'y suffisons pas. Je me propose d'en attirer ici, mais l'opposition dit que nous ne devrions amener ici que des gens ayant des moyens considérables, des hommes nés avec une cuiller d'argent dans la bouche, des hommes qui viendraient avec de l'argent pour acheter des fermes. Presque les deux tiers des hommes d'Ontario sont venus dans ce pays sans moyens et ont travaillé pour gagner leur vie. Je m'attends que l'on s'apercevra plus tard que les principaux sont ceux qui sont arrivés sans un shilling. Ils savaient travailler et par le travail ont gagné leur vie. Il y a plusieurs de ces hommes-là dans cette Chambre, et ce sont eux qui ont fait le pays ce qu'il est. L'opposition peut se moquer de ceux qui sont venus ici et parler des unions de travail. Allons-nous adopter une politique pour les unions de travail, dont je suis toujours aise d'étudier les vues, veulent-ils nous l'imposer ? Non. Notre politique sera meilleure et plus large, et celle que le pays réclame, je pense. Bien qu'il y ait des unions de travail à Montréal et à Toronto, il me suffit de faire appel au sens commun des fermiers qui veulent de la main-d'œuvre, et qui ne commettront pas la sottise d'écouter les dires des gens des villes.

Je fais appel aux fermiers qui ont besoin de main-d'œuvre, à ceux qui sont venus dans ce pays sans un liard, et je leur demande s'ils ne désirent pas voir s'établir ici des agromomes. Les intérêts du travail industriel et de l'agriculture sont identiques, et je les respecte chacun à leur place, mais les honorables députés de l'opposition savent très bien, quand ils parlent des hommes qui ont créé le pays, qui ont abattu les forêts et cultivé la terre, que ces hommes étaient semblables à ceux que nous avons amenés ici. Ils disent que notre politique d'immigration a raté et que nous n'avons pas cette année autant d'immigrants que l'année dernière. Combien en est-il venu l'année dernière? Nous en avons eu 103,000. Si seulement la moitié de ce nombre étaient bons à quelque chose, ou s'il y en avait seulement 50,000 propres à quelque chose—

M. PATERSON (Brant) : Où sont-ils ?

M. POPE : Pensez-vous que je peux vous dire où chacun d'eux se trouve et l'appeler par son nom ? Il est ridicule et puérile de parler de la sorte. Je dis qu'il en est venu 103,000, et j'ajoute que si la moitié d'entre eux sont de bons colons, leur venue vaut au pays \$25,000,000. Ils valent au moins \$500 chacun; de l'autre côté de la frontière, on estime que chaque immigrant vaut \$1,000. C'est pour cela que je dis que l'argent dépensé n'a pas été entièrement perdu. Supposez qu'un quart seulement d'entre eux aient été de bons colons, et que nous mettions de côté les trois autres quarts, alors ils ne coûtent pas plus cher que les immigrants amenés par l'opposition alors qu'elle était au pouvoir.

On peut donner cours à toutes les théories, mais voyons le résultat des opérations. En 1875, les immigrants nous coûtaient \$10.85 par tête; en 1876, \$11.12; en 1877, \$6.78; en 1878, \$6.23; en 1879, \$4.35; en 1880, \$4.71; en 1881, \$4.30; en 1883, \$3.08; en 1884, \$4.15. Ainsi, sous notre administration, en supposant que les trois quarts des immigrants ne valussent rien, et bien qu'une partie de l'argent payé ait couvert les dépenses encourues l'année précédente, l'autre quart ne nous a pas coûté plus cher l'année dernière que les immigrants amenés par l'ex-gouvernement. On le voit, nous avons réussi, et je ne me propose pas de diminuer le nombre de nos agences. Je veux que chaque employé fasse son devoir et le fasse bien. Je crois qu'il y a une chose importante dans le pays qui puisse le développer, c'est d'amener des gens qui s'établissent sur nos terres incultes. J'aimerais autant que possible des fermiers à bail et des hommes qui ont des ressources, mais je n'ai pas l'intention de me borner à ceux-là. Je me propose de faire venir des garçons de ferme. Que les gens des villes et des cités s'imaginent que ceux-ci seront des concurrents et craignent de se voir enlever leur emploi par eux; les fermiers et les gens de sens dans le pays disent que ce que je fais est ce qu'il faut dans l'intérêt général, et je suis certain qu'ils approuveront notre ligne de conduite.

M. PATERSON (Brant) : Je suppose que les fermiers ne seront pas particulièrement flattés si l'honorable monsieur amène un certain nombre d'artisans. C'est de ceux-ci que j'ai parlé. Je n'ai pas dit que nous ne devions pas faire venir des garçons de ferme. L'honorable ministre a fait venir des artisans et il dit qu'il a l'intention de continuer; il veut suivre la même politique à l'avenir.

M. POPE : J'ai dit plusieurs fois à l'honorable député, que j'avais mis autant que je le pouvais un frein à cette immigration l'automne dernier, et que j'avais annoncé qu'aucun artisan ou journalier de chemin de fer ne serait amené au pays avec l'aide ou sur l'avis du département.

M. PATERSON (Brant) : J'ai compris que l'honorable ministre a dit qu'il ne s'en laisserait pas imposer par les unions de métier ou de travail, mais qu'il suivrait à l'avenir la même politique que par le passé.

M. POPE : En attirant au pays cette classe d'immigrants dont le pays a besoin, c'est-à-dire les garçons de ferme, et

que j'avais arrêté autant que je l'avais pu l'importation de ceux dont on n'a pas besoin, c'est-à-dire les artisans et les ouvriers.

M. PATERSON (Brant) : Les *Débats* feront voir que l'honorable ministre a dit en effet qu'il ne se souciait pas des représentations du conseil des métiers et du travail, et qu'il continuerait à les faire venir. Le ministre nous a dit que l'item de \$124,000 est une estimation réduite, vu que l'année dernière il avait demandé un plus fort crédit afin de clore les opérations de l'année précédente, qui accusait un déficit. En faisant son calcul *per capita* du coût de l'immigration, il prend pour base une somme moins élevée de \$24,000 que ce qui a été réellement payé.

M. POPE : C'était pour l'an dernier.

M. PATERSON : Combien chaque immigrant a-t-il coûté cette année là ?

M. POPE : Environ \$4.

M. PATERSON (Brant) : Je n'entrerai pas dans la discussion de ce point, mais l'honorable ministre sait que nous nions cela de ce côté-ci de la Chambre et qu'il ne peut prouver ces chiffres. Son propre recensement fait voir que nous n'avons augmenté que de 16 pour 100, tandis que l'augmentation naturelle seule, devrait être de 20 pour 100.

M. HICKEY : Les honorables députés ont beaucoup parlé des artisans, mais je soutiens qu'ils font les meilleurs colons que nous puissions avoir, car ils ne travaillent pas seulement à leurs métiers, mais ils font de bons cultivateurs, et ce sont de superbes travailleurs. Il y en a beaucoup dans tout le pays qui sont de bons fermiers quand ils ne travaillent pas à leurs métiers. Je ne pense pas que l'on doive les mépriser ou les déprécier.

M. PATERSON (Brant) : Personne ne les méprise, mais nous disons que l'on ne devrait pas employer l'argent du peuple pour les aider à payer leurs passages jusqu'ici.

M. HICKEY : Pourquoi leur êtes-vous plus opposé qu'aux autres ?

M. PATERSON (Brant) : Parce qu'il n'y a pas d'emplois pour eux.

M. HICKEY : Il y en a.

M. PATERSON (Brant) : Il peut y en avoir par-ci par-là, mais les rapports de toutes les villes disent qu'il n'y en a pas durant les mois d'hiver.

M. CURRAN : Je soulève un point d'ordre. L'honorable député discute une question qui a été résolue par le ministre, qui dit qu'aujourd'hui on ne contribue plus au paiement des passages.

M. PATERSON (Brant) : Le ministre n'osera pas dire qu'il n'est pas venu de journaliers autres que des garçons de fermes au moyen de passages partiellement payés par le département, depuis que les ordres ont été donnés. Ils ont pu venir malgré les ordres; mais s'ils appartiennent à une classe désirable, pourquoi faire une différence entre eux et les autres ?

M. HICKEY : Je dis que nous ne devons pas faire de différence.

M. PATERSON (Brant) : Alors, d'après l'honorable député, le ministre suit une fausse politique.

M. DAVIES : Les explications du ministre données, il reste encore une somme de \$25,000 du crédit dont il n'a pas essayé de rendre compte, et il répète sa déclaration qu'il s'attend à une immigration aussi forte qu'auparavant.

M. POPE : Non, je n'ai pas dit cela.

M. BOWELL : Il a dit tout le contraire.

M. DAVIES : Alors je ne l'ai pas compris. Explique-t-il ces autres \$25,000 par l'attente d'une plus forte immigration ? Est-ce que je comprends bien ?

M. POPE : Je n'en ai absolument rien dit.

M. DAVIES : Le ministre des douanes m'a contredit et m'a dit que j'avais tort.

M. BOWELL : Ce que le ministre de l'agriculture a dit, et il l'a dit vingt fois pour une, c'est qu'il n'attend pas cette année une aussi forte immigration que l'année dernière, ou l'année d'avant, et cela fait deux ou trois fois que l'honorable député répète que le ministre de l'agriculture attend une aussi nombreuse immigration.

M. DAVIES : Je dis qu'il base ses crédits sur une aussi forte immigration. L'honorable ministre ne veut pas dire pourquoi il les réduit d'autant—il ne le peut pas ou il ne le veut pas. Si ce n'est pas parce qu'il s'attend à recevoir moins d'immigrants, je suppose que nous pouvons nous attendre à discuter la chose assez longuement lors du concours.

M. POPE : Si je n'emploie pas cette somme, elle restera intacte ; mais je veux demander le même crédit.

M. DAVIES : Ce n'est pas le même crédit ; c'est \$150,000 de moins. L'honorable ministre sait qu'il peut expliquer cela en quelques minutes, et s'il ne le fait pas, je suppose qu'il y aura une longue discussion lors du concours, et une perte de temps, tout cela parce qu'il refuse de renseigner la Chambre. Nous avons droit d'avoir des informations du département, et nous en avons reçu très peu ce soir.

L'honorable ministre nous a jeté quelques ricaneries lors des observations que j'ai faites à l'appui de l'honorable député de Huron-Sud. Ces observations étaient faites sans esprit de parti ; je désirais que le ministre reconnût qu'il y a dans la Confédération d'autres provinces qu'Ontario et Québec. Il devrait savoir que les classes d'immigrants dont il paie les dépenses pour les amener ici ne sont pas celles qui conviennent aux provinces maritimes, et qu'il y a là de l'espace pour une nombreuse population de ces fermiers à bail dont il se moque quand il en parle comme de gens nés avec une cuiller d'argent dans la bouche. Son langage n'a pas sa raison d'être et ne saurait être excusé. J'appelle l'attention sur ce fait, qu'il y a demande pour une classe nombreuse de petits fermiers. Il a dit qu'il n'a pas l'intention d'essayer à encourager cette classe d'immigrants. Il s'est moqué d'eux, il a parlé de gens qui arrivaient en ce pays sans un centin dans leur gousset, et qui étaient devenus millionnaires. Nous admirons tous ces hommes-là. Mais le temps où ils sont venus était propice, et le pays ne l'est pas autant pour eux maintenant.

M. POPE : Il n'a jamais été aussi bon.

M. DAVIES : Il ne trouvera personne des provinces maritimes qui dise que cette classe est désirable. Mais je pense qu'il devrait essayer de faire valoir les avantages que les vieilles provinces offrent aux fermiers à bail qui ont un petit capital. Je suppose qu'il ne s'en occupe pas.

M. HICKEY : Ecrivez une brochure.

M. DAVIES : Nous faisons des déclarations qui sont aussi bonnes que des brochures. Je ne veux pas de meilleur brochure que le discours de l'honorable député de Huron-Est (M. Farrow), qui a parlé comme je parle.

M. McNEILL : Le ministre a dit qu'il voulait avoir ces immigrants. Les *Débats* le feront voir.

M. DAVIES : Il n'a pas voulu du tout de cette classe, son grand désir a été de faire venir ceux qui n'avaient rien ; il y a beaucoup d'endroits dans le Dominion qui ne leur conviennent pas, et puisqu'il dépense tant d'argent, nous ferions bien d'avoir des renseignements pour les communiquer aux

M. BOWELL

fermiers à bail et pour les inciter à venir chez nous au lieu d'aller en Australie.

M. HESSON : A en juger par ce que l'honorable député vient de dire, on supposerait qu'il serait possible d'empêcher la classe désirable dont il parle de venir ici. Quelle ligne de conduite veut-il que le ministre suive ? Ces cultivateurs ont les mêmes informations sur le Canada que les autres classes. L'honorable député a dit que le ministre allait empêcher les gens nés avec une cuiller d'argent dans la bouche de venir dans ce pays. Le chemin est ouvert devant eux comme devant les autres. Il est vrai que le ministre n'aide pas cette classe ; mais ils sont certainement aussi en état de payer leur passage que les autres qui viennent chercher ici un nouveau domicile. Je pense que mon honorable ami demande au ministre une chose très peu raisonnable quand il exige l'indication de l'emploi de chaque dollar dont se compose ce crédit de \$300,000. Il est impossible que le ministre donne le chiffre exact des immigrants, à 100, 1,000 ou 5,000 près, qui profiteront de l'aide accordée pour le passage. Il vaut autant voter un crédit assez fort, et s'il n'est pas employé pour aider cette classe nombreuse et désirable, l'argent nous restera.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable député n'a pas compris la question du tout. Le ministre ne demande pas un crédit plus fort, et nous ne nous opposons pas à ce crédit. Il en demande un moindre, et ce que j'ai demandé c'est de savoir s'il attendait que l'immigration diminuerait, et dans ce cas s'il conserverait un personnel moins nombreux. Dans cette somme de \$330,000 il y a \$81,000 pour impressions. L'honorable député sait que c'est là un sujet qui devrait être traité à fond ce soir. Il peut être juste qu'un bureau à Prescott dépense \$6,000.

M. BOWELL : Le sujet a été épuisé. Chaque item de la dépense pour impressions a été expliqué ailleurs, et les pièces justificatives et les brochures ont été accumulées sur la table.

M. PATERSON (Brant) : Je n'étais pas là.

M. BOWELL : Vous lisez les journaux.

M. PATERSON (Brant) : Je veux en outre demander au ministre s'il attend qu'une partie de la réduction s'applique aux dépenses d'impression.

M. POPE : Non. Je ne veux rien réduire dans le coût des informations à répandre. Je désire donner tous les renseignements possibles, et à aussi bon marché que je le pourrai, mais je ne prétends pas connaître grand-chose dans les impressions. Voici ce que j'ai fait : il y a une brochure à imprimer, l'imprimeur de la Reine fixe les prix qu'il faut payer, d'après le tarif actuel du gouvernement d'Ontario. Je ne pense pas que, lorsque je cherche à élargir le champ de notre immigration, mon honorable ami veuille me demander de diminuer le nombre des informations que je donne.

M. PATERSON (Brant) : N'imprime-t-on pas des brochures ?

M. POPE : Oui. Prescott était le seul endroit où nous passions faire imprimer de l'allemand. Je ne connais pas qui a fait l'ouvrage.

Quarantaine..... \$60,968

M. LANGELIER : J'aperçois un item de \$16,000 pour l'inspection médicale. L'année dernière, un certain nombre d'immigrants atteints de rougeole et de petite vérole débarquèrent à Lévis, traversèrent à Québec dans les bateaux-passeurs ordinaires et furent transportés dans des voitures ordinaires à l'hôpital de la marine. Grâce à ce manque de précautions les plus élémentaires, la ville de Québec a couru grand risque de devenir la proie de cette maladie conta-

gieuse, et même l'un des enfants du médecin de l'hôpital en mourut. Il n'y avait pas eu de quarantaine, les émigrants étant venus par steamers, et les steamers ne sont pas retenus en quarantaine. Je désire savoir quelles mesures l'honorable ministre a prises pour prévenir le retour de semblable danger cette année.

M. POPE : Cette année, tous les steamers devront arrêter à la quarantaine, et s'il y a des malades à bord, il leur faudra rester à la Grosse-Isle. J'ai pris ces mesures parce que j'ai cru qu'il y a trop de danger à laisser les steamers aborder à Québec sans s'être fait examiner à la Grosse-Isle. Sous le titre de santé publique, il y a un item de \$10,000. C'est une précaution pour le cas où le choléra ou quelque autre maladie contagieuse nous visiterait. J'espère que je n'aurai pas à dépenser toute cette somme, mais il faudra en dépenser probablement une partie, car il y aura augmentation de frais dans chaque port, qu'il soit une station de quarantaine ou non, si le choléra fond sur nous. Dans les ports qui ne sont pas stations de quarantaine, le préposé aux douanes est officier de quarantaine et il inspectera tous les navires.

Le comité se lève et rapporte progrès.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose l'ajournement de Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 2.40 a.m., jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 25 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie p.m.

PRIÈRES.

AMENDEMENT A L'ACTE DE MILICE.

M. CARON : Je présente un bill (n° 152) à l'effet d'amender l'Acte refondu de la Milice, 1883 : Le bill demande autorisation d'augmenter les corps permanents. La limite qui leur est fixée par l'Acte refondu de 1883 est de 750 hommes. Je demande à porter ce nombre à 1,000 hommes. C'est dans le but d'établir une école d'infanterie à London, et une école à Winnipeg composée pour moitié d'infanterie montée et l'autre d'infanterie ordinaire. Les récents événements ont fait juger nécessaire de compléter l'organisation des corps permanents en élevant le nombre des hommes de 750 à 1,000.

Le bill est lu pour la première fois.

STATISTIQUES DU SERVICE PUBLIC.

M. ROYAL (pour M. Tassé) : Est-ce que le gouvernement a l'intention de réorganiser le système des statistiques et de publier chaque année un volume contenant un sommaire statistique relatif à l'opération des différentes branches du service public.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je suis informé que le département de l'agriculture et des statistiques s'occupe sérieusement de savoir si cette suggestion ne devrait pas être mise en pratique.

TRAITÉ DE COMMERCE AVEC LA JAMAÏQUE.

M. LAURIER : Le gouvernement a-t-il reçu quelque communication des délégués de l'île de la Jamaïque qui visitent présentement le Dominion, et, dans ce cas, peut-il en communiquer le caractère ? Y a-t-il quelque perspective

de trouver une base commune pour un traité de commerce entre les deux colonies avant le départ des dits délégués ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le gouvernement a reçu une communication des délégués de l'île de la Jamaïque qui visitent maintenant le Dominion. La correspondance se poursuit et nous ne pouvons en divulguer maintenant le caractère, ni dire quels peuvent en être les résultats.

TROUBLES DU NORD-OUEST—SECOURS AUX COLONS.

M. ROYAL (pour M. Ross) : Le gouvernement a-t-il l'intention de venir au secours des colons du Nord-Ouest dont les maisons ont été détruites, ou qui ont été incapables de faire des semailles cette année par suite de la rébellion ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement est à donner sa plus sérieuse attention à cette question.

EQUIPEMENT DU 90^e BATAILLON.

M. ROYAL (pour M. Ross) : Est-il l'intention du gouvernement de rembourser aux membres du 90^e bataillon les dépenses qu'ils ont encourues en habillement et en équipement nécessaires pour marcher de l'avant, et qu'ils n'ont pu obtenir des magasins militaires de la manière ordinaire à cause des exigences pressantes du service ?

M. CARON : Le gouvernement a l'intention de rembourser au 90^e toute dépense légitime et nécessaire encourue pour l'habillement et l'équipement du bataillon, comme il l'a fait pour tous les autres bataillons.

VENTES DE TERRES FÉDÉRALES.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle somme a été perçue jusqu'à date sur les ventes des terres fédérales pour l'exercice 1884-85. Quelle somme a été dépensée jusqu'à date et chargée au compte du capital pour l'arpentage des terres dans le Nord Ouest pendant le présent exercice ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Cet état n'est pas tout à fait prêt, mais il le sera bientôt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'information que je veux avoir est celle qui se trouve dans les livres du gouvernement. L'honorable ministre doit savoir, sans doute, qu'il peut y avoir des paiements non encore reçus ou notifiés à Ottawa. Je ne veux que ce que les livres font voir.

La question reste ouverte.

LIMITES CONTESTÉES D'ONTARIO.

M. MILLS : Le gouvernement a-t-il l'intention d'inviter pendant cette session le parlement à prier le gouvernement impérial de passer une loi pour donner effet au rapport du comité judiciaire du Conseil privé, du 22 juillet dernier, relatif aux limites contestées d'Ontario.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement sera en état de répondre le mois prochain, ou plutôt la semaine prochaine.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. CHARLTON : Je désire donner une explication qui est due aux officiers de la Chambre, ce que je fais avec grand plaisir. Il y a un jour ou deux, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur le fait qu'une question que j'avais mise dans les votes et délibérations n'avait pas été mise sur les ordres du jour. Je me trompais. En regardant aux *Débats* de jeudi, j'ai vu que M. Trow avait posé une question relativement aux dépôts dans les banques d'épargne, et qu'on y avait répondu ; cette question, je l'avais mise auparavant sur les ordres du jour et je l'avais retirée. Comme je n'avais qu'une question à mettre sur les ordres du jour, j'ai supposé que c'était celle-là, et la question à laquelle je fais allusion reçut

le jour suivant une réponse de la bouche du ministre des finances intérimaire. Je désire rétracter tout ce que j'ai dit ou insinué alors au sujet d'une négligence de devoir de la part des officiers de la Chambre. Le gouvernement a été assez bon non seulement de répondre une fois à la question, mais de remettre pour moi sur les ordres du jour une question à laquelle il avait déjà répondu. Tous les avis que j'ai donnés ont été placés régulièrement sur les ordres du jour, et ont reçu une réponse.

QUESTION AU SUJET D'UN RAPPORT.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je veux demander au ministre des finances ce que sont devenus ces rapports des banques d'épargnes. Le ministre des douanes est ponctuel en général à racheter ses promesses, mais celles qu'il m'a faites au sujet de ces rapports de banques d'épargnes tardent considérablement à s'accomplir.

M. BOWELL: Je regrette beaucoup de ne pouvoir remplir la promesse que j'ai faite l'autre jour. Je me rappelle distinctement avoir dit que si je ne pouvais avoir des rapports au complet, je les donnerais partiellement à l'honorable député. Je puis avouer franchement que j'ai écrit un mot au département des finances pour les faire préparer, et que depuis je n'y ai plus pensé du tout. Je vais y voir de nouveau.

TROISIÈME LECTURE.

Le bill (n° 131) pour amender de nouveau "l'Acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics, et des actes qui l'amendent."— (M. Caron.)

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 147) à l'effet d'autoriser l'octroi de certaines subventions en terres pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés. A une phase antérieure de ce bill, le chef de l'opposition m'a rappelé que j'avais promis d'ajouter un amendement à l'effet de déclarer que ces octrois seraient faits par le gouvernement en conformité des arrêts du conseil qui avaient été passés relativement à chacun d'eux. En comité général je proposerai en amendement d'ajouter à la 5e clause:

Et chacun d'eux pourra être ainsi fait pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement dans les proportions et sous les conditions fixées par les ordres en conseil faits à ce sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes les modifications d'icelles qui pourront dans la suite être faites par le gouverneur en conseil; et excepté quant aux dites conditions, les dits octrois, etc;

Le bill est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité général.

(En comité.)

Sur la section 5,

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'amendement ci-dessus.

M. BLAKE: La proposition de l'honorable monsieur n'est pas acceptable sous ce rapport-ci, qu'elle aurait pour effet de neutraliser toutes les autres additions à l'ordre en conseil à la volonté du gouvernement. J'avais compris que le gouvernement demanderait au parlement de sanctionner les octrois de ces terres à ces compagnies sous des conditions fixées définitivement.

Sir HECTOR LANGEVIN: Cet amendement est nécessaire pour conférer ce pouvoir, parce que le but du parlement en sanctionnant ces octrois de terres à ces compagnies est que ces chemins de fer puissent être bâtis. Nous désirons empêcher qu'aucun obstacle soit mis à la construction de ces chemins de fer; c'est pourquoi si quelque modifica-

M. CHARLTON

tion des conditions contenues dans ces ordres en conseil est nécessaire pour faciliter la construction d'un chemin de fer, sans désobéir, bien entendu, à aucun acte du parlement, je pense que le gouverneur en conseil devrait avoir le pouvoir de faire cette modification. Le fait est que quelque modification peut être nécessaire au dernier moment, lorsqu'une compagnie serait sur le point d'obtenir de l'argent pour bâtir son chemin de fer grâce à l'octroi, et je pense qu'il serait malheureux que nous dussions retarder la compagnie et lui dire quand elle s'adresserait à nous: Non, la loi est formelle, vous devez construire exactement selon les ordres en conseil, et ne pas aller au delà, et nous ne pouvons les modifier d'aucune manière, même dans le sens que le parlement le désirerait. Nous ne devons jamais perdre de vue que le parlement désire que ces chemins de fer soient construits et qu'il a mis de côté des terres dans ce but. C'est pour cela que je pense que le gouverneur en conseil devrait avoir le droit de modifier ces ordres en conseil.

M. BLAKE: Je ne veux pas discuter la question maintenant mais quand le temps sera venu je proposerai un amendement à l'amendement de l'honorable ministre.

Le bill est rapporté avec des amendements.

L'amendement est lu pour la première et la deuxième fois.

TROUBLES DU NORD-OUEST.

M. BOWELL: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 149) à l'effet d'accorder à Sa Majesté, la somme de \$1,700,000 requise pour faire face à certaines dépenses nécessitées actuellement par les troubles du Nord-Ouest.

M. MILLS: L'honorable ministre renseignera peut-être la Chambre sur la manière dont l'argent a été dépensé.

M. CARON: Je n'étais pas ici quand mon honorable ami et collègue le ministre des finances intérimaire a soumis la question à la Chambre; mais plus tard j'ai déclaré à celle-ci que je lui donnerais toutes les informations qu'il me serait possible d'obtenir dans les conditions difficiles, admises par tous, où je suis pour me procurer les pièces justificatives des districts éloignés. Il m'était alors impossible de communiquer à la Chambre les renseignements que je possède aujourd'hui:

Dépense du service militaire dans le Nord-Ouest jusqu'au 23 juin 1885:	
Paie et subsistance.....	\$249,491 54
Habilllements, approvisionnements et fournitures.....	61,244 34
Armes et munitions.....	50,433 40
Construction télégraphique.....	23,094 44
Sommes payées à la comp. de la Baie d'Hudson.	96,000 00
Dépense totale.....	\$1,644,263 42

La paie et la subsistance comprennent la paie des officiers et des hommes, les provisions pour la subsistance des hommes, le fourrage pour les chevaux et autres dépenses incidentes, y compris l'équipement de campagne.

L'habillement et les fournitures comprennent les paiements pour les couvertures, les draps imperméables, les sous-vêtements de laine, les chemises, les bas, les chaussures, les mitaines, les casques d'hiver, cache-nez, etc.

Les armes et les munitions comprennent les paiements pour les canons Gatling, les revolvers et les munitions.

La construction des télégraphes comprend les paiements pour la construction des lignes télégraphes.

Les paiements à la Cie de la Baie d'Hudson sont ceux des provisions et du service de transport entre Qu'Appelle et la Traversée de Clarke, Courant Rapide et Battleford, Mâchoire d'Orignal et le Coude de la Saskatchewan, Calgary et Edmonton, et autres endroits des territoires.

Les pièces justificatives ont été soigneusement examinées par le principal officier préposé aux approvisionnements, le lieutenant-colonel Jackson, qui est stationné à Winnipeg et qui les a déclarées parfaitement satisfaisantes. Depuis leur arrivée dans le département, elles ont été apurées par M. O'Meara, le comptable du département, qui déclare les comptes et les pièces justificatives parfaitement corrects.

J'ai pu tout dernièrement faire préparer un autre état, que voici :

MILICE EN SERVICE ACTIF, TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

Etat relatif au compte de la compagnie de la Baie d'Hudson avec le département de la milice et de la défense.

Le montant payé à la compagnie de la Baie d'Hudson par le département de la milice et de la défense pour provisions et transports fournis aux forces militaires en campagne dans le Territoire du Nord-Ouest, était au 9 mai 1885	\$460,000 00
Les comptes rendus par la compagnie de la Baie d'Hudson font voir la dépense suivante jusqu'au 9 mai 1885 :	
Dépense selon l'état accompagné de pièces justificables	297,531 48
Dépense selon l'état non encore accompagné de pièces justificatives.....	193,592 55
	<hr/>
	\$491,124 03

Toutes ces dépenses sont pour les approvisionnements généraux requis par une armée en campagne, savoir : Pain, viande, lard, fourrage, couvertures, tentes, chevaux, selles, armes, munitions, transport, etc.

M. BLAKE : Tout en pensant que mon honorable ami a bien fait de demander des détails au ministre de la milice, demande à laquelle le ministre s'est rendu, je crois qu'il est trop tôt pour entrer dans l'examen des comptes, et pour les scruter ou les critiquer. Ainsi, à l'exception d'une ou deux questions que je ferai et auxquelles le ministre pourra donner quelque information, je ne me propose pas, pour ma part, de disséquer aucun des états qu'il vient de nous soumettre.

Le bill est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité).

Sur la 1ère section.

M. BLAKE : Par l'arrangement intervenu dans l'automne de 1883 et continué ensuite, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a convenu que, comme partie d'une garantie pour une avance de fonds, les sommes d'argent reçues pour le service des postes et des transports devraient être payées entre les mains du receveur général. Je suppose qu'on l'a fait ; et j'ai lieu de croire que l'argent dû pour le service des postes et des transports a été versé entre les mains du receveur général jusqu'à une date comparativement récente ; mais je désire savoir si cet arrangement a été changé, et s'il y a maintenant en vigueur quelque arrangement par lequel les sommes qui auraient dû être remises au receveur général ont été transportées au crédit de la compagnie du chemin de fer et sont comprises, en autant qu'elles s'appliquent à ce service, dans quelque récent arrangement financier fait avec la compagnie.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si je comprends bien, l'arrangement est exécuté à la lettre, c'est-à-dire que les sommes gagnées par le transport des malles et autres transports du gouvernement par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien doivent être mises au crédit de la compagnie d'après sa charte. Cette compagnie a dépensé des sommes considérables pour fournir des voitures, des attelages et autres moyens de transport entre les parties non reliées du chemin de fer du Pacifique canadien, et fourni des approvisionnements, de la nourriture, etc., pour la subsistance des troupes qui allaient dans l'ouest. Ce sont là des frais de guerre imprévus, dont la compagnie n'étaient sans doute pas tenue de se charger. Elle a réuni ses attelages, elle les a enlevés à leur ouvrage, elle a fourni aux troupes de la nourriture et des approvisionnements de toute espèce, afin qu'elles pussent gagner l'ouest rapidement. Le gouvernement a donné des explications sur ce service exceptionnel, pour lequel il a remboursé et se tient prêt à rembourser à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien les dépenses qu'elle a faites sous ce rapport. Quant

au transport régulier que le contrat embrassait, le transport des malles, il est porté au crédit de la compagnie.

M. BLAKE : Est-ce que l'honorable ministre parle des arrangements exceptionnels nécessités par le service de guerre, ou seulement des dépenses encourues par la compagnie en fournissant des convois et la subsistance aux soldats dans les endroits où le chemin de fer n'est pas terminé, ou des dépenses du chemin de fer en transportant les soldats sur les parties terminées du chemin ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, ce que j'ai dit ne s'applique pas du tout à cela.

M. BLAKE : Comme ces dépenses ont été encourues à une époque déjà comparativement éloignée, l'honorable ministre pourra peut-être nous donner une idée de leur montant.

M. CARON : Nous n'avons pas encore pu avoir un état complet, parce que plusieurs sous-entrepreneurs ont eu à fournir leurs attelages, etc., et n'ont pas encore pu faire tenir leurs comptes à la compagnie. Beaucoup de retard a été occasionné par ce fait que les sous-entrepreneurs ont eu à faire venir leurs rations et provisions d'une grande distance, de Toronto et de Montréal. Les comptes pour ces dépenses exceptionnelles ont ainsi été retardés de trente jours et peut-être plus, et comme ils commencent à arriver, la compagnie ne peut nous présenter un compte complet. Cependant, je puis dire à l'honorable député que je crois que \$500,000 est beaucoup au-dessous de ce que le compte sera. Je peux dire que toute la dépense pour le service du commissariat a été faite par la compagnie, et grâce à l'excellente administration des différents sous-entrepreneurs de la ligne, nous avons pu opérer le transport des troupes sans retard, tandis que s'il nous avait fallu expédier nos approvisionnements nous-mêmes les retards auraient été considérables.

M. BLAKE : L'honorable ministre doit comprendre que je ne condamne ni n'approuve, je lui demande seulement les renseignements qu'il peut donner, sans même critiquer l'absence de ceux-ci. La chose serait prématurée, je pense, mais j'ai cru que je pouvais faire la demande que j'ai formulée au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien et de l'arrangement fait avec lui. Je pense qu'il est trop tôt même pour critiquer l'assertion du premier ministre sur ce point. Je suppose que tous les faits seront mis devant la Chambre à la prochaine session, et je suis bien prêt à attendre jusque là pour m'en occuper. Il y a une autre question dont l'honorable ministre a parlé ; il a mentionné la somme de \$50,000 pour les armes et les munitions, et il a dit qu'elle couvrirait les canons Gatling, etc. Je demanderais si elle couvre un ordre très considérable de carabines Martini-Henry dont les journaux ont parlé. Je n'en connais rien que par les journaux, qui, je pense, ont parlé de 10,000 carabines ; cette somme comprend-elle le prix de ces carabines ?

M. CARON : Non. Je dois dire que j'ai été autorisé par arrêté du conseil à acheter 10,000 carabines et leurs accessoires et que je les ai ordonnées. Le compte ne nous en est parvenu que par le dernier courrier. Nous n'avons pu inclure cette dépense dans le bill que nous avons préparé pour demander le crédit qui nous occupe, parce que nous ne connaissions pas exactement le total, les prix variant de temps en temps, et le compte ne nous étant pas encore arrivé. La somme de \$50,000 couvre seulement les deux canons Gatling qui ont été ordonnés, les munitions et le harnachement nécessaires pour les compléter, et aussi quelques revolvers et leurs munitions.

M. BLAKE : L'honorable ministre peut-il nous dire le montant du compte pour les carabines Martini-Henry ?

M. CARON : Je le pourrai demain, je ne voudrais pas le citer de mémoire.

M. BLAKE: Comme nous sommes en frais de pourvoir au paiement de ce compte, je ne pense pas qu'il soit déraisonnable de demander maintenant à l'honorable ministre s'il peut nous fournir un nouvel état confirmant ou non l'estimation nécessairement approximative que le ministre des douanes a soumise en demandant ce crédit. Cette estimation était d'environ \$4,000,000, et comprenait une somme parfaitement déterminée pour des indemnités de différente nature. Je ne lui demande pas l'estimation des indemnités, je pense qu'il ne serait pas raisonnable de la demander, et peut-être serait-ce préjudiciable à l'intérêt public à cause de la nature même du sujet. Je ne m'enquiers pas non plus des octrois que l'on peut proposer comme indemnité aux volontaires. Je mets tous ces sujets de côté, vu qu'ils seront l'objet d'une politique dont nous entendrons sans doute parler plus tard, et qu'ils peuvent être éliminés de ma question. Donc, ces sujets non compris, à quel chiffre l'honorable député porte-t-il le coût de la guerre ?

M. CARON: J'ai déjà fait remarquer à l'honorable député qu'il est réellement impossible de s'en former une idée tant que nous n'aurons pas tous les comptes. Je vais citer un fait pour montrer les difficultés qu'a le département à préparer un état quelque peu correct de la somme qu'il faut pour couvrir les dépenses occasionnées par les troubles du Nord-Ouest. Le général Strange avait pour ainsi dire le commandement indépendant d'une colonne, et pendant des semaines et des semaines il est resté sans communication avec les autres forces pour ce qui regarde l'envoi des pièces justificatives et du compte de la dépense qu'il encourt tous les jours; et il n'a pas encore pu, à l'heure qu'il est, donner au département une idée de ce que sont ses dépenses, parce qu'après en avoir fait jusqu'à un certain point il est parti à la poursuite de Gros-Ours, et qu'il est à présent dans le désert, je ne sais à quelle distance du Fort Pitt. Il n'a pas pu signer une seule de ces pièces justificatives qui auraient permis au département de payer quelque chose. Tout anxieux que je sois d'être délivré de la responsabilité de la conduite de ces dépenses qui pèse sur moi, je ne suis réellement pas en mesure de donner des informations positives, et toutes celles que je pourrais donner seraient absolument inutiles, parce qu'on ne saurait s'y fier; je n'ai pas même les comptes qui me permettraient de renseigner la Chambre.

M. BLAKE: Nous lisons de temps à autre dans les journaux que le gouvernement a l'intention de diminuer les forces dans le Nord-Ouest et d'en envoyer une partie dans leurs foyers. Nous pourrions nous faire une idée de la base sur laquelle les dépenses continueront, en ce qui concerne le nombre d'hommes, si l'honorable député voulait faire une déclaration générale sur ce sujet.

M. CARON: Je suis heureux de dire que, d'après les dépenses que nous avons reçues de lui, le major général commandant a l'intention de diminuer les forces au plus bas minimum possible. Autant que je peux le voir, c'est ce qu'il désire faire, mais son action dépendra des nouvelles qu'il recevra de la colonne qui poursuit Gros-Ours. Il me paraît avoir l'intention de ne laisser que les corps permanents que nous avons envoyés de l'École d'Infanterie de Toronto et des batteries "A" et "B" de Kingston et de Québec. Il considère que cette force, qui s'élève à environ 450 hommes, jointe à la police à cheval, qu'il désire ardemment voir porter au chiffre de 1,000 hommes, sera amplement suffisante pour faire face à toute éventualité en ce pays. Le restant des troupes va rentrer dans ses foyers aussi promptement que possible, ce à quoi le major général s'emploie de son mieux. Il a levé les dépôts aux différents endroits, il est à dissoudre tout le service de transport, et il a l'intention de faire les transports par bateaux à vapeur. Toute économie de ce genre ne peut pas sans doute affecter les dépenses encourues, mais j'espère que dans un temps très rapproché

M. CARON

nous serons capables d'effectuer une grande réduction immédiate dans les frais considérables qu'il a fallu faire jusqu'ici.

M. BLAKE: Je pense qu'il est de la plus haute importance pour le pays que les accidents temporaires qui se produisent aujourd'hui n'empêchent pas d'examiner à fond et de choisir judicieusement les hommes de la police à cheval. Les rapports que nous avons en mains font voir que l'on a commis dans le passé des erreurs en en recrutant trop qui n'étaient pas assez vieux. Plus d'un des majors de cette force ont signalé combien l'ouvrage est rigoureux et comment un jeune homme de 18 ou 20 ans devient vite invalide, ce qui d'abord affaiblit la troupe et ensuite nécessite un service d'hôpital. Nous avons, sans doute, une occasion toute particulièrement favorable pour recruter cette force, par le fait qu'il y a en ce moment dans le Nord-Ouest un grand nombre d'hommes qui ont des dispositions militaires; mais je voudrais qu'une portion de nos autres troupes y restât un peu plus longtemps, afin d'en faire bénéficier la police.

La police à cheval devrait, sous le rapport de l'intelligence, de l'éducation et du sang-froid, plutôt ressembler au corps des constables irlandais qu'à la milice ordinaire. J'ai à faire au sujet du bill une observation dont l'honorable ministre saisira la force, je l'espère. Il a dit que le coût direct et indirect de la guerre était estimé à \$4,000,000. Le gros de cette somme a déjà été dépensé. Nous avons aujourd'hui la déclaration que les pièces justificatives montrent à la date du 1er juin une dépense de \$1,614,000. Un très grand nombre des pièces qui se rapportent à des dépenses déjà faites ne sont pas encore produites, grâce aux circonstances que l'honorable ministre a si clairement exposées. Il est donc évident que les frais de guerre, au 30 juin, dépasseront de beaucoup les \$1,700,000 que demande le bill; à la vérité, l'honorable ministre a admis qu'il y avait d'autres dépenses additionnelles très considérables pour lesquelles il a reçu les pièces justificatives. Nous avons suspendu en deux occasions déjà le règlement de la Chambre, pour cause d'urgence, afin de procurer au gouvernement l'argent nécessaire. Je ne crois pas me tromper du tout en disant que la somme de \$1,300,000 en sus des \$1,614,000, soit en tout \$3,000,000, indiquerait plus exactement le chiffre des dépenses à la fin de l'année financière qui achève que la somme de \$1,700,000 que l'on demande. C'est pourquoi j'ai été fort surpris de lire dans le bill :

La dite somme ou toute partie d'icelle pourra être ainsi payée et entrée dans l'une ou l'autre des années financières finissant respectivement le 30 juin 1885 et le 30 juin 1886."

On nous a demandé de voter ce crédit parce qu'on en a besoin sans délai, et nous n'avons suscité aucun obstacle pour cette raison, mais on embrouillerait inutilement les choses si une partie de ce crédit devait être dépensée pendant l'année financière qui va commencer. Nous avons déjà des pièces justificatives pour tout au moins \$60,000, et je ne doute pas que l'honorable ministre ne reçoive les autres dans le cours de la semaine prochaine. Mais, au cas où il ne les recevrait pas, la loi pourvoit à ce que s'ils arrivent dans les trois mois après le 30 juin, on peut payer les comptes et les charger à l'année financière écoulée, le but de la loi étant que les comptes d'une année soient payés dans cette année et portés à son compte même. Peut-être n'était-il pas opportun de permettre de faire des paiements après la clôture de l'année financière; mais en décrétant la chose le parlement a cru que les abus possibles auxquels cette disposition ouvrirait la porte seraient plus que contrebalancés par son importance dans un pays comme le nôtre, où il est extrêmement difficile à cause des distances de recueillir toutes les pièces justificatives de l'année avant l'expiration de celle-ci. Il n'y a pas de ces empêchements pour le crédit de \$1,700,000; mais s'il y en avait, la loi les dissiperait.

J'invite donc l'honorable ministre à retrancher cette partie de la clause dont je viens de parler.

M. CARON : Je pense que cela pourrait fort bien se faire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre a dit qu'il avait payé \$960,000 à la compagnie de la Baie-d'Hudson pour des approvisionnements.

M. CARON : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre a-t-il fait des contrats avec d'autres que la compagnie de la Baie-d'Hudson, ou bien celle-ci s'est-elle chargée de l'expédition dans tous ses détails ?

M. CARON : Oui, presque en entier ; mais en dehors des contrats ordinaires dont la compagnie s'est occupée et qu'elle a passés au nom du gouvernement, il y en a eu d'autres, comme je l'ai dit. Il a fallu pourvoir aux frais du service du transport encourus par le général Strange, ou dans des régions éloignées où il fallait envoyer les colonnes à un moment d'avis. Il y a aussi d'autres contrats pour le transport et l'alimentation de quelques-unes des colonnes que l'on ne pouvait pourvoir de Winnipeg, où le colonel Jackson, qui est à la tête du commissariat, est chargé de voir à ces dépenses conjointement avec la compagnie de la Baie-d'Hudson.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ces contrats ont-ils été passés par la compagnie de la Baie-d'Hudson aussi ?

M. CARON : Les uns, oui ; d'autres, non. Le général Strange a télégraphié qu'il avait à pourvoir lui-même à certains transports, et n'avait à sa disposition que les attelages qui se trouvaient dans le voisinage immédiat.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a un autre point sur lequel l'attention a été éveillée par une question faite au nom de M. Ross, et sur laquelle aussi je voudrais appeler l'attention du ministre et du gouvernement en général. On a demandé si celui-ci avait l'intention de rembourser aux membres du bataillon de Winnipeg leurs dépenses extraordinaires, et le ministre a répondu qu'on avait l'intention de leur allouer la même chose qu'aux autres bataillons. Je sais parfaitement que dans notre service on s'attend que les officiers se pourvoient d'un nombre énorme d'articles que l'on n'a pas l'habitude de forcer les officiers d'acheter dans le service régulier, et je sais aussi, comme point de fait, qu'un grand nombre d'officiers qui sont entrés dans ces bataillons ont dépensé considérablement pour s'équiper pour la campagne. Maintenant, ce service étant un service spécial et non pas celui pour lesquels les hommes étaient entrés dans la milice volontaire, ceux-ci s'attendaient à être employés dans leur province ou dans les provinces voisines, il me semble qu'il serait déraisonnable d'attendre qu'ils supportent les frais spéciaux qui leur ont été imposés. Sans doute, le premier ministre comprendra aussi bien que les autres membres du gouvernement, que des hommes appelés en campagne sous peu d'avis, ont dû se pourvoir eux-mêmes d'un nombre considérable d'articles, et je pense que l'intérêt du service public demande qu'on ne suive pas les traditions du service anglais, fondées sur un ordre de choses tout différent, et qu'on donne une compensation raisonnable et suffisante aux officiers et aux soldats qui ont acheté à leurs frais les objets dont ils avaient besoin pour entreprendre la campagne.

M. CARON : L'honorable monsieur a parfaitement raison de dire que quelques-uns des officiers ont dû dépenser beaucoup dans le but de s'équiper pour la campagne, mais il doit se rappeler qu'outre la paie attachée à leur rang et que je pense très raisonnable, ils reçoivent une des rations de campagne, censées leur être données pour les indemniser de ces dépenses. Cependant, c'est là un point que je ne voudrais pas décider avant le retour du major général ; l'avis d'un homme de son expérience sera d'un grand secours dans le règlement de ces questions.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est bien vrai, mais l'honorable ministre sait que la position d'un grand nombre de nos officiers diffère du tout au tout de celle des officiers anglais ordinaires, et qu'il ne serait pas juste d'appliquer aux nôtres des règles suivies dans le service régulier. Il y a assez de circonstances, le ministre le sait, où nos soldats sont prêts à faire quelques légers sacrifices pour remplir leurs devoirs, mais il y en a une multitude d'autres où nos jeunes officiers sont pratiquement soumis à une exaction sévère dans le but de répondre à l'appel du gouvernement et défendre leur pays à des distances de milliers de milles de chez eux. Il faut se mettre au point de vue du bon sens pour régler ces cas-là, et non à celui des officiers de l'armée régulière.

Le bill est rapporté

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. POPE : Je propose que le rapport du comité général sur certaines résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien, soit maintenant reçu.

M. BLAKE : Nous devons avoir des éclaircissements sur certains points qui ont été discutés en comité.

M. POPE : J'ai dit l'autre soir qu'aucune portion de l'argent voté pour les éleveurs à Port-Arthur et à Fort-William n'avait été dépensée. Je trouve, après recherches, qu'on a dépensé \$120,000. L'automne dernier, à l'approche de l'hiver, il a été considéré important que les gens du Manitoba eussent une chance de faire sortir leurs grains du pays, et il n'y avait pas d'autre moyen que de construire des éleveurs à ces endroits-là. Ils proposèrent de construire toutes les bâtisses autres que celles qui avaient été construites sous condition, et je pense que l'on s'apercevra que l'arrangement que nous avons fait était à l'avantage du pays.

M. BLAKE : Des explications doivent être données au sujet des lignes louées, surtout celle du Saint-Laurent et de l'Ottawa. Il y en a d'autres mentionnées dans les comptes de M. Stephen et de M. Miall, sur les dépenses desquelles les deux côtés de la Chambre ont cru à propos que des renseignements plus complets fussent donnés à cette phase-ci du bill.

M. POPE : Il y avait évidemment un malentendu, ou une faute d'impression si vous le préférez, au sujet des items que j'ai essayé d'expliquer à la Chambre. Il y a un item de \$2,500,000 qui est marqué comme n'étant pas inclus, mais l'intention est de l'inclure.

M. BLAKE : S'il est vrai qu'il en soit ainsi, — je ne sais pas si l'honorable ministre a fait examiner l'original de la lettre de M. Stephen — la base des résolutions se trouve changée toute entière, peut être plus que l'honorable ministre ne l'a pensé. Je ne pousserai pas ma critique plus loin aujourd'hui, parce qu'il y a une autre phase de procédure, mais j'espère qu'il va voir la lettre de M. Stephen et s'assurer si réellement une erreur typographique de ce genre existe depuis le 18 mars. J'admets que l'item n'est pas inclus et ne devrait pas l'être, mais si la lettre veut dire quelque chose d'aussi différent de ce qu'elle semble signifier, nous aimerions le savoir.

M. CAMERON (Huron) : Je ne me propose pas de discuter au mérite la question qui est devant la Chambre et qui l'a été déjà si longuement qu'elle est épuisée, au moins sur le point de savoir si l'arrangement s'étendait aux lignes affermées. Il y a eu divergence d'opinions sur ce point. L'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake) a déclaré que selon son interprétation, les lignes affermées étaient comprises dans les garanties proposées. L'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) déclare que la garantie offerte au gouvernement ne comprenait pas les lignes affermées, et le premier ministre, lui, n'en est pas sûr. Il a dit :

L'honorable député de Durham Ouest n'est pas exact quand il dit que j'ai exprimé l'opinion que les lignes affermées n'étaient pas comprises dans cette clause. J'ai seulement dit qu'il eût raison ou que l'honorable député de Simcoë-Nord eût raison, la chose pouvait se discuter. Je l'ai discutée ensuite sans m'arrêter à l'interprétation légale de la clause, mais je n'ai exprimé aucune opinion moi-même sur le point de savoir si la clause incluait les lignes affermées.

Cette question ne devait pas rester douteuse elle devait être placée en dehors de tout doute raisonnable. Nous devrions savoir si oui ou non, la garantie proposée inclut les lignes affermées. Tout en pensant que la garantie devrait les inclure, je ne désire pas que la compagnie rencontre des obstacles quand elle voudra les protéger ou les améliorer; c'est pourquoi la garantie que le gouvernement prendra devrait être subordonnée au droit de la compagnie de les prolonger et de les améliorer. Je ne veux pas prolonger cette discussion plus qu'il ne faut absolument pour soumettre à la Chambre l'amendement suivant que je propose :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants:—les résolutions soient renvoyées en comité général afin de les modifier en prescrivant d'une manière explicite et expresse que les intérêts de la compagnie dans les lignes affermées resteront grevés des avances—des mesures convenables devant être prises afin de créer, sauf approbation par l'autorité compétente, un double grevement sur l'intérêt que possède la compagnie dans toute ligne affermée, dans le but de prolonger ou améliorer toute telle ligne.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable député veut-il expliquer son amendement ?

M. CAMERON (Huron) : Je l'ai expliqué bien au long. J'ai dit que, tout en désirant que le pays ait une garantie sur les lignes affermées, nous ne voulions pas enlever à la compagnie le pouvoir de prolonger ou d'améliorer ses lignes; toute somme empruntée à cette fin devrait être privilégiée à l'encontre du gouvernement; le privilège du gouvernement embrassera les lignes affermées et sera subordonné à celui des sommes que la compagnie requerra dans le but de prolonger et d'améliorer les lignes affermées.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si nous prenons les lignes affermées et si nous permettons à la compagnie de dépenser pour leur prolongement ou leur amélioration autant d'argent qu'elle le voudra, ce sera lui donner la propriété de l'hypothèque en vue de ce prolongement.

M. CAMERON : Non.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, je crois qu'il vaut mieux laisser la chose telle qu'elle est.

M. BLAKE : La proposition a pour but de nous donner le contrôle de ces lignes affermées, avec l'approbation de l'autorité compétente, le gouvernement du jour, sans lequel on ne pourrait créer aucune charge additionnelle. J'ai dit la même chose au sujet de la compagnie de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba; j'ai dit qu'il était très possible que la compagnie, afin de se réserver le prolongement de la ligne, émit des obligations sur les 52 milles aussi bien que sur l'octroi de terres, et je n'ai pas voulu m'opposer au prolongement de cette ligne, ou à l'obtention de fonds à cette fin; mais si elle se procure des fonds, ils doivent entrer dans la ligne et représenter une valeur,—car l'honorable ministre dit toujours que toute somme dépensée sur la ligne représente une valeur. L'honorable ministre semble supposer que la compagnie encourt l'obligation de racheter les hypothèques antérieures. Il n'en est pas du tout ainsi. Ce que nous voulons conserver, c'est ce que la compagnie du chemin de fer appelle les parties vitales du système national; le gouvernement et la compagnie s'accordent à dire que sans ces parties le système national ne peut pas prévaloir. Si ces résolutions sont adoptées dans leur forme présente, la proposition du gouvernement aura probablement pour résultat de retrancher complètement du système national ces soi-disant parties vitales. Cela étant ainsi, on veut qu'il soit clairement entendu qu'elles seront soumise à cette garantie et que les fonds nécessaires à leur amélioration et à leur prolongement jugés utiles par le gouverne-

M. CAMERON (Huron)

ment seront obtenus sur le crédit de ces lignes. Mon honorable ami propose justement ce que l'honorable ministre a proposé pour l'embranchement d'Algoma, de créer une hypothèque sur l'embranchement pour le compléter jusqu'au Sault; de même, ces lignes affermées pourraient, avec le consentement du gouvernement, donner des garanties pour leur prolongement et leur amélioration; ces garanties seraient la première hypothèque, et nous aurions la deuxième. Si une mauvaise garantie est donnée, ce sera sous la responsabilité du gouvernement; mais le gouvernement consentant à la création d'une première hypothèque, si l'argent est employé sur la ligne, améliorée, on peut raisonnablement calculer que la valeur de toute la ligne augmentera, ce qui augmentera aussi la valeur de la première garantie. Le gouvernement aurait le droit de rachat ou non, il pourrait reprendre les lignes si elles valaient l'argent dû, ou les laisser dans le cas contraire. Cela nous donnerait liberté d'action, et ne nous laisserait pas sans pouvoir et sans espérance quant à une hypothèque sur ce que l'on dit être d'importants accessoires du système national.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai eu occasion de voir les autorités du chemin de fer du Pacifique canadien à ce sujet avant l'ouverture de la Chambre. Je pense qu'il faut changer considérablement l'amendement de l'honorable député. Je propose en amendement :

Que les dites résolutions soient renvoyées en comité général afin de les modifier en insérant dans la résolution 1, après les mots "taux et profit" les mots suivants : "et aussi y compris l'intérêt que possède la compagnie dans toutes lignes de chemin de fer affermées par elle et sauf les droits que possède la compagnie d'exercer de temps à autre aucuns pouvoirs octroyés aux dites lignes par leurs chartes qui sont maintenant sanctionnées par le gouvernement.

M. BLAKE : L'honorable ministre voudra bien expliquer le sens de ces mots.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cet amendement va faire disparaître un doute qui a été énoncé l'autre jour. Il y aura un privilège sur les lignes affermées en tant que partie de la propriété personnelle de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; mais il n'y a pas de doute que les chartes de ces lignes affermées leur donnent le pouvoir d'émettre des obligations, etc., dans le but d'exploiter le chemin. Cet amendement donne à la compagnie le droit d'exercer tous les pouvoirs que les diverses chartes confèrent avec la sanction du gouvernement.

M. BLAKE : C'est-à-dire que l'exercice de ces pouvoirs devra être sanctionné.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. BLAKE : L'amendement devrait contenir qu'il faudra une sanction spéciale pour chaque exercice de ces pouvoirs.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très bien. Je propose l'amendement dans les termes suivants :

Que les dites résolutions soient renvoyées en comité général afin de les modifier en insérant dans la résolution 1, après les mots "réels et personnels," les mots suivants : et aussi y compris l'intérêt que possède la compagnie dans aucunes lignes de chemins de fer maintenant affermées par elle, excepté l'embranchement d'Algoma, et sauf le droit de la compagnie d'exercer de temps à autre tous pouvoirs accordés aux lignes affermées par leurs chartes et transmis à la compagnie, qui pourront être sanctionnés spécialement par le gouvernement.

J'espère que l'honorable député acceptera cet amendement, car il est dans le sens général de celui qu'il a proposé.

M. CAMERON (Huron) : Je suis aise que l'honorable ministre ait admis le principe de mon amendement, mais je crois que s'il avait accepté les termes aussi, c'aurait été mieux et plus clair. Néanmoins, comme le principe est adopté, je demande la permission de retirer mon amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne veux aucunement déposséder mon honorable ami de sa résolution.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Dois-je comprendre par les paroles du premier ministre qu'aucune émission d'obligations ne pourra se faire sur aucuns de ces lignes affermées sans le consentement exprès du gouvernement ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Voici la position: Quelque intérêt que le chemin de fer du Pacifique canadien possède dans ces lignes, nous avons un privilège sur ses affermages suivant leurs diverses conditions. J'ignore quelles sont ces conditions, mais quelque intérêt ou quelques pouvoirs qu'ait la compagnie, les nôtres les priment.

M. BLAKE: Et ces pouvoirs seront exercés dans chaque cas avec la sanction du gouvernement, de sorte que le gouvernement est reponsable envers le public de chaque acte de la compagnie.

L'amendement de M. Cameron est retiré.

La motion de sir John A. Macdonald est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Quelques DÉPUTÉS: Mitchell, Mitchell.

M. MITCHELL: Plusieurs honorables députés appellent mon nom. Puis-je leur demander ce qu'ils veulent ?

M. BLAKE: Nous voulons que les autres propriétés de la compagnie soient incluses.

M. MITCHELL: Tout ce que je puis dire à l'honorable député, c'est qu'il se trompe grandement s'il me prend pour la propriété de quelqu'un. Je ne suis pas aux gages de la compagnie du Pacifique canadien. L'honorable député pourrait-il en dire autant de lui vis-à-vis du Grand-Tronc de chemin de fer.

M. BLAKE: Oui, je le peux.

M. MITCHELL: Mes déclarations et mes admissions publiques ne peuvent être retournées contre moi comme celles de l'honorable député peuvent l'être contre lui pour prouver qu'il est aux gages du Grand-Tronc. Je n'ai pas honte d'avoir défendu une grande entreprise publique comme le Pacifique canadien, et je repousse les railleries et les moqueries de l'honorable député à mon adresse. Qu'il se lève et dise qu'il est capable de montrer des mains aussi nettes que les miennes dans nos rapports avec des compagnies publiques.

M. BLAKE: Des mains que le gouvernement pourra toujours lier le premier.

M. MITCHELL: Je ne suis pas l'esclave des préjugés ni d'un parti. Je ne condamne pas le gouvernement chaque fois qu'il est accusé. J'ai assez d'indépendance et d'honnêteté pour l'approuver quand il a raison. Je fais en cela ce que l'honorable député ne fait pas; et je vais plus loin, je le critique quand il a tort. Et je demande à la Chambre comme à l'opinion publique s'il y a un homme qui occupe aujourd'hui une position aussi indépendante que Peter Mitchell, soit comme représentant du peuple, soit comme éducateur de l'opinion par la voie de son journal.

M. CASEY: On ferait peut-être bien de consulter le ministre qui est chargé de ce bill au sujet de cet amendement. Il ne paraît pas couché en termes rendant exactement les vues exprimées là-dessus l'autre jour, et nous avons d'autant plus raison de le consulter qu'il nous a dit avoir lui-même consulté auparavant les autorités en matière de chemins de fer. Nous avons vu des personnes inspirées qui paraissent aider à la rédaction de cet amendement, mais le ministre qui est chargé du bill n'en a pas dit un mot. Le ministre des chemins de fer intérimaire consentira peut-être à nous favoriser de ses vues à ce sujet.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose d'ajouter après les mots "embranchements de chemins de fer," à la 8e ligne de la 1ère résolution, les mots :

Et y compris l'intérêt de la compagnie dans toutes les lignes des chemins de fer maintenant affermées par elle, excepté l'embranchement d'Algoma.

Et d'ajouter à la fin de la résolution :

Pourvu que les droits de la compagnie à exercer de temps à autre tous pouvoirs accordés aux lignes affermées par leurs chartes et transmis à la compagnie soient par les présentes sauvegardés et exceptés lorsqu'ils sont sanctionnés spécifiquement par le gouverneur en conseil.

M. CASEY: J'ai compris que le but était de comprendre là-dedans toutes les lignes que la compagnie pourrait affermer plus tard aussi bien que celles qu'elle exploite maintenant. La compagnie cherche à faire de nouveaux raccordements qui sont d'une importance vitale pour le succès de son chemin. Il serait très possible que la compagnie formât, au moyen de raccordements futurs, un chemin tout à fait indépendant depuis l'Atlantique jusqu'à Chicago au moins dans l'ouest, et je pense que la première rédaction de la résolution, aussi bien que les paroles du très honorable premier ministre, témoignent de l'intention d'inclure les affermages à venir comme ceux qui existent. Je pense qu'il vaudrait mieux retrancher le mot "maintenant."

Sir JOHN A. MACDONALD: On va le retrancher.

L'amendement est adopté.

Le comité se lève et fait rapport, et les résolutions telles qu'amendées sont lues pour la première fois.

M. POPE: Je propose que les résolutions soient lues pour la deuxième fois.

M. CHARLTON: La nécessité d'avoir des informations sur les affaires de la compagnie est de ces questions que les députés ne sauraient contester, et en traitant avec elle, en lui votant les sommes énormes qu'elle a eues de nous, la Chambre jusqu'ici a agi sans avoir les renseignements nécessaires pour se former une idée juste et éclairée de l'urgence de ce droit aux informations. A la dernière session, quand on a proposé de venir en aide à la compagnie au moyen d'un prêt de \$2,500,000, mon honorable ami le député de Huron-Ouest (M. Cameron) a fait une motion demandant que les affaires de la compagnie fussent sujettes à l'examen d'un comité spécial. La motion fut rejetée. Aujourd'hui nous n'avons sur les affaires de la compagnie que les renseignements qu'il lui plaît de nous fournir. Je ne l'accuse pas de présenter de faux états, mais elle s'abstient naturellement de donner sur ses affaires beaucoup d'informations que les députés pourraient désirer avoir; et si nous étions mis, par la nomination d'un comité, en position de scruter ses affaires et de tenir une enquête, il n'y a pas de doute qu'il en sortirait de précieux renseignements. L'intérêt public exige que nous en sachions plus long sur les manipulations des actions de la compagnie dans ses actions et leurs dividendes. Nous savons que le capital nominal de la compagnie est de \$65,000,000; nous savons que le coût de ce stock est de beaucoup moindre que cela; nous savons que les premiers \$5,000,000 seulement se sont vendus au pair, que les \$20,000,000 suivants se sont vendus 25 centins le dollar, et qu'à une certaine époque \$10,000,000 ont été engagés à une banque pour \$4,950,000, et que plus tard ce stock s'est vendu moins cher encore. Il y a beaucoup d'autres détails sur les opérations de la compagnie relatives à son stock que la Chambre devrait connaître parfaitement. Le dépôt qu'elle a fait entre les mains du gouvernement le premier de janvier dernier et que l'on a dit être de \$14,288,000, a-t-il été fait en argent? ou bien en quoi consistait-il? Ce sont des choses que nous devrions connaître pour traiter avec la compagnie et que nous ignorons à présent. Nous savons aussi qu'en fait de dividendes elle a payé des sommes considérables.

La lettre de M. Stephen en date du 18 mars 1885 constate que \$5,378,000 ont été payés sous forme de dividendes, et sa lettre du 15 janvier 1884 accuse un paiement de \$2,128,000 comme intérêt des actions. Il a circulé l'année dernière des

bruits suspects touchant les comptes de construction, sur les manipulations de la compagnie dans la construction du chemin, on a parlé d'opérations dans le genre de celles du Union Pacific dans le Crédit Mobilier. Nous avons été portés à supposer qu'il avait été fait un arrangement par lequel \$45,000,000 de stock non émis de la compagnie seraient pris par des compagnies de construction composées de membres du syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien, à un taux nominal, peut-être pas plus que 6, 8 ou 10 centins dans le dollar. Nous n'avons aucun moyen de savoir quelle proportion de l'équipement de cette ligne est imputable aux lignes affermées et aux lignes de prolongement. Nous possédons très peu de renseignements sur les lignes affermées. Nous ignorons si elles sont un fardeau ou une source de revenu pour la compagnie. Voilà autant de sujets sur lesquels nous devrions être complètement renseignés afin de pouvoir voter ou refuser de voter de l'aide à la compagnie en connaissance de cause. Nous ne possédons pas non plus d'informations authentiques sur le coût réel de l'ouvrage. On a supposé que le coût réel de l'ouvrage dans les prairies n'est pas aussi élevé que le coût nominal, ou celui qui nous a été mentionné.

Je vois dans le rapport de la compagnie publié le 13 janvier :

En examinant la position financière de la compagnie, il peut être bon de rappeler aux actionnaires que, au commencement de la présente année il y avait dans les mains du gouvernement en espèces sonnantes, une somme de \$8,633,382 qu'on pouvait apporter à l'entreprise mentionnée au contrat avec le gouvernement. Cette somme, comme on l'a déjà dit, suffit pour compléter l'ouvrage qu'il reste à faire d'après les conditions du contrat.

S'il y avait dans les mains du gouvernement une somme suffisante pour terminer l'entreprise conformément aux conditions du contrat, il serait intéressant de savoir pourquoi la compagnie demande maintenant de nouveaux secours pour compléter le chemin. Ensuite, il y a beaucoup de renseignements que nous désirons avoir quant à la nature de la ligne. Nous recevons des nouvelles défavorables quant à la ligne au nord du lac Supérieur pour laquelle la compagnie a reçu une subvention. Nous ne savons pas si la ligne est terminée ou non, nous ne savons pas dans quel état elle est ; nous ne savons pas s'il faut ajouter foi à la rumeur qui dit qu'il est probable que la compagnie va construire sa ligne jusqu'au Sault-Sainte-Marie et faire un raccordement avec les lignes américaines, et abandonner virtuellement la ligne au nord du lac Supérieur. Ensuite, nous connaissons peu de chose quant aux travaux faits dans les montagnes Rocheuses. On nous dit que la ligne sera finie en septembre, mais il est digne de remarque que si elle est pour être terminée en septembre, et si la compagnie est pour retirer sa subvention du gouvernement pour la ligne complète, cependant le chemin ne sera pas ouvert au trafic avant l'année prochaine. Il est très possible que la compagnie se contente de poser les rails et qu'il reste beaucoup d'ouvrage à faire après que la subvention à la ligne entière aura été payée. Je n'accuse pas la compagnie de retenir les renseignements, parce que l'on n'a pas exigé que la compagnie donne des renseignements, et qu'il n'est pas dans son intérêt qu'elle fasse connaître toutes ses affaires au public, mais quand un capitaliste prête de l'argent à une compagnie, il a le droit de savoir quel est l'état des affaires de la compagnie.

Si le peuple du Canada est pour prêter de l'argent à la compagnie, c'est le droit des membres de cette Chambre, qui sont les représentants du peuple, ses agents chargés de surveiller ses intérêts ici, de se renseigner sur les affaires de la compagnie et de demander des détails comme ceux qu'ils cherchent à avoir maintenant. Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre à discuter cette question, mais ayant traité ces points aussi brièvement que possible, je prendrai la liberté de proposer :

Que tous les mots après "Que" jusqu'à la fin de la motion, soient retranchés et remplacés par les suivants :—"avant que cette Chambre soit appelée à accorder une nouvelle assistance et à amoindrir les ga-

M. CHARLTON

ranties existantes pour l'aide donnée à la Cie du chemin de fer du Pacifique canadien, il soit nommé un comité spécial chargé de faire une enquête complète et minutieuse sur la condition et les affaires de la compagnie, et plus particulièrement sur ses comptes, ses opérations en fait de stock, dividendes sur actions, contrats de construction et engagements étrangers ; sur le coût réel des travaux exécutés, le caractère de la ligne et la nature et l'évaluation raisonnable des travaux restant à faire."

La Chambre se divise sur l'amendement.

POUR :
Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Mills,
Auger,	Geoffrion,	Mulock,
Bain (Wentworth),	Gillmor,	Paterson (Brant),
Bernier,	Guay,	Platt,
Blake,	Gunn,	Ray,
Bourassa,	Harley,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Scriver,
Cameron (Huron),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	King,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Kirk,	Springer,
Cattwright,	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Casey,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catudal,	Livingston,	Watson,
Charlton,	Mackenzie,	Weldon,
Davies,	McIntyre,	Wilson,
Fisher,	McIsaac,	Yeo—53.
Fleming,	McMullen,	

CONTRE :
Messieurs

Allison,	Dundas,	McDongald (Pictou),
Bain (Soulanges),	Dupont,	McDougall (C. Breton),
Baker (Missiquois),	Farrow,	McGreedy,
Baker (Victoria),	Ferguson (Welland),	Masue,
Bell,	Fortin,	Mitchell,
Benoit,	Foster,	Moffat,
Bergeron,	Gagné,	Montplaisir,
Bergin,	Gigault,	Orton,
Blondeau,	Gordon,	Paint,
Bowell,	Guilbault,	Pisoneault,
Bryson,	Guillet,	Pope,
Cameron (Inverness),	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Campbell (Victoria),	Haggart,	Ross,
Carling,	Hall,	Royal,
Caron,	Hesson,	Shakespeare,
Chapleau,	Hickey,	Small,
Cimon,	Homer,	Stairs,
Cochrane,	Hurteau,	Taschereau,
Colby,	Ives,	Taylor,
Costigan,	Jamieson,	Temple,
Coughlin,	Jenkins,	Tupper,
Coursol,	Kaulbach,	Vain,
Curran,	Kilvert,	Wallace (Albert),
Outbert,	Langevin,	Wallace (York),
Daly,	Macdonald (King),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Macdonald (Sir John),	White (Hastings),
Desaulniers (St. Marie),	Mackintosh,	Wood (Brockville),
Dejardins,	Macmaster,	Wood (Westm'land),
Dickinson,	McMillan (Vaudreuil),	Woodworth,
Dodd,	McCallum,	Wright.—91.
Dugas,		

M. VAIL: Je propose l'amendement suivant qui s'adapte je crois à l'amendement du premier ministre :

Que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés et remplacés par les suivants : "renvoyés en comité général afin de les modifier en prescrivant que dans le cas où l'autorité compétente permettra la création d'une hypothèque ou charge sur l'embranchement d'Algoma avec ou sans son prolongement projeté jusqu'au Sault-Sainte-Marie, pour les fins de tel prolongement, l'embranchement dans sa totalité restera grevé des avances de deniers publiques sujettes à telles hypothèques ou charge."

M. BLAKE: Je croyais que le premier ministre accèderait à cette proposition. Comme il le sait, elle repose sur le fait que l'embranchement d'Algoma Mills peut devenir le facteur d'une ligne importante allant du Sault-Sainte-Marie, et il y a lieu d'espérer que la création de cette ligne ferait augmenter beaucoup le trafic avec les Etats du Nord-Ouest. J'ai déjà déclaré que j'approuve cordialement l'idée d'aider à la construction de cette voie par le crédit qu'on peut obtenir avec l'embranchement, mais que je ne puis consentir à ce qu'on fasse de l'embranchement une ligne indépendante dès qu'il aura de la valeur. La compagnie a engagé son capital jusqu'à concurrence de la somme de \$2,400,000 pour cons-

truire cet embranchement. Je veux bien que l'on s'en serve comme d'une base de crédit pour construire le prolongement et que le prolongement même soit mis à profit de cette façon, ce qui est le but auquel l'honorable ministre désire arriver; mais je tiens à ce que nous gardions le pouvoir, dans le cas où on ne paiera pas l'hypothèque, de retenir cette ligne de même que les autres biens dont on a parlé. Ainsi vous n'avez aucune charge nouvelle, parce que vous serez libre de payer la première charge ou non, mais vous aurez l'avantage de garder notre ligne nationale complète comme nous avons pris le pouvoir de la garder complète en incluant les lignes affermées dans la charte de la compagnie. Je croyais que le premier ministre, après la déclaration qu'il a faite en comité, accepterait cet amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que l'amendement peut être accepté.

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

(En comité.)

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose:

Qu'il soit résolu que si en aucun temps, quelque ligne se reliant au réseau ferré des Etats-Unis, vient à être entreprise jusqu'à un point sur la rivière Sainte-Marie, et qu'elle présente une apparence d'achèvement prochain, et que la compagnie désire continuer l'embranchement sur Algoma pour opérer une jonction avec telle ligne, le gouverneur en conseil pourra, à la discrétion de la compagnie et suivant telles conditions qu'elle fixera, ordonner de suspendre le gage et la charge imposée sur le dit embranchement par le dit acte et continués par les présentes résolutions, de manière à ce que les droits du gouvernement sur le dit embranchement viennent immédiatement après l'hypothèque ci-après mentionnée; et dans le cas où le Gouverneur en conseil permettrait la création de telle hypothèque dans le but de prolonger le dit embranchement comme susdit, la totalité de l'embranchement ainsi prolongé sera grevée dans la même étendue que l'est actuellement le présent embranchement, mais sujette à telle hypothèque; et le Gouverneur en conseil pourra, en vertu de tel ordre, autoriser la compagnie à exercer, au sujet du dit embranchement, le pouvoir de l'hypothéquer en la manière et forme prescrites par sa charte en ce qui concerne le grèvement de sa ligne-mère, dans telle mesure, par mille, qui sera fixée par tel ordre; les produits de telle hypothèque devant être appliqués exclusivement à la construction du prolongement du dit embranchement jusqu'à la dite jonction.

L'amendement est adopté.

Le comité se lève et fait rapport.

Il est proposé que les résolutions soient lues pour la deuxième fois.

M. CASEY: Je crois qu'il y a une chose que nous admettrons tous, mais à laquelle cependant on n'a pas pourvu dans les résolutions. On a donné à la compagnie le pouvoir de limiter les taux de péage du chemin de fer Canadien du Pacifique, dès que ces taux auront payé dix pour cent du capital affecté à la construction du chemin. On a affirmé fréquemment que cela est une espèce de sauvegarde pour le public qui est obligé de voyager sur ce chemin. Je ne suis pas pour discuter la valeur intrinsèque de cette sauvegarde, mais je veux faire remarquer que quelle que soit la valeur qu'elle aurait si les livres de la compagnie étaient tenus convenablement, elle n'a aucune valeur quelconque, du moment que les recettes de la compagnie provenant des embranchements des lignes affermées et des prolongements sont mêlées à celles de la ligne principale et dont les dépenses de la ligne principale seront mêlées à celles des embranchements des lignes affermées et des prolongements. Je crois que cette proposition est si évidente qu'il n'est pas nécessaire de la discuter. Nous nous demandions l'autre jour quelle était la somme à laquelle ces dix pour cent devaient s'appliquer, il a été reconnu qu'ils ne doivent s'appliquer qu'au montant dépensé par la compagnie pour construire la ligne principale. On n'a jamais eu l'intention d'appliquer cette restriction au capital que la compagnie aurait dépensé sur ces embranchements et ces prolongements en dehors du contrat primitif, et naturellement, cela devait s'entendre encore moins des dépenses qu'elle pouvait encourir pour ces lignes affermées. La conclusion nécessaire de

tout cela, c'est que le pays et l'exécutif du parlement devraient être mis en position, lorsqu'il s'agit d'exercer le pouvoir de limitation de voir quelles auront été les dépenses totales de la compagnie sur la ligne principale, ses dépenses sur les embranchements, les lignes affermées et les prolongements. Il va de soi qu'il faudra les mêmes détails quant aux recettes. Je propose donc:

Que tous les mots après "maintenant" soient retranchés et remplacés par les suivants: "renvoyés en comité général afin de les amender en prescrivant que, comme condition de l'aide projetée, et afin de permettre au parlement et à l'exécutif d'exercer les pouvoirs à eux conférés par le statut relativement aux tarifs, des comptes séparés soient tenus et transmis au gouvernement quant au capital dépensé sur la ligne principale, les différents embranchements et prolongements, et les lignes affermées, et à leurs recettes brutes et à leurs frais d'exploitation."

Sir JOHN A. MACDONALD: On pourra obtenir tous ces renseignements sans établir une telle disposition.

M. BLAKE: Je suis peiné que le premier ministre tienne un tel langage; l'autre jour, quand nous étions en comité, il semblait regarder une telle proposition comme convenable; et je regrette qu'il dise une telle chose avant que nous connaissions mieux la manière dont la compagnie tient ses livres. Nous avons essayé pendant des années à obtenir ces renseignements quant aux différentes parties de cette entreprise, de façon à établir une base très importante pour fixer les tarifs; d'abord nous avons voulu le capital fourni par la compagnie sur la ligne principale; ensuite nous avons demandé quelles étaient les recettes et les frais d'exploitation de la ligne principale. La Chambre a accordé plusieurs motions qui ont été faites et les renseignements ont été demandés par une adresse. En réponse à cette adresse nous avons eu une lettre du secrétaire de la compagnie en date du 13 mai dans laquelle il est dit:

Conformément à votre demande du 12 février, je vous envoie, pour l'information de la Chambre des communes, des états indiquant les recettes brutes, les dépenses et les recettes nettes du chemin de fer Canadien du Pacifique pour chaque mois des années 1883 et 1884 respectivement, sur les lignes à l'est et à l'ouest du lac Supérieur. Votre lettre demande que ces rapports fassent une distinction entre la ligne principale et les lignes maintenant exploitées en vertu du bail de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec. Comme les recettes et les dépenses des lignes exploitées par cette compagnie à l'est du lac Supérieur sont en grande partie communes aux différentes subdivisions de cette partie du réseau de chemins de fer, la compagnie n'a pas essayé de faire dans ses livres une répartition exacte des recettes et des dépenses de toutes les subdivisions et de tous les embranchements, attendu qu'une telle répartition exacte entraînerait des dépenses très considérables sans donner aucun avantage correspondant à la compagnie.

Voilà la déclaration. J'ai déjà dit au premier ministre et le répéterai à la Chambre, qu'une des grandes difficultés que le gouvernement des Etats-Unis éprouve actuellement avec ses lignes subventionnées, avec les chemins de fer de Union et Central Pacific, est due à la confusion des comptes.

Pendant l'on a pas fait là ce que cette compagnie a fait ici. On n'a pas entrepris de traiter toutes les lignes comme une seule ligne. On a tenu des comptes pour les embranchements, mais la difficulté provient d'arrangements spéciaux quant au partage des profits, et à la répartition d'une quantité considérable de trafic, la ligne principale recevant seule l'argent du gouvernement. Si le système actuel doit continuer, si l'on doit garder cette unité de comptes, vous ne pourrez pas savoir quelles sont les opérations de chaque partie du réseau. A l'origine il est bien certain que la compagnie n'aurait pas voulu autre chose que de tenir les comptes de manière à laisser voir combien d'argent elle aurait consacré à la ligne principale et quelles en auraient été les recettes et les dépenses. Naturellement, la compagnie peut faire des arrangements quant à ces prolongements, ces embranchements, et ces lignes affermées, et établir les proportions qu'elle voudra. Mais s'il ne doit y avoir qu'un système de comptes, il est très évident que, en tant qu'il s'agit des recettes et des dépenses, vous ne pourrez pas avoir les renseignements qui vous feront voir quels sont les profits de la ligne principale de manière à

pouvoir fixer les tarifs et qui permettront au parlement et à l'Exécutif de remplir leurs devoirs.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je comprends que, en vertu des pouvoirs qui sont donnés à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, tout embranchement qu'elle construit devient une partie de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, et les comptes de ces prolongements et de ces embranchements seront les comptes du chemin de fer du Pacifique canadien, proprement dits. S'il y a des lignes affermées, on tiendra des comptes spéciaux à cause des arrangements entre la compagnie qui les louera et le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE : Non.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'aurais cru que cela se serait fait tout naturellement.

M. BLAKE : La compagnie ne tient pas ses comptes ainsi. C'est précisément ce que nous demandons, mais elle ne le fait pas.

Sir JOHN A. MACDONALD : A tout événement, je n'aimerais pas à accepter cet amendement à présent.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Casey.

POUR :
Messieurs

Allen,	Fisher,	McMullen,
Armstrong,	Fleming,	Mills,
Auger,	Forbes,	Mulock,
Bain (Wentworth),	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bernier,	Gillmor,	Platt,
Blake,	Guay,	Ray,
Bourassa,	Gunn,	Rinfret,
Burpee,	Harley,	Scriver,
Cameron (Huron),	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Kiag,	Springer,
Cartwright,	Kirk,	Sutherland (Oxford),
Casey,	Langelier,	Trow,
Casgrain,	Laurier,	Vail,
Catudal,	Lister,	Watson,
Charlton,	Livingston,	Weldon,
Davis,	Mackenzie,	Wilson,
De St. Georges,	McOraney,	Yeo.—55.
Fairbank,		

CONTRE :
Messieurs

Allison,	Dupont,	McDougall (O. Breton),
Bain (Soulages),	Farrow,	McGreevy,
Baker (Missisquoi),	Ferguson (Welland),	McLelan,
Baker (Victoria),	Fortin,	Massue,
Barnard,	Foster,	Mitchell,
Beaty,	Gagné,	Moffat,
Bell,	Gigault,	Montplaisir,
Benoit,	Gordon,	Orton,
Bergeron,	Guilbault,	Pinsonneault,
Bergin,	Guillet,	Pope,
Blondeau,	Hackett,	Riopel,
Bowell,	Haggart,	Robertson (Hamilton),
Bryson,	Hall,	Ross,
Cameron (Inverness),	Hesson,	Royal,
Campbell (Victoria),	Hickey,	Shakespeare,
Carling,	Homer,	Small,
Caron,	Hurteau,	Stairs,
Chapleau,	Ives,	Taschereau,
Cochrane,	Jamieson,	Taylor,
Colby,	Jenkins,	Temple,
Coastigan,	Kaulbach,	Tupper,
Coughlin,	Kilvert,	Valin,
Coursol,	Langevin,	Wallace (Albert),
Curran,	Macdonald (King's),	Wallace (York),
Daly,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Mackintosh,	White (Hasting),
Desaulniers (St. M'rice),	Macmaster,	Wood (Brookville),
Desjardins,	McMillan (Vaudreuil),	Wood (Westm'land),
Dickinson,	McCallum,	Woodworth,
Dugas,	McDougald (Pictou),	Wright.—91.
Dundas,		

L'amendement est rejeté.

M. DAVIES : Je désire attirer l'attention sur la garantie qui est donnée pour les \$10,000,000 avancés à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. D'après la lettre

M. BLAKE

de la résolution, la garantie que le pays offre pour le paiement de l'intérêt sur cet argent repose sur les terres seulement. Et si les terres ne rapportent pas assez d'argent pour payer l'intérêt, on ne nous permettra pas de toucher aux recettes ordinaires de la compagnie pour payer l'intérêt. La résolution déclare expressément que les recettes ordinaires de la compagnie ne seront affectées au paiement de l'intérêt qu'après que toutes les terres auront été vendues. Nous avons fait remarquer qu'il pourrait se présenter beaucoup de circonstances qui induiraient le gouvernement à retarder une vente forcée des terres et que, tout le temps, nous n'avons pas de garantie pour le paiement, que l'on ne peut trouver aucune raison de consacrer les revenus de la compagnie au paiement de dividendes avant de payer l'intérêt sur l'argent qu'elle a emprunté en hypothéquant le chemin. Je prétends que l'intérêt sur les fonds que le pays avance devrait être payé à même les revenus du chemin, si la vente des terres manquait avant que l'on pût appliquer ces revenus au paiement de dividendes aux actionnaires. Conséquemment, je proposerai :

Que tous les mots après "maintenant" soient retranchés et remplacés par les suivants : "renvoyés en comité général afin de les amender en prescrivant que la charge sur le chemin de fer et ses revenus pour la somme de \$9,880,912 spécialement imposée sur la subvention en terres, deviendra immédiatement exécutoire dans le cas où les terres ne donneraient pas assez de revenus, après paiement d'obligations antérieures pour faire face au principal et à l'intérêt sur la dite somme à l'échéance des versements, et ne sera pas retardée indéfiniment, tel que proposé par les résolutions."

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette question a été pleinement discutée en comité, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire que la Chambre y consacre plus de temps. Je suis opposé à la résolution.

L'amendement est rejeté.

M. LAURIER : Je vois que ces messieurs applaudissent ; je suppose que c'est parce qu'ils vont avoir l'occasion de voter encore sur une question touchant laquelle ils ont donné un très mauvais vote l'année dernière. On a proposé alors que les comptes de la compagnie soient apurés par l'auditeur général. La majorité n'a pas jugé à propos de consentir à cela. Il me semble que les événements qui ont eu lieu depuis l'année dernière et qui ont amené la compagnie à nous demander de nouveaux secours justifient nos prétentions. Par conséquent je propose :

Que tous les mots après "maintenant" soient retranchés et remplacés par les suivants : "renvoyés en comité général afin de les amender en stipulant, comme condition de l'aide projetée, que les comptes de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien seront apurés par l'auditeur général du Canada."

M. BLAKE : J'espère que le premier ministre acceptera l'amendement qui vient d'être proposé. Je suis d'avis, comme mon honorable ami de Québec-Est (M. Laurier), que les événements qui se sont produits depuis la dernière session auraient dû faire comprendre au premier ministre l'opportunité d'un amendement de ce genre. Pendant ces quelques dernières semaines, nous avons eu une discussion au sujet des affaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, on nous a donné différents renseignements, mais on a négligé de nous fournir des détails satisfaisants quant à l'état des comptes de la compagnie, ou quant aux causes qui l'ont amené à nous demander de nouveaux secours. On a jeté quelque lumière sur ces choses, mais nous n'avons certainement pas eu les éclaircissements que nous aurions obtenus si ces comptes avaient été apurés convenablement.

Aujourd'hui même, le ministre suppléant des chemins de fer a été obligé d'admettre qu'une somme de pas moins de \$120,000 a été mal employée entre lui et la compagnie. Nous avons voté \$962,000 qui devaient être dépensées par la compagnie au chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un contrat avec nous. La compagnie prétendait que certains travaux particuliers devaient être faits par le gouvernement sur la ligne entre Winnipeg et Port-Arthur,

et elle offrit de faire ces travaux et le gouvernement s'engagea à lui payer cette somme pour l'exécution de ce contrat. Ces travaux ne comprenaient pas un élévateur et quelques autres items de ce compte que je n'ai pas besoin de mentionner maintenant. Sur la somme de \$962,000 votée par le parlement pour la construction de ces travaux particuliers, on a payé \$872,173 et on a employé une somme de pas moins de \$120,550 à construire d'autres travaux que ceux que le gouvernement était obligé de faire et que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'était engagée par contrat à exécuter et qui étaient essentiels. Les autres travaux étaient sans doute nécessaires pour l'exploitation de la ligne, autrement le gouvernement n'aurait pas été obligé de les faire et la compagnie ne les aurait pas exigés. La compagnie s'est obligée par un contrat à les accomplir, et les fonds qui devaient lui être payés pour cela ont été employés jusqu'à concurrence de \$120,550 à construire cet élévateur qui était complètement en dehors de cette entreprise. La compagnie dans sa demande au parlement nous disait que parmi les choses extraordinaires qu'elle avait à construire il y avait cet élévateur même pour lequel le gouvernement lui a donné de l'argent en vertu de l'arrangement fait par le ministre suppléant des chemins de fer. La compagnie nous a dit que c'était là une des difficultés financières dans lesquelles elle s'est trouvée plongée, c'est-à-dire cette obligation de construire un chemin de fer qui a été bâti avec notre propre argent. Ensuite, elle nous a donné un état général de \$2,500,000 de dépenses supplémentaires entre Sudbury et Nipigon.

Le président nous a dit dans sa lettre que cela n'est pas compris dans les autres items du compte. Nous avons discuté toute la question sur cette base, nous avons demandé qu'est-ce que c'était; le ministre nous a donné quelques réponses vagues, et une semaine plus tard il nous a dit qu'il croyait qu'il y avait une faute d'impression dans la lettre du président, que le mot "non" devrait être mis de côté et que cette somme est incluse dans d'autres items. Le ministre suppléant des chemins de fer a affirmé celasans avoir bien pesé toutes les conséquences de sa déclaration, parce qu'il doit voir qu'il est tombé de mal en pis, et je m'attends à une rétraction de cette assertion. Je pense qu'il va nous dire que la lettre a été imprimée correctement. Cela ne fait que démontrer l'importance de nouvelles recherches. L'honorable ministre suppléant ne sait pas ce qu'est devenue cette forte somme de \$2,500,000; nous ne savons pas dans le moment si elle est comprise ou non dans l'arrangement financier dont j'ai parlé.

Notre demande est raisonnable et elle n'est pas sans précédent. La république voisine, qui a accordé des secours en argent à deux lignes et des subventions en terres à beaucoup de chemins de fer, a trouvé nécessaire de nommer un auditeur des comptes des chemins de fer subventionnés. Un acte du Congrès a été passé, portant pour titre: Acte pour nommer un auditeur des comptes de chemins de fer et pour d'autres fins, et il a été approuvé le 19 juin 1878. Je lirai quelques-uns des articles pour montrer que dans la république voisine, après une expérience considérable des opérations des compagnies subventionnées, on a cru nécessaire de faire ce que nous demandons dans l'intérêt public:

Art III. Que les devoirs du dit auditeur sous la direction du secrétaire de l'intérieur, seront de prescrire un système de rapports devant lui être transmis par les compagnies de chemins de fer dont les chemins sont en tout ou en partie à l'Ouest, au Nord ou au Sud de la rivière Missouri, et auxquels les Etats-Unis ont accordé des prêts ou des subventions en obligations ou en terres.

Art IV. Que chaque compagnie de chemin de fer susdite qui a reçu des Etats-Unis des obligations des dits Etats-Unis émises sous forme de prêts pour aider à la construction ou à l'équipement de son chemin, ou qui a reçu des Etats-Unis quelques concessions de terres dans le même but, devra faire au dit auditeur tous tels rapports qu'il pourra exiger de temps à autre, et soumettra ses livres et rapports à l'inspection du dit auditeur ou de toute personne agissant en son nom, chaque fois que le dit auditeur pourra l'exiger dans le bureau où les dits livres et rapports sont tenus d'ordinaire; et le dit auditeur ou son représentant autorisé fera tout extrait qu'il désirera des dits livres et rapports.

Art V. Que si quelque compagnie de chemin de fer susdite néglige ou refuse de faire les rapports qu'elle peut être appelée à faire ou refuse de soumettre ses livres et rapports à l'inspection, tel qu'exigé par l'article IV de cet acte, cette négligence ou ce refus aura l'effet d'une amende dans chaque cas de négligence ou refus d'une somme de pas moins de \$1,000 ni de plus de \$5,000, qui pourra être recouvrée par le procureur général des Etats-Unis au nom et pour l'usage et le bénéfice des Etats-Unis; et il sera au devoir du secrétaire de l'intérieur dans tous les cas de négligence et de refus comme sus dit, d'informer le procureur général des faits afin que cette amende puisse être réclamée en justice.

Je ne citerai aucun extrait des rapports de l'auditeur des comptes de chemin de fer, mais je me contenterai de dire que j'ai des rapports ici qui démontrent que l'on a obtenu des renseignements précieux au peuple de ce pays par ce système—renseignements dont nous sommes privés ici.

M. HAGGART: Si j'ai bien compris, l'auditeur général a le droit d'apurer seulement les comptes des chemins de fer qui sont obligés de donner une partie de leurs recettes au gouvernement.

M. BLAKE: Pas du tout. J'ai lu la loi. Elle s'applique à tous les chemins de fer auxquels des subventions ont été accordées.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Laurier.

Pour:
Messieurs

Allen,	Fisher,	McMullen,
Armstrong,	Fleming,	Mills,
Anger,	Geoffrion,	Mulock,
Bain (Wentworth),	Gillmor,	Paterson (Brant),
Bernier,	Guay,	Platt,
Blake,	Gunn,	Ray,
Bourassa,	Harley,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Scrivner,
Cameron (Huron),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	King,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Kirk,	Springer,
Cartwright,	Landerkin,	Sutherland (Oxford),
Casey,	Langelier,	Trow,
Casgrain,	Laurier,	Vail,
Catudal,	Lister,	Watson,
Charlton,	Livingston,	Weldon,
Davies,	Mackenzie,	Wilson,
De St. Georges,	McCraney,	Yeo.—55.
Fairbank,		

CONTRE:
Messieurs

Allison,	Dugas,	McDougall (C. Breton),
Bain (Soulanges),	Dundas,	McLelan,
Baker (Missisquoi),	Dupont,	McNeill,
Baker (Victoria),	Farrow,	Masse,
Barnard,	Ferguson (Welland),	Mitchell,
Beaty,	Foster,	Moffat,
Bell,	Gagné,	Montplaisir,
Benoit,	Gigault,	Orton,
Bergeron,	Gordon,	Pinsoneault,
Bergin,	Guilbault,	Pope,
Blondeau,	Guillet,	Riopel,
Bowell,	Hackett,	Robertsou (Hamilton),
Bryson,	Haggart,	Ross,
Cameron (Inverness),	Hall,	Royal,
Campbell (Victoria),	Hosson,	Shakespeare,
Carling,	Hickey,	Small,
Caron,	Homer,	Stairs,
Chapleau,	Hurteau,	Taschereau,
Cochrane,	Ives,	Taylor,
Colby,	Jamieson,	Temple,
Costigan,	Jenkins,	Tupper,
Coughlin,	Kaulbach,	Valin,
Coursoi,	Kilvert,	Wallace (Albert),
Curran,	Laagevin,	Wallace (York),
Daly,	Macdonald (King),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Macdonald (Sir John),	White (Hustings),
Desaulniers (St. M'rice),	Mackintosh,	Wood (Westm'land),
Desjardins,	McMillan (Vaudreuil),	Woodworth,
Dickinson,	McOallum,	Wright.—89.
Dodd,	McDougald (Picton),	

L'amendement est rejeté.

M. MILLS: Je propose—

Que tous les mots après "maintenant" soient retranchés et remplacés par les suivants: "renvoyées en comité général afin de les amender en stipulant comme condition de l'aide projetée, que tous contrats à être donnés pour la construction d'aucune partie des travaux de la Cie du

chemin de fer du Pacifique canadien, soit sur la ligne-mère, les embranchements, les prolongements ou les lignes affermées, ne seront adjugés qu'après la publication de tel avis, et que sur telles conditions que le gouverneur en conseil approuvera; et que nul directeur de la compagnie ne sera directement ou indirectement intéressé, soit comme membre d'une compagnie de construction, soit autrement, dans aucun de ces contrats."

Il est inutile pour moi de parler en faveur de cet amendement. Le principe est bien reconnu. Tous ceux qui sont renseignés sur la construction du chemin de fer Union Pacific savent que des fraudes ont été commises et que l'on a augmenté illégalement les dépenses apparentes de la compagnie en composant la compagnie de construction en grande partie de ceux qui étaient membres de la compagnie du chemin de fer même.

L'amendement est rejeté sur la même division que la précédente.

M. WELDON : Je propose :

Que tous les mots après "maintenant" soient retranchés et remplacés par les suivants : "renvoyés en comité général afin de les amender en prescrivant, comme condition de l'aide projetée, que tant que quelque partie des avances visées par les dites résolutions, ou l'intérêt sur icelles, restera impayé, nulles ressources de la compagnie ne seront employées pour acquérir des intérêts dans des chemins de fer ou obligations de chemins de fer dans les Etats-Unis, en vue de placer le terminus océanique de l'Est sur le territoire des Etats-Unis."

La Chambre se divise sur l'amendement.

Pour :

Messieurs

Allen,	Fisher,	McMullen,
Armstrong,	Fleming,	Mills,
Auger,	Forbes,	Mulock,
Bain (Wentworth),	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bernier,	Gillmor,	Platt,
Blake,	Guay,	Ray,
Burpee,	Gunn,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Harley,	Scrifer,
Cameron (Middlesex),	Holton,	Somerville (Brant),
Campbell (Renfrew),	Irvine,	Somerville (Bruce),
Cartwright,	King,	Springer,
Casey,	Kirk,	Sutherland (Oxford),
Casgrain,	Landerkin,	Trow,
Catudal,	Langelier,	Vail,
Charlton,	Laurier,	Watson,
Davies,	Lister,	Weldon,
De St. Georges,	Livingston,	Wilson.—53.
Fairbank,	McCraney,	

Contre :

Messieurs

Allison,	Dundas,	McLelan,
Bain (Soulanges),	Dupont,	McNeill,
Baker (Missisquoi),	Farrow,	Massue,
Baker (Victoria),	Ferguson (Welland),	Mitchell,
Barnard,	Foster,	Moffat,
Beaty,	Gagné,	Montplaisir,
Bell,	Giguault,	Orton,
Benoit,	Gordon,	Pinsonneault,
Bergeron,	Guilbault,	Pope,
Bergin,	Guillet,	Riopel,
Blondeau,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bowell,	Haggart,	Ross,
Bryson,	Hall,	Royal,
Cameron (Inverness),	Hesson,	Shakespeare,
Campbell (Victoria),	Hickey,	Small,
Carling,	Homer,	Stairs,
Caron,	Hurteau,	Taschereau,
Chapleau,	Ives,	Taylor,
Cochrane,	Jamieson,	Temple,
Colby,	Jenkins,	Tupper,
Costigan,	Kilvert,	Valin,
Coughlin,	Langevin (Sir Hector),	Wallace (Albert),
Coursol,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Daly,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. Maurice),	Macmaster,	Wood (Brockville),
Dickinson,	McMillan (Vaudreuil),	Wood (Westm'land),
Dickinson,	McCallum,	Woodworth,
Dodd,	McDougal (Pictou),	Wright.—89.
Dugas,	McDougal (Breton),	

L'amendement est rejeté.

Il est six heures et l'Orateur quitte le fauteuil.

M. MILLS

Séance du Soir.

M. WATSON : Je désire proposer un amendement semblable à celui que j'ai proposé l'année dernière, attendu que le gouvernement est en position de pouvoir faire des conditions à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et que l'on a prétendu dernièrement que, en vertu du contrat, le chemin de fer du Pacifique canadien a droit à un monopole des chemins de fer dans le Manitoba. Je regarde cette question comme très importante pour la province du Manitoba. Je suis parfaitement convaincu que la politique de désaveu suivie par le gouvernement à l'égard du Manitoba a empêché la construction d'un grand nombre de chemins de fer dans cette province, et particulièrement dans le sud du Manitoba. La charte de la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba a été accordée il y a quelques années et l'on n'a pas hâté cette ligne pour favoriser les intérêts du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous avons entendu dire cela par le premier ministre lui-même. L'autre soir il a dit que non seulement le gouvernement craignait que les Américains ne missent des fonds dans ce chemin, dans le Sud-Ouest du Manitoba, mais que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'alarmait aussi.

Je crois que le gouvernement et le peuple de ce pays devraient engager les capitalistes américains à placer leur argent ici pour ouvrir le pays, et je suis certain que si le gouvernement avait aidé et encouragé le chemin du Sud-Ouest du Manitoba, il aurait été bâti, il y a des années, et certaines remarques qui sont tombées de la bouche du chef de l'opposition n'auraient pas été rendues nécessaires; je crois qu'il n'aurait pas dit que les cultivateurs ont d'immenses quantités de grain dans leurs greniers et qu'ils sont à la gêne malgré cela. Je regrette qu'il en soit ainsi. Un homme n'est pas à l'aise par le fait qu'il a 1,000 minots de blé dans ses greniers. Le gouvernement sait cela, parce qu'on lui a adressé des pétitions demandant des concessions libérales pour le chemin du Sud-Ouest du Manitoba, et l'hiver dernier, des délégués sont venus ici demander des secours à l'administration et insister pour que l'on construise le chemin. Ces délégués ont représenté au gouvernement qu'il y a dans le sud du Manitoba des milliers de minots de grain qu'on ne peut transporter au marché. Ces gens s'attendaient à avoir un chemin il y a quelques années, mais ils ne l'ont pas encore. D'après ce qu'a dit le gérant de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il y a même lieu de douter qu'on ait des communications par voie ferrée cette année, bien qu'on ait fait des concessions de terre à la compagnie du Sud-Ouest. Je crois qu'on aurait été satisfait si le gouvernement avait encouragé la compagnie du Sud-Ouest et n'avait pas repoussé les capitalistes américains, comme il a admis l'avoir fait en cette Chambre. Il est étrange que lorsque des capitalistes américains désirent construire dans la province du Manitoba un chemin destiné à ouvrir le pays, on ne leur permette pas cela. Nous voyons qu'il y a maintenant devant cette Chambre une proposition demandant que le Canada vote des secours en argent pour construire un chemin de fer à travers l'Etat du Maine. Si le gouvernement croit que cela est dans l'intérêt du pays pour établir des communications rapides avec les bords de la mer, je ne vois pas pourquoi il empêcherait les Américains de construire des chemins de fer sur notre territoire. Je lirai les remarques du premier ministre au sujet de la Compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest :

On savait qu'un grand nombre de spéculateurs américains s'intéressaient à la ligne. On croyait, dans la mère-patrie particulièrement, et l'on croyait généralement que les efforts auxquels on se livrait pour construire une ligne, moyennant certaines concessions de terres, étaient faits de concert avec certaines influences de chemins de fer, certaines compagnies des Etats-Unis, qui étaient hostiles à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette opinion était fortifiée par différentes circonstances qui s'étaient produites de temps à autre, et il y

en avait qui croyaient fortement—et j'étais du nombre—que l'on se servirait de cela pour étouffer l'entreprise canadienne.

Voilà donc, M. l'Orateur, une assertion directe que les Américains qui désirent s'engager dans des entreprises de chemin de fer sur notre propre territoire, en seront empêchés. Pourquoi ? Pour protéger la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je suis certain que cela est une erreur, en tant qu'il s'agit de la province de Québec, et je crois que c'est une erreur aussi au point de vue des intérêts de tout le Canada. Nous avons une déclaration du premier ministre qui dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique peut transporter le fret à meilleur marché que n'importe quel autre chemin de fer, parce que tout le chemin est sous une seule administration. On a dit en cette Chambre qu'il faudrait expédier le grain au Manitoba pour le faire transporter à bon marché sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux bords de la mer. Si tel était le cas, nous devrions nous attendre à ce que le gouvernement profite du pouvoir qu'il a pour changer le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique en tant qu'il s'agit des actes de désaveu.

Si ce doit être la politique du gouvernement, qu'on le sache, mais que le pays ne soit pas lié pour 20 ans par ce contrat et qu'il n'empêche pas qu'un autre chemin ne soit construit au sud. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique peut transporter le fret au sud à meilleur marché qu'aucun autre chemin, elle aura le fret de ces chemins ; et les embranchements, au lieu de détourner le fret du chemin de fer Canadien du Pacifique servira à l'y conduire. Nous trouvons d'autres raisons pour demander que cet amendement soit adopté dans les déclarations du ministre des chemins de fer faites l'an dernier dans cette Chambre, et aussi dans celles faites par les honorables députés de la gauche au cours du débat sur le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je veux lire ce que sir Charles Tupper disait en 1883, lorsqu'il s'opposait au rappel de la clause ayant trait au monopole —

Je dis que l'intérêt du pays exige que le chemin de fer Canadien du Pacifique réussisse, et que quiconque fait quelque chose qui puisse mettre son succès en danger prend une position hostile aux intérêts du Canada. Quelqu'un parlera peut-être des intérêts du Manitoba et demandera si ces intérêts et ceux du Nord-Ouest doivent être sacrifiés à la politique du Canada ? Je dis : Oui, si c'est nécessaire.

C'est là le langage que tenait le ministre des chemins de fer en 1883. En 1884 il parlait tout différemment et il était apparemment prêt à cette époque ou dans un avenir rapproché, à réviser la politique du gouvernement, et non seulement la politique du gouvernement actuel, mais celle de l'ancien gouvernement. Dans son discours sur les chemins de fer voici ce qu'il disait au sujet de la politique de désaveu :

J'ai dit que le gouvernement actuel, en arrivant au pouvoir, adopta cette politique. Que nous ayons senti alors, comme nos prédécesseurs, que maniant une entreprise aussi gigantesque que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous étions obligés de prendre, pour la protéger, tous les moyens possibles pour empêcher que son trafic ne fût attiré vers les lignes du sud, et remarquez qu'à cette époque nous ne prévoyions pas de pouvoir sous peu pousser le chemin plus loin que Port-Arthur. J'ai dit de plus que quand nous avons obligé la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à étendre la ligne vers le nord du lac Supérieur, nous donnant une voie ferrée continue depuis Montréal jusqu'à l'océan Pacifique, nous nous sommes crus obligés de donner à cette compagnie, à laquelle nous imposons de si fortes obligations, toutes les sûretés que nous avons considérées nécessaires. Comme nos prédécesseurs, pour la protection du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que, quoique fidèle à cette politique, le gouvernement a refusé de consentir à la construction, dans la province du Manitoba, de lignes devant se relier vers le sud à des chemins de fer américains. Voilà ce qui se détache de l'opération de cette ligne jusqu'à présent ; telle est la conclusion à laquelle est arrivée la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique elle-même, quant à la possibilité pour une ligne d'entier parcours de se maintenir par elle-même, et au moyen de ses propres ressources, sans égard à la concurrence à laquelle elle pourrait être soumise. Nous pouvons maintenant reconsidérer la politique de l'ancien gouvernement et celle du gouvernement actuel quant à la nécessité de protéger, pour aucune longue période, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique contre la concurrence dans la province du Manitoba, et je suis heureux

de pouvoir dire à la Chambre que telle est la confiance du chemin de fer Canadien du Pacifique dans son pouvoir de se protéger elle-même, que, lorsque la ligne sera construite au nord du lac Supérieur, le gouvernement sent qu'il ne lui incombera plus de garder la position qu'il s'était cru obligé de garder jusqu'ici, c'est-à-dire de refuser de consentir à la construction, dans la province du Manitoba, de lignes se reliant vers le sud à des chemins de fer américains. Je ne puis donner de meilleures preuves à la Chambre et au pays de la position atteinte par cette grande entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique, que quand je dis que nous avons senti qu'il n'était pas contraire à ce que nous devons au peuple de ce pays et à cette grande œuvre nationale, que le gouvernement ne se croyait pas obligé de suivre la politique restrictive quant à la province du Manitoba, que nous avons été obligés de maintenir.

L'honorable ministre des chemins de fer d'alors faisait cette déclaration, M. l'Orateur, lorsqu'il défendait le prêt de l'année dernière. Je considère que cette déclaration est d'un grand poids. A cette époque tout le pays crut à cette déclaration que dans un avenir rapproché, lorsque le chemin serait construit au nord du lac Supérieur, le gouvernement ne défendrait pas la construction de chemins de fer dans la province du Manitoba, mais permettrait de les construire. Je regrette qu'il n'en ait pas été ainsi et que la politique du gouvernement représentée par sir Charles Tupper ne doive pas avoir de suite. Je puis dire que la charte du chemin de fer Emerson et Nord-Ouest a été désavouée par le ministre de la justice parce qu'elle était dans l'esprit du contrat.

Telle a été la raison du désaveu ; ce n'était pas que le contrat demandât qu'elle fût désavouée. Dans le débat au sujet de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1880, l'honorable député de Cardwell (M. White) déclara qu'après la ratification de ce contrat le Manitoba aurait le droit de construire des chemins de fer à la ligne limitative internationale, et à cette époque il y avait une charte accordée pour la construction d'un chemin relié à une ligne américaine, et on nous dit que le contrat de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'y mettrait pas d'entraves. Nous avons aussi la déclaration du premier ministre durant le débat sur le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique que l'on ne pouvait intervenir dans la construction de chemins de fer dans le Manitoba ; que le Manitoba avait le droit d'accorder des chartes de chemins de fer dans cette province et que, de fait, pour me servir de ses propres expressions, ils ne pouvaient pas tenir le Manitoba en échec. Des chartes de chemins de fer ont cependant été désavouées. La charte du chemin de fer Emerson et Nord-Ouest a été désavouée parce qu'elle était contraire à l'esprit du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; et plus tard, pendant la session une décision fut rendue par le comité des chemins de fer, sur l'autorité du gouvernement et par l'entremise du ministre des chemins de fer, établissant qu'une charte de chemin de fer ne pouvait être accordée à des chemins de fer devant se relier à la ligne limitative internationale avec d'autres lignes. Cette décision fut rendue sur la demande que je fis d'une charte pour construire un chemin de fer depuis le Portage-la-Prairie jusqu'au lac des Bois. La raison du refus de cette charte fut donnée en ces termes :

A l'égard du bill (n° 60) pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer et de navigation du Portage-la-Prairie et du Lac-des-Bois, renvoyé au comité pour plus ample considération, ce dernier dit de nouveau que le préambule du dit bill n'est pas prouvé à sa satisfaction, parce que ce bill est incompatible avec les dispositions de l'acte 44 Victoria, chapitre 1, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, et avec le contrat fait et ratifié par le dit acte.

Il semble que le gouvernement croit, et il ne craint pas de le dire par ses officiers, que ce n'est pas seulement sa politique de désavouer les chartes de chemins de fer dans la province du Manitoba, mais encore de reconnaître qu'il est obligé par un contrat solennel avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de ne pas permettre la construction de chemins de fer au sud-est dans le Manitoba. C'est le temps aujourd'hui, que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande encore de l'aide au gouvernement, de lui demander de faire certaines concessions.

Nous n'aurons peut être par l'occasion—j'espère que nous ne l'aurons pas—de voir la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demander de nouveaux subsides. Nous avons donc une occasion favorable pour demander que cette clause reprochable soit retranchée du contrat. Les honorables députés des deux côtés de la Chambre ont déjà dit en différentes occasions, qu'il y avait de fortes raisons pour que cette clause établissant un monopole fût retranchée. L'honorable député de Provencher a dit que la raison pour laquelle des embranchements ne pouvaient pas être construits dans le Manitoba par des compagnies indépendantes du chemin de fer Canadien du Pacifique, était que la compagnie avait plein pouvoir sur les compagnies locales, et que les embranchements auraient à faire des conditions avec elle. L'honorable député de Victoria-Nord (M. Camoron), au cours de la discussion sur le chemin de fer depuis Medicine-Hat jusqu'aux mines de charbon de Galt, s'est servi du langage suivant :

Alors quand vous êtes rendu à Medicine-Hat, vous devez vous rappeler qu'il doit être transporté sur le chemin de fer du Pacifique canadien, de là au lieu de consommation, Winnipeg, ou Portage-la-Prairie ou autre endroit. Le chemin de fer du Pacifique canadien, par le pouvoir qu'il a de fixer les prix suivant son caprice, peut mettre sur un pied d'égalité tous les commerçants de charbon et les producteurs dans toute cette région.

Il est mal qu'une compagnie ait le pouvoir de déterminer arbitrairement les prix. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député faire la déclaration à laquelle j'ai fait allusion, parce que les honorables députés de l'opposition ont prétendu que le gouvernement avait le droit de mieux régler les taux chargés par le chemin de fer du Pacifique canadien ; mais je crois qu'à cause de la majoration du stock de la compagnie et pour d'autres raisons, ce droit est inefficace et que le gouvernement n'a aucun empire sur les taux chargés par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député de Victoria-Nord est apparemment arrivé à la conclusion que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a plein pouvoir de fixer arbitrairement les prix sur le chemin, et qu'il peut régler le prix auquel le charbon y sera transporté. Je ne donne pas mon opinion sur la nécessité de la concurrence à cause des prix chargés par le chemin de fer du Pacifique canadien. Les prix chargés sur le blé pour Montréal l'automne dernier étaient raisonnables, mais encore nous aurions pu obtenir de meilleurs prix si nous avions eu de la compétition et plus de chemins de fer locaux et indépendants dans la province. Je désire lire une résolution passée par le conseil de ville de Winnipeg le 2 juin, qui montre jusqu'à un certain point la manière dont la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien traite le peuple de Winnipeg, particulièrement sur le parcours sud. En supposant même que le chemin de fer du Pacifique canadien soit complété au nord du lac Supérieur, et qu'il y ait une ligne de steamers voyageant depuis Port-Arthur à l'est, la population du Manitoba pourra désirer voyager au sud et visiter Saint-Paul ou Chicago. Cette résolution se lit comme suit :

Que cette cité ayant considérablement gratifié le chemin de fer Canadien du Pacifique, croit que ses citoyens ont droit à quelque considération de la part de cette corporation et prie en conséquence la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de modifier le service de ses convois vers le sud de manière à le rendre plus commode pour nos citoyens en les rapprochant davantage des convois d'Emerson et de Grotna, et qu'une copie de cette résolution soit envoyée au surintendant général Egan.

Cette résolution fut proposée par l'échevin Pearson et appuyée par l'échevin Spencer, deux conservateurs. Les voyageurs ne pouvaient rencontrer les convois allant au sud, à Grotna et Saint-Vincent, à cause du changement des heures fait par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Les voyageurs pour Saint-Paul étaient obligés de rester plus de huit heures à ces endroits à cause de l'arrivée du convoi du chemin de fer Canadien du Pacifique quatre heures trop tard pour rencontrer les convois du sud. Il n'est pas bien

M. WATSON.

que le peuple soit soumis à de tels ennuis par cette compagnie. Lorsque ce changement dans les heures fut fait, il fut suivi d'un autre par lequel la compagnie ne voulait pas transporter d'immigrants de Grotna à Winnipeg excepté aux prix de première classe. Ceci est regrettable, car nous avons la déclaration du ministre de l'agriculture qu'un grand nombre de personnes des Etats-Unis vont au Manitoba. Mais le chemin de fer Canadien du Pacifique n'offre aucun avantage aux immigrants venant du sud au Manitoba. Pour les raisons données, je propose l'amendement :—

Que tous les mots après " que " soient retranchés et remplacés par les suivants : " comme condition de l'aide projetée à donner à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il soit stipulé que la compagnie ne prétendra plus qu'aucune ligne de chemin ne sera autorisée à être construite dans les limites du Manitoba, au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'exception des lignes qui se dirigeront au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, et que la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne sera permise dans les limites du Manitoba, en dedans de 15 milles de la latitude 49°."

M. ROYAL : L'honorable député de Marquette (M. Watson) a dit que le premier ministre a manqué à sa promesse ; que la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique en empêchant l'octroi de chartes pour construire des lignes de chemins de fer allant dans certaines directions, sera abandonnée après la construction de la ligne au nord du lac Supérieur.

Je ne vois pas que l'honorable premier ministre ait manqué à sa parole. Nous savons tous que cette ligne n'a pas encore été construite et que cette ligne sera faite sans doute vers la fin de cet été. Donc, je ne crois pas qu'il convienne à l'honorable député de dire que la promesse du gouvernement n'a pas été remplie en ce qui a rapport aux lignes d'embranchement au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique et dans le Manitoba.

On aurait certainement pu penser que l'honorable député se serait réjoui de cela et aurait cru de son devoir d'informer la Chambre que le chemin de fer Canadien du Pacifique a annoncé dernièrement qu'il construirait la ligne au sud-ouest du Manitoba.

Dernièrement, le premier ministre de la province, M. Norquay, écrivit à M. Egan, le surintendant de la section Est du chemin, afin de savoir si la compagnie était prête à construire cette ligne d'embranchement, et la réponse publiée dans les journaux du Manitoba, fut que telle était l'intention des autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ceux qui connaissent la politique de notre province savent qu'on en a dit beaucoup au sujet des pauvres cultivateurs du Sud-Ouest du Manitoba foulés aux pieds et pleins de longanimité. Mais, M. l'Orateur, ils ne disent rien de la nouvelle que des cultivateurs seront soulagés d'autant, que le Sud-Ouest sera construit jusqu'au Lac à l'Eau-Blanche, c'est-à-dire au nord de la Montagne de la Tortue. Mais la consistance n'est pas un des bijoux précieusement conservés par les honorables députés de l'opposition et leur parti. Voici un nouvel abandon au sujet de la construction des lignes d'embranchement dans le Manitoba qu'ils ont défendue si longtemps et avec tant de persistance, et avec laquelle ils ont essayé de faire tant de capital politique. Nous trouvons que le *Times* de Hamilton, qui, je crois, est un des organes de l'opposition, dit ce qui suit dans un de ses derniers numéros :

Quant les gouvernements paient au moyen d'octrois de terres pour des chemins de fer, les chemins de fer sont construits avant la colonisation. Ces quatre chemins de fer—

c'est-à-dire ceux qui sont subventionnés par des octrois de terres d'après ces résolutions.

ces quatre chemins de fer maintenant projetés parcourront quelque centaines de milles au cœur des territoires du Nord-Ouest. Cela n'est pas nécessaire pour le présent. Il y a beaucoup de terres incultes dans le Manitoba même, en dedans de 100 milles de la rivière Rouge. Si le gouvernement avait fourni l'argent comptant pour construire quelques courtes lignes de chemins de fer depuis la rivière Rouge et n'eût permis à nul autre qu'à des colons actuels de prendre des terres et ce sans aucun prix fixe, mais avec l'entente que ces terres seraient toujours sujettes à une taxe directe pour les fins publiques, le Manitoba serait joliment bien

colonisé. Les produits n'auraient pas été traînés au marché des centaines de milles à travers des régions inhabitées. Il n'y a pas 200,000 âmes dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest. Cette population pourrait être établie sur une étendue de 200 milles de longueur sur 100 milles de largeur, et 500 ou 600 milles de chemin de fer suffiraient à ce district.

Pour ces raisons, le *Times* d'Hamilton s'opposait aux octrois de terres aux chemins de fer du Sud-Ouest du Manitoba, du Manitoba et du Nord-Ouest, de Qu'Appelle et du Lac Long et autres, à qui le gouvernement avait décidé de donner une aide matérielle sous forme de subsides de terres. Les honorables députés de l'opposition s'écartent encore de leur politique, après avoir crié contre le gouvernement parce qu'il n'avait pas obligé le chemin de fer Canadien du Pacifique à nous donner des lignes d'embranchement avant que la ligne principale fût construite; ils disent, maintenant, qu'elles nous sont assurées, que nous n'en avons pas besoin, ou que, si nous en avons besoin, c'est seulement dans certaines directions. En d'autres termes, la population devrait être établie sur une certaine ligne, et nous devrions obliger les colons à laisser leurs terres et à s'établir à une distance raisonnable de la ligne déjà construite.

L'honorable député de Marquette (M. Watson) a parlé de la résolution passée par le conseil de ville de Winnipeg. Je ne vois réellement pas en quoi cette résolution peut avoir rapport à cette question. Nous savons tous qu'il est de l'intérêt, non seulement du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais encore du pays tout entier, d'empêcher nos immigrants de venir par les États-Unis. Nous savons tous quels efforts ont été faits par les autorités des chemins de fer américains pour empêcher les immigrants de venir au Nord-Ouest. Ils ont eu recours à toute sorte d'annonces et de dénominations, grossissant, dans ce but, les troubles de ce pays. Maintenant que les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique essaient d'empêcher les immigrants de passer à travers ce territoire, nous voyons les honorables députés de l'opposition chercher à faire quelque petit capital avec la résolution passée par le conseil de ville de Winnipeg, et ce, dans un but personnel, je n'en doute pas.

L'objet du changement dans le tableau des heures du mouvement des convois du chemin de fer Canadien du Pacifique est évident pour tout le monde. Si par ce changement d'heures on soumettait les immigrants à un trajet plus long, à une perte de temps plus considérable, et à des frais de voyage plus considérables, il pourrait y avoir quelque chose dans la résolution passée par le conseil de ville, et mon honorable ami de la gauche pourrait avoir quelque sujet de plainte. Mais, au contraire, le seul objet du changement d'heures est de forcer les immigrants qui viennent d'Europe au Canada à prendre nos propres chemins au lieu de tomber dans les mains des propriétaires des chemins de fer américains. Comme je l'ai dit, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique donne un passage depuis les bords de la mer jusqu'à Winnipeg ou n'importe quelle partie des Territoires du Nord-Ouest, pour une somme nominale; et je défie l'honorable député de dire que les Américains soient prêts à faire la même chose. Même s'il en était ainsi, ne serait-il pas important d'augmenter le trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique? Ne serait-ce pas avantageux pour le Canada? N'est-ce pas un devoir patriotique de le faire?

L'honorable député a cherché à démontrer que le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport des produits est extraordinairement élevé. De fait, il a dit qu'il voulait de la concurrence pour réduire ce tarif. Je suppose que l'honorable député—et je ne le blâme pas—veut faire transporter ses produits aux bords de la mer pour rien. Je ne crois pas que ce soit là la politique à suivre. Je crois que pour être prospère la compagnie doit imposer des taux qui lui rapporteront un profit. L'honorable député lui-même a admis que, l'automne dernier, lorsque le mouvement des produits agricoles a commencé, les taux étaient raisonnablement peu élevés. Je ne vois pas quel est l'objet de

l'amendement de l'honorable député. S'il était adopté il aurait pour effet de détruire la résolution, qui accorde des concessions de terres et qui pourvoit à la construction d'ombranchements de chemin de fer au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, ce que lui et son parti, de fait tout le monde, ont demandé dans les trois ou quatre dernières années. Je suppose que je n'ai pas besoin de dire que je suis pour voter contre l'amendement, parce qu'il tend à détruire ce dont nous avons surtout besoin au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Watson :

Pour :
Messieurs

Armstrong,	Fisher,	McMullen,
Auger,	Fleming,	Mills,
Bain (Wentworth),	Forbes,	Mulock,
Bernier,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Blake,	Guay,	Platt
Bourassa,	Gunn,	Ray,
Burpee,	Harley,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	King,	Springer,
Cartwright,	Kirk,	Sutherland (Oxford),
Casey,	Langelier,	Trow,
Casgrain,	Laurier,	Vail,
Catudal,	Lister,	Watson,
Charlton,	Livingston,	Weldon,
Davies,	McIntyre,	Wilson,
Fairbank,	McIsaac,	Yeo.—51.

CONTRE :
Messieurs

Bain (Soulanges),	Dupont,	McLelan,
Baker (Missisquoi),	Farrow,	McNeill,
Baker (Victoria),	Ferguson (Welland),	Massue,
Barnard,	Fortin,	Mitchell,
Eell,	Gagné,	Moffat,
Benoit,	Gigault,	Montplaisir,
Bergeron,	Girouard,	Orton,
Bergin,	Gordon,	Paint,
Bloisbeau,	Guilbault,	Pinsonneault,
Bowell,	Guillet,	Pope,
Rryson,	Hackett,	Riopel,
Cameron (Inverness),	Haggart,	Robertson (Hamilton),
Campbell (Victoria),	Hall,	Rose,
Carling,	Hesson,	Royal,
Caron,	Hickey,	Shakespeare,
Chapleau,	Homer,	Small,
Cimon,	Ives,	Smyth,
Cochrane,	Jamieson,	Stairs,
Colby,	Kaulbach,	Taschereau,
Costigan,	Kilvert,	Taylor,
Coughlin,	Labrosse,	Temple,
Coursol,	Langevin,	Tupper,
Outbert,	Lesage,	Valin,
Daly,	Macdonald (King),	Wallace (Albert),
Desaulniers (Mask'ngé),	Macdonald (sir John),	Wallace (York),
Desaulniers (St. Maurice),	Mackintosh,	White (Cardwell),
Desjardins,	Macmaster,	White (Hastings),
Dickinson,	McMillan (Vaudreuil),	Wood (Brockville),
Dodd,	McCallum,	Wood (Westmoreland),
Dugas,	McDougald (Picton),	Woodworth,
Dundas,	McDougall (O. Breton),	Wright.—93.

L'amendement est rejeté et les résolutions suivantes sont lues pour la deuxième fois sur les mêmes divisions et adoptées.

M. POPE : Je demande la permission de présenter le bill (n° 153) pour amender les actes concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique et pourvoir à l'achèvement et à l'exploitation profitable de ce chemin.

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

SUBSIDES—LES DÉPENSES PUBLIQUES.

M. BOWELL : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Avant que cette motion soit adoptée, je désire dire quelques mots sur une question que j'ai promis de signaler à l'attention de la Chambre il y a quelques soirs. Je vois qu'il est très à regretter que la prolongation extraordinaire de la session ait eu pour résultat

de nous empêcher de considérer cette question à une période moins avancée. Il doit être évident pour tous les membres de cette Chambre et pour toutes les personnes du dehors qui ont donné quelque attention à la chose que toute la situation financière a grandement changé depuis le jour où le ministre des finances a fait son exposé ordinaire des affaires du pays. Il est très clair que non seulement nous allons avoir en probabilité de nouvelles charges qu'on ne pouvait prévoir dans le temps et auxquelles il n'a pas été pourvu, mais qu'il y a un nombre considérable d'items du revenu sur lesquels l'honorable ministre ne peut plus compter maintenant. De sorte que toute la position a changé sous deux rapports et d'une manière défavorable. D'abord, M. l'Orateur, nous sommes si près de la fin de l'année, qu'il est relativement aisé pour nous de voir quelles sont probablement nos dépenses réelles et nos recettes réelles. Le 1er juin de cette année, je vois que notre revenu total s'élevait à \$29,633,000 et nos dépenses totales atteignaient le chiffre de \$28,204,000. Ceux qui prendront la peine d'examiner le même état pour l'année 1884 verront que, à la date correspondante le 31 mai, les dépenses s'élevaient à \$25,792,000; en d'autres termes, nos dépenses étaient de \$2,400,000 plus élevées le 1er juin dernier que l'année précédente, pendant que nos recettes, en tenant compte du fait que nous avons emprunté par un expédient dont on a parlé l'autre soir, environ un million de dollars des revenus de 1886—nos recettes, dis-je, en tenant compte de cette addition étaient presque semblables à celles de juin 1884, qui étaient de \$28,537,000, contre un revenu de \$29,633,000 jusqu'au 1er juin dernier, y compris ce million pour lequel il nous faut remercier ou le gouvernement en général ou le ministre du revenu de l'intérieur, et qu'on a réalisé au moyen du judicieux expédient par lequel on a donné six ou sept semaines d'avis aux personnes intéressées de l'intention du gouvernement d'imposer de nouvelles taxes sur les spiritueux.

Or, d'après les chiffres que je viens de donner, si nous supposons que la dépense, jusqu'au 1er juillet prochain, sera la même que durant la période correspondante, l'année dernière, et nous n'avons aucune raison de croire qu'elle sera moindre—au contraire, il est même plus que probable qu'elle sera beaucoup plus grande—notre dépense totale, à l'exclusion, apparemment, de toutes les sommes qui doivent être dépensées dans le Nord-Ouest, se montera, le 1er juillet prochain, à la somme de \$33,515,000. Je n'ai pas par devers moi les données nécessaires pour me mettre en état de présenter une estimation exacte de la partie de cette dépense totale, qui est chargée au compte de la rébellion du Nord-Ouest; mais prenant en considération le fait que les ministres n'ont pas jugé à propos de demander plus que \$700,000 avant le 1er juin, je crois être juste en considérant ces \$700,000 comme faisant partie de la dépense jusqu'au 1er juin. Or, nous savons, d'après l'exposé fait par le ministre des douanes, que le coût de la rébellion du Nord-Ouest va se monter à au moins \$4,000,000, et si, comme cela ne me semble pas d'être raisonnable, nous partageons cette somme de \$4,000,000 entre les années 1885 et 1886, il est clair que, ajoutant la moitié de cette somme, qui sera chargée à l'année 1885, aux \$700,000, dont je viens de parler, notre dépense totale, jusqu'au 1er juillet 1885, ne peut pas être au-dessous de \$4,819,000. Pareillement, si nos recettes, durant la balance de l'année 1885, correspondent à celles durant la balance de l'année 1884, il est également clair que la totalité de notre revenu, y compris même le montant si adroitement ajouté au revenu de la présente année, n'excèdera pas \$33,000,000, et qu'il y aura, comme je l'ai mentionné il y a quelque temps, un déficit probable d'environ \$1,819,000 pour le présent exercice.

Qu'on le remarque bien, mes observations s'appuient sur l'autorité des ministres et les données fournies par ceux qui ont spécialement la charge de ces départements; mais d'après ce que nous savons, et l'expérience des dernières années, il est à peu près évident que les chiffres que je viens

Sir RICHARD CARTWRIGHT

de mentionner sont très probablement exacts. Si vous remontez à 1882, vous trouverez que le 1er juin de cette année-là, la totalité de notre revenu était de \$29,554,000, et nos dépenses totales, d'après la *Gazette*, de \$22,553,000. De même, le 1er juin 1883, notre revenu total était de \$33,330,000, et nos dépenses totales de \$24,109,000, et comme je l'ai déjà fait observer, le 1er juin de l'année dernière, notre revenu total s'est monté à \$28,527,000, et notre dépense totale à \$25,792,000. Ainsi, la Chambre verra (si elle se donne la peine de comparer ces chiffres avec le total des recettes et le total des dépenses durant les trois années de 1882, 1883 et 1884) que l'estimation que je présente est très modérée. On remarquera que cette estimation renferme tout le montant, appartenant au capital, reçu en 1885, des terres fédérales, et qu'elle n'inclut pas la somme chargée au compte du capital, se montant, apparemment, à \$330,000, en 1885. Ainsi, donnant au gouvernement le bénéfice de ce procédé très extraordinaire, inauguré la première fois cette année, et consistant à charger toutes les dépenses au compte du capital, et à porter au crédit du revenu ordinaire toutes les recettes provenant de la vente des terres fédérales, nous aurions encore, d'après les données fournies par le gouvernement, une dépense totale de \$34,819,000, contre un revenu probable, apparemment, de \$33,000,000.

Je présume, comme je l'ai dit déjà, que nos recettes seront aussi élevées en 1885 qu'en 1884, après le 1er juin, et je puis ajouter qu'en faisant cette estimation, j'agis très libéralement envers les honorables chefs de la droite, parce qu'il est très évident qu'après l'énorme somme payée au compte de l'accise, dans le mois de mai, il y a lieu de croire que l'accise, dans le mois de juin, accusera une diminution considérable. En sus de cet expédient d'emprunter \$1,000,000 au revenu de l'année prochaine, et en sus de l'expédient d'ajouter au compte du capital, d'un côté, et, de l'autre côté, de créditer le revenu, comme on l'a fait pour la recette provenant des terres de la couronne, ces messieurs ont aussi ajouté au compte du capital un grand nombre d'items pour le matériel roulant et autres dépenses semblables pour le chemin de fer Intercolonial. Tous ces items, d'après un système régulier de comptabilité, comme je l'ai toujours prétendu, seraient chargés, comme ils devraient l'être, au compte de dépense ordinaire de l'année, en sorte que si vous teniez compte de la somme ainsi empruntée à l'exercice suivant, la somme irrégulièrement chargée, ou irrégulièrement créditée au revenu provenant de la vente des terres fédérales, et en même temps, si vous teniez compte de la somme irrégulièrement chargée au compte du capital, à l'article du chemin de fer Intercolonial, la Chambre verrait que le déficit qui nous menace apparemment, prendrait de bien plus grandes proportions, et se monterait presque à la somme de \$3,000,000, si non à cette somme même.

Mais ce déficit s'explique facilement, parce que je suis bien prêt à admettre qu'une très grande proportion de ce déficit est dû aux événements extraordinaires et imprévus, qui se sont produits dans le Nord-Ouest. Je ne censure pas, par conséquent, le gouvernement au sujet des dépenses causées par ces événements; mais je crois devoir signaler à la Chambre que si même une moitié de ce montant était chargée au compte des dépenses ordinaires de 1885, nous aurions le résultat dont j'ai parlé, et même si nous mettions cela de côté, à moins que les honorables chefs de la droite recourent à l'expédient d'emprunter ce \$1,000,000 au revenu de l'année prochaine, leur compte accusera un déficit très sérieux pour la présente année. Mais il nous importe plus de voir comment nos comptes se balanceront à la fin de l'année 1886. D'après l'exposé du ministre des finances, lui-même, en tenant compte de certaines sommes additionnelles qu'il se propose de soumettre sous forme d'estimations supplémentaires, il s'attend à un surplus d'environ \$700,000, qu'il attend de la vente des terres fédérales. Si cet item, que je crois très irrégulièrement porté au compte du revenu, était

déduit, l'honorable ministre, d'après ce qu'il nous a dit, le 3 mars 1885, ne pourrait joindre les deux bouts. Depuis cette date, comme chacun le sait, il y a eu des dépenses nouvelles énormes, pour le Nord-Ouest et autres fins.

Le revenu sur lequel l'honorable ministre comptait, a considérablement diminué, et cette diminution doit être déduite du revenu qu'il attendait. Je détaillerai sommairement les dépenses additionnelles, d'après les estimations que j'ai pu faire sur les états fournis par les ministres, et j'exposerai les divers items sur lesquels l'honorable ministre se trouvera en déficit, et nous pourrions voir alors quelle serait notre position financière durant le présent exercice. La Chambre sait très bien que la police à cheval nous a coûté tout près de \$500,000 par année, et si vous doublez cette force, et prenant en considération le fait qu'elle sera obligée de se mouvoir dans une région très étendue, et qu'elle doit être maintenue en bon état, ce n'est pas exagérer de dire que les 500 hommes que l'on se propose d'ajouter à la force, nécessiteront une dépense additionnelle, et que le total se montera pendant plusieurs années à environ \$1,000,000 par année. Ce sera une dépense additionnelle et permanente de \$500,000 par année. Il est également clair que l'espoir des ministres de réduire considérablement les dépenses pour les sauvages ne se réalisera pas. Je crois, au contraire, qu'au lieu d'épargner, comme ils en expriment l'espoir, une somme de \$300,000 ou \$400,000, sur l'administration des affaires indiennes, nous devons nous attendre à ce que cette branche du service public coûte au moins autant que par le passé, et probablement beaucoup plus.

Il sera nécessaire, je le crains, de tenir plus rigoureusement les sauvages dans leurs réserves, et la prudence exigera que l'on agisse de manière à ne pas les pousser au désespoir. Je crains que nous soyons obligés de continuer le système que nous avons commencé, et de les nourrir, ce qui nous coûtera non pas la somme que nous avons l'habitude de dépenser, mais au moins \$500,000 de plus que la somme qui devait être dépensée d'après les estimations ministérielles soumises à la Chambre pour l'exercice de 1886. Puis, il y a la question des autres militaires, qu'a mentionnée le ministre de la milice, cette après-midi. Nous n'avons pas les détails; mais je ne crois pas m'éloigner considérablement en estimant cette dépense additionnelle à \$150,000, ou \$200,000. Elle sera peut-être plus élevée; mais je prends la plus petite estimation, c'est-à-dire, \$150,000. D'après ce que j'ai pu comprendre, par les explications du ministre des douanes, en proposant les résolutions concernant le Manitoba, le subside additionnel à être accordé au Manitoba, entraînera une dépense annuelle, permanente, de \$150,000, ou à peu près cette somme. Il est très clair que l'intérêt que le ministre des finances, dans son exposé de mars dernier, s'attendait à payer sur la dette, sera très considérablement augmenté. Il ne s'attendait pas, apparemment, alors, à pourvoir au paiement de \$5,000,000 de plus à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. De fait, d'après ce que j'ai pu comprendre dans ses explications, il comptait pouvoir recevoir une somme considérable de cette compagnie, d'ici à quelques années, et de baser ses opérations financières sur cette attente. Mais il y a bien plus.

En sus de ces \$5,000,000, il sera obligé, d'après les propres déclarations du gouvernement, de pourvoir au paiement de pas moins de \$4,000,000 additionnels, pour payer les dépenses faites pour la pacification du Nord-Ouest. On a déposé sur le bureau de la Chambre des résolutions, pour entreprises de chemins de fer, qui ajouteront, permanentement, \$80,000 par année aux dépenses publiques, et nous avons plusieurs autres dépenses qui augmenteront considérablement les charges permanentes du pays; mais comme ces dernières dépenses ne sont pas encore votées, je les estimerai plutôt au-dessous de leur valeur qu'au-dessus. Ainsi, j'estimerai approximativement l'intérêt de plus à payer à \$440,000, étant l'intérêt sur les deux sommes de \$4,000,000

et \$5,000,000, et de \$80,000 additionnelles qui doivent être payées aux diverses lignes de chemins de fer que nous nous proposons de subventionner. Puis, nous avons un autre petit item, la dépense que nécessitera la mise en opération de l'acte concernant le cens électoral, si cette mesure devient loi, et nous avons diverses autres augmentations de dépenses de moindre importance, dont quelques-unes se rattachent à votre propre bureau, M. l'Orateur; dont quelques autres sont faites pour d'autres objets, tels que la nomination de deux bibliothécaires et autres objets de ce genre. Toutes ces augmentations ne devront pas être beaucoup au-dessous de \$200,000. Il est donc très probable, pour dire le moins, que nous allons augmenter nos charges permanentes d'environ \$1,940,000 au delà du montant que le ministre des finances s'attendait à payer quand il a fait son exposé financier. D'un autre côté, je ne pense pas que le gouvernement, lui-même, prétende qu'il percevra, durant l'exercice prochain, les \$700,000 sur la vente des terres fédérales qu'il a compté dans son estimation.

Je crains que les troubles du Nord-Ouest aient pour effet de réduire considérablement le revenu qu'il attendait de cette source, et si nous recevions \$300,000 ou \$400,000, ce serait encore plus que mes prévisions; et mettant de côté, pour le moment, la question de savoir si cette somme doit être portée au crédit du compte du revenu ordinaire, il est clair, d'après moi, que nous devons déduire au moins \$300,000 du revenu que l'on attend de cette source. Il y a un autre item très intéressant et d'une très grande importance—celui de \$1,500,000 que le ministre des finances s'attend à recevoir de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, comme intérêt sur le prêt qui lui a été fait à 5 pour 100. Je crois que nous ferions bien de retrancher entièrement cet item. Je ne crois pas, moi-même, à l'efficacité du procédé, qui consiste à prêter de l'argent à son débiteur pour le mettre en état de nous payer l'intérêt sur notre avance, et à moins que cet intérêt soit payé par le gouvernement, je n'ai pas le moindre espoir que la compagnie du Pacifique, durant l'année prochaine, dans tous les cas, soit en état de nous payer ce montant considérable. Or, le résultat réel est celui-ci: pendant que les charges permanentes vont être augmentées de \$1,940,000, il n'est que trop probable que le revenu sur lequel l'honorable ministre des finances comptait sera diminué de pas moins de \$1,800,000 (\$1,500,000 dues par la compagnie du Pacifique pour intérêt, et \$300,000 de diminution sur la vente des terres fédérales), faisant une somme totale de \$3,740,000 de dépenses, d'un côté, et de diminution de recettes, de l'autre. Vous avez, aussi, à vous rappeler qu'en partageant, comme je l'ai déjà dit, les \$4,000,000 que les troubles du Nord-Ouest vont nous coûter, entre les deux années 1885 et 1886, vous avez à ajouter quelques \$2,000,000 aux dépenses de l'année 1886, et vous vous souviendrez aussi que \$1,000,000, qui, à proprement parler, appartient à 1886, a été déjà emprunté par le gouvernement et appliqué à l'exercice de l'année 1885. Telle est la situation, à première vue même, et selon les informations fournies par le gouvernement lui-même. Mais il faut tenir compte des éventualités avant d'être bien sûr de notre position future. Nous savons d'après l'expérience qu'il peut devenir nécessaire d'assister de nouveau la compagnie du Pacifique. On nous dit que la dernière assistance demandée sera un règlement complet et final. On nous disait la même chose en 1881, quand nous avons passé un contrat avec la compagnie; on nous a dit la même chose l'année dernière, quand nous avons accordé à celle-ci une aide de 30 millions, et aujourd'hui on nous dit encore la même chose. Je serais très heureux, si nous en étions arrivés à un règlement final et complet; mais vu la position, vu la condition, surtout, des affaires dans le Nord-Ouest, il me semble que nous courons le risque—et nous ne pouvons nous exempter de l'inclure dans nos calculs—de recevoir de nouvelles demandes de la part de cette compagnie, et le gouvernement peut être forcé de l'assister davantage. Il est

aussi très clair que les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial vont devenir pour nous une source d'embarras considérable.

D'après l'exposé fait par le ministre des finances, les dépenses de ce chemin excèdent de \$200,000 à \$300,000 ses recettes. On projette actuellement certaines mesures, qui, si elles sont exécutées, contribueront considérablement à rendre le chemin de fer Intercolonial plus improductif qu'à présent. Cependant, comme ces mesures n'affecteront probablement pas ce chemin durant l'année courante, ou l'année prochaine, j'attire seulement l'attention sur un fait, que nous ne devons pas perdre de vue en estimant les dépenses probables qu'il nous faudra faire pour le gouvernement du pays. Il y a une troisième raison, qui requiert une grande attention de notre part. La compagnie du chemin de fer du Pacifique et le gouvernement ont dépensé, sur cette grande entreprise, de fortes sommes d'argent, durant les trois ou quatre dernières années. Or, M. l'Orateur, ce chemin va se terminer promptement. Le gouvernement et la compagnie dépenseront sur ce chemin, je présume, très peu d'argent de plus. Ils n'ont plus, dans tous les cas, à dépenser aucune de ces fortes sommes qui ont été absorbées par cette entreprise durant les années dernières, et je n'ai pas besoin de dire aux hommes d'affaires de cette Chambre, ou aux hommes d'affaires hors de cette Chambre, que l'achèvement d'une aussi grande entreprise devra se faire sentir considérablement sur les importations, et, conséquemment, sur le revenu public, de 1886. De plus, nous ne devons pas oublier que nous avons été obligés, dans les derniers douze mois, d'augmenter notre dette publique plus que nous ne l'avons jamais fait dans une simple année. Abstraction faite de la conversion de nos obligations 5 pour 100, il appert, d'après l'exposé fait par le ministre des douanes, qu'il nous a fallu faire de nouveaux emprunts au montant de \$65,000,000, durant les douze derniers mois.

La somme de \$25,000,000 a été empruntée en juillet, ou juin dernier, par le ministre des finances, et ce dernier est en voie de négocier un autre emprunt de \$20,000,000. Puis, d'après l'exposé que je viens de mentionner, une autre somme de \$20,000,000 sera requise pour nous mettre en état de faire face à nos engagements les plus pressants, que l'honorable ministre des douanes, à ma demande, a énuméré l'autre jour. En sus de tout cela, M. l'Orateur, le ministre des douanes nous a signalé certaines autres obligations, se montant à environ 10 millions, qui ne sont pas toutes échues, mais qui existent réellement, et auxquelles nous devons pourvoir. Nous savons que le 1er juin la dette totale du pays se montait à \$258,711,000, dont 16 millions sont à l'état de dette flottante, qu'il nous faut payer par quelques-uns de ces nouveaux emprunts; mais comme nous devons emprunter 40 millions de plus, d'après l'exposé de l'honorable ministre des douanes, il est clair qu'en mettant de côté les obligations non encore échues, notre dette nette, y compris ce que nous aurons à payer en 1886, se monte à \$282,711,000. Et si, comme l'on pourrait le faire justement, dans un tel calcul vous tenez compte des obligations que nous avons contractées et auxquelles il faudra pourvoir bientôt, vous ne sauriez estimer notre dette totale à moins de \$294,000,000. Je ne m'occupe pas des déductions que l'on pourrait faire pour établir le montant de notre actif net, et cela pour la simple raison suivante: il me serait entièrement impossible de faire un calcul que les honorables messieurs de la droite seraient disposés à admettre.

Nous pourrions nous entendre sur une partie de ce qui constitue notre actif; mais nous ne saurions tomber d'accord sur la valeur d'un actif tel que celui de nos avances faites à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, sous les circonstances actuelles. C'est pourquoi je n'entreprends pas de faire l'estimation de la dette nette actuelle. Je me contente de signaler, d'après les états fournis par le gouvernement, lui-même, que notre dette actuelle se monte à

Sir RICHARD CARTWRIGHT

282 millions, sans compter les obligations non encore échues, et qui portent la dette totale à au moins 292 millions. Mais dans les états fournis, M. l'Orateur, il n'y a rien pour fortifier nos réserves, qui, d'après moi, ne sont pas à la hauteur des très lourdes obligations que nous avons contractées en tirant, sous forme d'emprunts, sur nos banques d'épargnes et en empruntant encore par l'émission des billets du trésor fédéral. Ces obligations, comme je l'ai déjà dit, se montent à 47 ou 48 millions, pour lesquels nous n'avons pour y faire face, qu'une réserve d'une couple de millions et demi en or, et, une couple de millions, je crois, d'obligations portant la garantie impériale. Mais, M. l'Orateur, les honorables messieurs de la droite peuvent croire que cet état de chose n'a produit aucun mal; mais s'ils veulent examiner de près la question, ils trouveront que je suis entièrement dans la vérité en déclarant que nous avons souffert grandement de notre imprévoyance, qui nous a forcés d'emprunter ces sommes considérables, et de pourvoir aux échéances qui nous arrivent dans les présentes circonstances. Il est très vrai qu'un concours de circonstances favorables nous a exemptés des pertes, ou des inconvénients auxquels nous étions exposés; mais il est également vrai que, pour avoir administré les affaires de manière à ce que ces lourdes obligations arrivent à maturité dans le même temps, nous sommes forcés, et nous serons forcés, pendant vingt-cinq ans, ou peut-être cinquante ans, à payer quelques 20 pour 100 de plus pour l'argent que nous empruntons.

Il n'y a aucun doute qu'avec de la prudence et du soin de la part de ceux qui gouvernent le pays, on aurait pu aisément emprunter de l'argent à Londres à 3½ pour 100. L'intérêt de l'argent a baissé considérablement depuis huit ou neuf ans, et je suis en dedans de la vérité en disant que l'intérêt de l'argent, par tout le monde, et surtout dans les grands centres monétaires, a baissé de pas moins de 30 pour 100. Il y a maintenant neuf ans, j'ai moi-même, M. l'Orateur, négocié pour le gouvernement canadien, un emprunt à 91, portant 4 pour 100 d'intérêt, et je vois que l'honorable ministre des finances a pu, l'autre jour, vendre à 99 ces obligations 4 pour 100. Notre crédit est donc de 8 pour 100 meilleur, aujourd'hui, qu'il ne l'était il y a neuf ans; mais, d'un autre côté, le taux moyen de l'intérêt a baissé de 30 pour 100, et nous n'avons pas réalisé le profit que nous aurions dû réaliser, avec une prudence ordinaire, en effectuant ces grandes transactions. Ces transactions sont maintenant d'une telle proportion, que le fait que je signale présentement est d'une très grande importance, et je vais montrer à la Chambre la perte très grande que nous avons essuyée par suite de cette incurie. D'abord, sur les 25 millions qui ont été empruntés en juin ou juillet dernier, il est clair que nous avons perdu ½ pour 100 sur l'emprunt, lui-même, et aussi ½ pour 100, en consentant à créer un fonds d'amortissement pour cet emprunt.

Sur les 25 millions d'obligations que nous avons renouvelées, l'autre jour, à 99, nous avons subi à peu près une perte égale. Sur les 40 millions que nous aurons à emprunter, si, comme je suis heureux de l'entendre dire, l'on trouve qu'il n'est pas nécessaire, ou expédient de créer un fonds d'amortissement pour cet emprunt, la perte, probablement, ne sera que de ½ pour 100. Mais la somme totale perdue est celle-ci: sur ces trois opérations financières, d'abord, sur les 25 millions que nous avons empruntés, et qui nous coûtent réellement, y compris le fonds d'amortissement, 4½ pour 100; ensuite, sur les 25 millions d'obligations que nous avons renouvelées, l'autre jour, et qui nous coûtent un peu plus de 4½ pour 100—c'est-à-dire, environ £4.11s, je crois, ou 11s 6d. par année—et sur les \$40,000,000 que nous nous proposons d'emprunter à 99, notre perte totale, si mon calcul est correct, comme j'ai lieu de le croire, car nous aurions toujours pu, aisément, emprunter, et nous aurions dû emprunter à 3½ pour 100, se montera à pas moins de \$700,000 par année, pendant une période de 25 à

50 ans, selon la longueur du temps fixé pour les échéances. Il est vrai qu'une faible partie du fonds d'amortissement sera ultérieurement recouvrée; mais vous devez vous rappeler que (bien que nous paraissions l'avoir oublié entièrement dans une grande partie de notre législation) le pays est taxé pour chaque denier que nous sortons du trésor. L'une des principales raisons que j'ai toujours alléguées contre le fonds d'amortissement inutile que nous avons maintenu, c'est qu'en prélevant ce fonds, même d'après le système de taxation le plus économique, vous êtes obligés de tirer sur le peuple une bien plus grande somme d'argent que vous en faites entrer dans le trésor, et sous les circonstances actuelles, ce mal s'est singulièrement aggravé.

Puis il y a une autre chose que je regrette encore plus. Après avoir placé notre emprunt $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur le marché, il est très regrettable que les circonstances aient forcé le gouvernement à abandonner la position qu'il avait prise. Je ne puis maintenant considérer la position du gouvernement, en empruntant à 4 pour 100, après avoir essayé d'un emprunt à $3\frac{1}{2}$ pour 100, comme un mouvement rétrograde. Je ne me sens pas présentement disposé à critiquer la chose en elle-même. C'est peut-être la meilleure ligne de conduite à adopter; mais il est également clair que c'est seulement par suite de son imprévoyance; par suite des avances extravagantes qu'il a été forcé, ou qu'il s'est cru forcé de faire à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, si nous avons été obligés de payer beaucoup plus pour nos emprunts que nous aurions dû le faire, et que nous avons été obligés d'abandonner pour le présent, l'idée d'emprunter à $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur le marché de Londres.

Comme chacun le sait, il est bien difficile de retracer une démarche de ce genre. Si après avoir essayé de mettre un emprunt à taux le plus bas, il faut en revenir au taux plus élevé, prévalant antérieurement, chacun peut voir que c'est chose peu aisée pour quiconque se trouve après cela chargé de mettre un emprunt à flot, de faire cette opération avec succès au taux le plus bas du marché.

Mais voici sur quoi je désire tout particulièrement attirer votre attention.

Nous avons ici, en pleine figure, le fait clair et incontestable qu'une partie considérable du revenu sur lequel compte le gouvernement doit baisser, qu'il y a des dépenses très fortes à encourir, dépenses auxquelles les honorables ministres n'ont pas encore pourvu; cependant, nous ne voyons pas et il n'y a pas encore d'apparence qu'ils prennent les mesures nécessaires pour rétablir l'équilibre entre les dépenses et les recettes, équilibre qui, d'après leurs admissions, est fort sérieusement compromis.

Après avoir étudié la position telle qu'exposée par les membres du gouvernement eux-mêmes, je profiterai de l'occasion, quoique la chose ait déjà été faite, d'attirer votre attention sur la position dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui après un laps de dix-sept ou dix-huit ans. Il n'est pas un membre de cette Chambre qui ne sache que lorsque la Confédération a été fondée, le total de nos dépenses s'élevait à peine à treize millions et demi. C'est un fait bien connu que durant l'espace d'environ sept ans, ces dépenses se montèrent à environ \$23,313,000. On sait aussi parfaitement que quatre années durant, les dépenses se maintinrent pratiquement au même niveau, et qu'en 1878 elles n'avaient atteint que le chiffre de vingt-trois millions et demi. Depuis lors nos dépenses ont suivi une progression arithmétique ascendante, l'an dernier elles ont atteint le chiffre de \$31,107,000, et cette année il y a tout lieu de craindre, comme je l'ai déjà dit, qu'elles arrivent aux chiffres de pas moins de \$34,800,000; il est possible et même très probable que la somme en soit beaucoup plus considérable en 1886. Il n'y a pas à discuter le fait que ces augmentations énormes, se produisant comme je l'ai dit, durant deux périodes distinctes de sept années chacune, peuvent bien ne pas avoir pour cause de graves fautes d'administration de la part du gouvernement sous lequel elles se sont produites.

Maintes et maintes fois on a signalé au gouvernement et à la Chambre le fait que nous augmentions nos dépenses et notre dette, sans tenir le moindre compte du progrès réel des ressources et de la population du pays.

M. le Président, on a prétendu et très probablement on prétendra encore qu'il y a eu des causes spéciales qui, de 1867 à 1874, et de 1878 à 1885, ont justifié ou au moins excusé ces augmentations. En réponse à cette assertion, j'indiquerai du doigt le fait que, durant toute la période depuis 1874 jusqu'à 1878, alors que, en somme, il n'y a pas eu d'augmentations de dépenses, il y a eu des obligations de bien haute importance, des obligations nouvelles et additionnelles; cependant, que trouvons-nous en 1878: que l'augmentation des dépenses publiques dépassait à peine \$1-6,000 les dépenses de 1874. Il y a eu pourtant durant cette période d'énormes travaux publics, qui grevaient le budget d'un intérêt bien lourd; il y avait de fortes dépenses pour la gendarmerie à cheval qui avait été organisée au commencement de 1874; les frais de l'administration des affaires des sauvages augmentaient toujours; il y avait des frais pour le fonds d'amortissement; des frais pour les postes; des frais pour l'exploitation d'une partie de l'Intercolonial; des frais pour la cour suprême, nouvelle institution dans le pays; et un grand nombre d'autres frais aussi autorisés. Cependant, M. le Président, malgré ces obligations—et qu'on se rappelle bien qu'elles sont exactement celles que le gouvernement d'aujourd'hui a prises en 1878—malgré ces obligations, dis-je, nous voyons que durant la période de quatre années dont je parle, nous avons réussi en fin de compte à ramener les dépenses précisément au même chiffre auquel nous les avions trouvées à notre arrivée au pouvoir. Qu'on ne vienne pas dire qu'il n'est pas juste de ne prendre que le chapitre des dépenses, car nous trouvons que l'augmentation des taxes a suivi la même raison proportionnelle.

Nous trouvons qu'en 1866, la taxe totale était de \$11,000,000. Cependant, M. le Président, nous constatons qu'aujourd'hui, la taxe totale s'élève à environ \$25,000,000, et que si l'on avait pourvu à d'autres charges additionnelles d'un caractère permanent, on eût perçu \$27,000,000 durant l'année courante. De sorte que le pourcentage d'augmentation de la taxe a été aussi fort, relativement, que l'augmentation de la dépense durant cette période.

M. le Président, en face de la rapidité énorme avec laquelle la dette a augmenté, en présence de l'augmentation vertigineuse de la dépense et de l'impôt, je le déclare, nous nous trouvons dans une situation qui requiert la plus sérieuse attention de tout homme qui a le plus léger souci du crédit de son pays. Le gouvernement ne semble pas disposé à s'en occuper; raison de plus pour nous, députés de la gauche, de montrer du doigt la situation dans laquelle nous sommes. Il n'est, d'après moi, que le résultat naturel de la pratique que le gouvernement a suivie. Il a préféré mépriser les règles et chacune des leçons de son expérience, de l'expérience universelle, je puis dire des gouvernements placés dans des circonstances analogues. C'est devenu pour ainsi dire de règle dans tous les pays comme le nôtre qu'à la suite d'une période de grand progrès, il faut avoir à envisager une période de profonde dépression; si on lâche bride à la dépense, si l'on se permet de prendre tous les surplus accidentels pour justifier d'énormes dépenses, on arrive en peu de temps, au même résultat qu'aujourd'hui.

J'ai parlé de la baisse du revenu. Personne ne voudra prétendre que tout probablement nous recevrons des terres publiques ou du chemin de fer Canadien du Pacifique la somme d'argent que le ministre des finances s'attend de toucher. L'augmentation de la dépense est donc chose certaine. Personne ne prétendra non plus que j'ai faussé ou exagéré les différents articles de dépense que j'ai énumérés; cependant tous ces articles constituent des additions permanentes ou tout au moins pour de longues années, à nos obligations annuelles. Il est également évident pour

tous ceux qui ont étudié nos marchés monétaires que nous avons éprouvé une très forte perte par suite des conditions défavorables de nos derniers emprunts, défavorables en ce sens que nous nous sommes trouvés dans l'impossibilité de profiter, dans une certaine mesure, de la grande baisse survenue dans la valeur de l'argent depuis les dernières six ou sept années. Il est également certain, comme d'ailleurs tout banquier peut le dire, que nos réserves d'or en ce moment sont absolument insuffisantes au rachat d'une fraction énorme de la dette que nous pouvons être appelés à faire à peu de jours d'avis. Il est également évident que le gouvernement, apparemment, n'est pas disposé, ou n'est pas capable dans le moment, de prendre des mesures justes et acceptables, pour faire face aux embarras qui nous arrivent. Je dois le dire au gouvernement, les événements possibles sont très graves; la situation est plus que tendue.

Et il y a encore une autre chose d'une importance plus qu'ordinaire sur laquelle je désire attirer l'attention de cette Chambre; c'est que non-seulement la dépense, d'une manière générale, a énormément augmenté; mais nos dépenses fixes, permanentes, se sont accusées dans des proportions énormes. Lorsque j'on vient à examiner en détail le montant de nos dépenses permanentes, je constate qu'elles ont pris des proportions de beaucoup plus considérables que je ne l'aurais cru, et qu'elles sont aussi, je crois, de beaucoup plus grandes que les honorables membres de l'opposition ne le soupçonnent. Prenant les dépenses telles que je les trouve dans les estimations—dépenses qui, il ne faut pas l'oublier—sont à un chiffre de beaucoup moins élevé qu'elles ne le sont réellement, comme je m'en vais le démontrer—je constate, que pour 1886, l'on a évalué à pas moins de \$10,873,000 la dépense pour la dette ainsi que le fonds d'amortissement, et les frais d'administration, y compris le fonds d'amortissement sur le dernier échange ou conversion à 5 pour 100. La dépense pour les subsides s'élève à \$3,962,000. On a évalué à \$7,507,000 la dépense pour ce que l'on appelle la perception du revenu, y compris, bien entendu, les frais pour le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial. La dépense pour les sauvages, en vertu de traités pour la plus grande partie, doit se monter à \$1,100,000 ou plus; ce qui fait en tout \$23,448,000, sans compter l'appropriation de \$410,000, pour intérêt additionnel et la subvention en faveur de Manitoba, qui s'élève à \$150,000 de plus. C'est à dire que, pratiquement, nous nous trouvons dans cette situation-ci: nos dépenses pour 1886 vont s'élever à environ \$24,000,000. C'est de beaucoup plus considérable que la dépense en 1878 ne l'était pour toutes les fins de l'administration.

Les dépenses d'un caractère absolument fixe, permanent, que la population du pays a actuellement à subir, sont d'un demi-million, ou de bien près, plus considérables que le l'étaient en 1878 tous les frais d'administration. Voilà un fait que, d'après moi, le gouvernement devrait prendre à cœur. Il est d'une gravité plus qu'ordinaire. C'est un fait qui peut avoir des conséquences des plus sérieuses, parce qu'il indique à l'évidence que l'on opère tout simplement sur marge, et qu'il survienne la plus légère diminution dans nos revenus, il n'y a pas de doute que cette diminution pourrait avoir une influence pernicieuse sur l'efficacité du service, parce qu'en effet, comme je l'ai dit, cette efficacité du service dépend absolument de cette marge—bien petite relativement—qui peut exister entre la somme de nos dépenses fixes que l'on a évaluées à \$24,000,000, et le montant de \$33,000,000 que l'on s'attend de retirer de toutes nos sources de revenus.

Voilà ce qui peut s'appeler une proportion énorme. Je ne sais pas s'il existe quelque part un pays d'une population égale à la nôtre, où il puisse y avoir entre les dépenses permanentes d'administration et les revenus une proportion semblable, et je serais bien aise que les membres du gouvernement fussent mieux informés à ce sujet-là que je puis l'être, et en état de pouvoir me citer l'exemple de quelque

Sir RICHARD CARTWRIGHT

cas semblable. Mais, mes honorables amis de la droite vont peut-être me dire que les montants doivent se créditer des deux côtés, c'est-à-dire qu'il y a les revenus comme les dépenses des chemins de fer, qu'il y a les revenus des bureaux de poste comme il y a les dépenses d'administration de ces bureaux; je leur ferai remarquer ceci: comme le ministre des finances a calculé que le revenu des taxes allait être d'environ \$24,000,000 ou quelque chose de plus, et que d'après mon opinion il faudra prélever au moins \$27,000,000 de taxes, si nous voulons, pour me servir d'une expression populaire, attacher les deux bouts l'année prochaine, du budget déduisez si vous y tenez ces articles que l'on peut créditer des deux côtés, et vous constaterez que la dépense que la taxation absolue est appelée à couvrir et supporter s'élève à quelque chose comme \$18,000,000 sur les \$24,000,000 que nous nous attendons de retirer, ou \$27,000,000 qu'à mon avis il nous faudra nécessairement prélever au moyen des taxes.

Je dis que c'est une dépense absolument disproportionnée, et je considère que ce qu'il peut y avoir de plus malheureux dans la situation où nous sommes, c'est le fait que nos dépenses permanentes aient augmenté dans des proportions aussi considérables, grâce à la ligne de conduite ou à la politique suivie par les honorables membres de l'autre côté. Faisons une comparaison. Mes honorables amis de la droite ne veulent pas entendre parler de comparaison avec les Etats-Unis; alors je vais en faire une autre. Je vais comparer notre position avec celle de l'Angleterre. Le revenu, là, vaut au moins quatorze fois le nôtre. Tout le monde sait que la richesse tangible de l'Angleterre est de beaucoup plus que quatorze fois plus considérable que la nôtre; il nous est impossible d'évaluer notre richesse virtuelle. Comparativement, notre position se trouve celle-ci: supposons pour un instant que le chancelier de l'Echiquier, en Angleterre, se trouve dans l'obligation de venir déclarer aux Communes que durant le cours de l'année il a fallu emprunter £200,000,000 sterling, dont £150,000,000 pour couvrir des dettes nouvelles, augmentant ainsi la dette publique d'une nouvelle dépense permanente; admettons qu'à part cela le chancelier ait à déclarer de plus à la Chambre qu'il y a un déficit apparent de £5,000,000 et un autre déficit de £10,000,000 d'imminent; qu'enfin, en conséquence de l'état de troubles dans lequel se trouvent les Indes ou l'Irlande, il va nécessairement falloir augmenter d'une manière considérable la force militaire du pays, c'est absolument là notre situation. Mais qu'est-ce que l'on penserait en Angleterre, si, dans un tel état de choses, le premier ministre allait ajouter de plus que, regardant comme expédient d'éviter là-dessus la discussion, il croyait à propos de proposer une mesure pour défranchiser ses adversaires par tout l'Angleterre et allait jusqu'à les inviter à employer le restant de la session à donner aux détails d'une aussi étrange mesure leur plus sérieuse considération.

J'admets qu'il nous est difficile de comprendre ce que peut réellement signifier cette énorme augmentation de notre dette. Dettes établies et connues prises en ligne de compte, nous constatons ici que dans l'espace de dix-huit années, nous avons augmenté de \$200,000,000 le passif brut du Canada. En 1868 ou en 1867, notre dette brute était de \$93,000,000 ou \$94,000,000. En 1885, notre passif, y compris ces dettes établies, sera de \$292,710,000, c'est-à-dire que pendant ces dix-huit années notre dette brute a augmenté de bien près de \$200 millions, c'est-à-dire que, c'est en moyenne une augmentation d'à peu près \$12,000,000 par année depuis que la Confédération existe. C'est comme si la dette de l'Angleterre se trouvait à avoir augmenté de \$2,000,000,000, ou encore, comparativement à la population des deux pays, c'est comme si la dette des Etats-Unis avait augmenté pendant la même période de \$2,600,000,000. Pendant le même temps, nous avons augmenté la taxation de \$1,000,000 par année, ce qui équivaut à une augmentation de taxe de \$170,000,000 pour l'Angleterre ou de \$220,000,-

000 pour les Etats-Unis. Et pour tout cela, qu'est-ce que nous avons à montrer ? Qu'avons-nous à montrer au peuple du Canada en retour de ces \$200,000,000 d'augmentation de la dette et pour avoir presque triplé notre taxation annuelle ? En réalité nous avons ceci : nous avons deux chemins de fer, l'un peut avoir de la valeur, mais,—et c'est probablement pour cela—nous avons cru devoir le donner gracieusement ; nous avons payé pour, ou plutôt nous payons encore ; dans tous les cas, ce qui est certain c'est que nous avons pour ce chemin de fer engagé notre crédit pour la jolie somme de \$100,000,000. C'est mon avis que c'est un chemin de fer qui promet beaucoup, mais encore une fois, M. le Président, c'est pour cela sans doute que nous avons cru devoir nous en départir. Mais nous en avons un autre chemin de fer, le chemin de fer Intercolonial, mais celui-là n'a pas encore tenté personne, que je sache ; dans tous les cas pour le moment personne ne tient à nous l'enlever des mains, et comme ce chemin de fer est pour une part assez considérable dans la dette que nous avons contractée, et qu'il indique à l'évidence comme nous avons été d'une sagesse et d'une discrétion excessive, j'aimerais à entretenir la Chambre quelques instants sur l'histoire de ce chemin de fer tel que nous la trouvons dans les comptes publics.

D'honorables amis de la droite ont prétendu que le chemin de fer Intercolonial a été administré avec tant de succès sous leur sage direction que, pendant que mon ami, l'honorable membre pour York-Est (M. Mackenzie) s'est trouvé en face de déficits sérieux quant au fonctionnement de ce chemin de fer, eux, au contraire, se trouvent en état de montrer un surplus de pas moins de \$10,000 pour l'année dernière. M. le Président, je me propose de démontrer à la Chambre de combien peu de valeur sont ces balances de compte. Je m'en vais démontrer à quels résultats on en est arrivé avec l'Intercolonial. D'abord, je constate que lorsque mon honorable ami le député de York-Est est sorti de charge, le compte du capital du chemin de fer Intercolonial s'élevait à la somme de \$36,091,000, et si maintenant vous tenez compte des sommes contenues dans les estimations pour 1885, ainsi que dans les estimations supplémentaires pour la même année, vous trouverez que le compte du capital du chemin de fer Intercolonial se monte au chiffre de \$45,177,000. Ce chemin de fer que l'on a si bien administré qu'il a fini par donner un surplus de \$10,000, une année, a eu durant cet intervalle de sept ans, \$9,000,000 et plus, d'ajoutés à son compte de capital, produisant un intérêt additionnel de plus de \$400,000. Ainsi donc, M. le Président, comme résultat pratique de cette heureuse administration du chemin de fer Intercolonial, nous avons : une augmentation \$9,100,000, dans le compte du capital, en sept ans, et, tel qu'établi par l'honorable ministre, l'autre jour, un déficit d'un quart de million de piastres, quant au fonctionnement du chemin de fer ; et l'on vient maintenant devant la Chambre avec la proposition d'ajouter pour vingt ans un quart de million et plus à la dépense annuelle du pays, pour tout simplement couper le cou définitivement au chemin de fer Intercolonial et le rendre encore de beaucoup moins productif qu'il ne l'est dans le moment ou qu'il pourrait l'être autrement.

Maintenant, si mes honorables amis de la droite préfèrent récapituler tous les résultats de l'administration du chemin de fer Intercolonial, ils verront que lorsqu'ils auront pour le paiement des intérêts annuels sur ce capital de \$45,177,000 pour couvrir le déficit probable, et pour les subsides destinés à des lignes rivales, allouer les sommes qu'il faut, et qu'ils les auront ensuite ajoutées toutes ensemble, la dépense annuelle pour le pays, au-dessus de tout ce que l'on peut s'attendre à recevoir, n'est pas de beaucoup moins de \$3,000,000 par année, ce qui est à peu près l'intérêt de \$100,000,000. Je donne cela non seulement comme étant un splendide échantillon des brillants résultats de la sage politique suivie par mes honorables amis de la droite, mais en même temps comme un

des meilleurs exemples que je puisse donner à la Chambre de la manière prodigieuse avec laquelle on a pour une grande partie dépensé ces \$200,000,000 ; parce qu'enfin on ne peut guère employer d'autre terme pour représenter d'une manière exacte comment le chemin de fer Intercolonial a été administré depuis le commencement jusqu'à présent. M. le Président, j'ai comparé, il y a quelques instants, notre situation avec celle de l'Angleterre. Je vais en faire une autre—bien que mes honorables amis de la droite ne paraissent pas aimer cela—celle-ci avec les Etats-Unis. En 1867 on évaluait à 36,000,000 d'âmes la population des Etats-Unis, la dette à \$2,508,000,000, et la dépense annuelle à \$360,000,000.

La population des Etats-Unis est actuellement de 56,000,000 d'âmes, la dette a été réduite à \$1,408,000,000, et la dépense à \$244,000,000. En Canada, en 1867, on évaluait la population, moins les sauvages, à 3,400,000 âmes, notre dette nette était de \$75,000,000 et notre dépense de \$13,500,000. En 1885, notre population, moins les sauvages, en autant que je puis le savoir, est d'environ 4,400,000 ; notre dette nette, en faisant une part libérale pour notre actif, se monte à environ \$240,000,000, et le ministre des finances a donné pour la dépense nécessaire le chiffre de \$32,850,000. Vous avez donc pour résultats de la comparaison, ceux-ci : si l'on tient compte de la taxation nécessaire aux Etats-Unis et au Canada,—je comprends par taxation nécessaire la somme requise pour toutes les dépenses d'administration—nous constatons que la position se trouve celle-ci : En 1867, aux Etats-Unis, il fallait prélever des taxes pour un montant de \$324,000,000, ainsi la taxe nécessaire s'élevait donc à \$9 par tête. En 1885, la taxation nécessaire aux Etats-Unis se monte à \$220,000,000 ; la taxation actuelle est plus élevée parce que l'on applique environ \$100,000,000 par année pour le rachat de la dette ; mais la taxation nécessaire n'embrasse simplement qu'une dépense de \$3.93 contre \$9.00 par tête il y a dix-huit ans. En Canada, les taxes nécessaires s'élevaient en 1867 au chiffre \$11,700,000, c'est-à-dire, en moyenne, \$3.44 par tête. En 1885, la dépense annuelle exige une taxation de \$27,000,000, si on aime mieux que je ne mentionne que juste ce qu'il faut pour rencontrer les deux bouts, c'est-à-dire que c'est une dépense de \$6.14 par tête, tel que j'ai évalué la population, exception faite des sauvages.

A propos de la dette, le calcul est celui-ci. L'intérêt *per capita*, aux Etats-Unis en 1867, s'élevait à \$3.84 ; en 1885, suivant le rapport du secrétaire-trésorier, il s'élève à 82 cents par tête. Répartie sur la population, le chiffre de la dette se trouvait être moyenne de \$69.76 par homme, aux Etats-Unis, en 1867 ; cette moyenne se trouve tombée au chiffre de \$25 par homme en 1885. En Canada, sans tenir compte de la dernière augmentation, l'intérêt s'élevait à \$1.32 en 1867 par tête ; en 1885, il se monte à \$2.15. La dette répartie sur la population était en moyenne de \$22.60 en 1867, dette nette, bien entendu ; et 1885 elle va apparemment se montrer à au moins \$55 par tête, en prenant en ligne de compte les emprunts que l'on est en voie de contracter, tel que déclaré par l'honorable ministre que j'ai pour vis-à-vis. En autant que je puis le savoir, notre dette nette est de \$240,000,000 ; notre dette brute, comme je l'ai déjà dit, paraît être de \$282,000,000, que l'on est en voie d'encourir, plus \$10,000,000 de dettes connues et inconnues. Maintenant, mon honorable ami voudra bien se rappeler, peu importe l'exactitude de l'assertion—et je ne suis pas pour discuter cela ici—que la population des Etats-Unis n'a pas à pourvoir à un nombre considérable d'articles de la dépense auxquels nous sommes encore obligés de pourvoir. Que sur ce point-ci il ne peut y avoir de doute, à savoir, que cette comparaison que je viens de faire entre les Etats-Unis et nous, est aussi parfaite que peut l'être la comparaison entre notre position il y a dix-huit ans et celle que nous avons aujourd'hui. Relativement aux Etats-Unis et relativement à leur dépense nous nous trouvons fortement dans la

même position aujourd'hui qu'il y a dix-huit ans. Ce serait une folie pour nous de ne pas tenir compte de cela.

Je me propose d'examiner brièvement les plaidoyers que les apologistes du gouvernement ont fait pour expliquer cette énorme augmentation. Premièrement, ils plaident nécessité. Ils disent : nous avons été forcés pour maintenir la Confédération, d'encourir cette dépense que nous admettons être énorme ; pour cela nous avons été obligés d'ajouter à notre dette et d'augmenter notre taxation et notre dépense ordinaire. J'admets que ça peut être vrai, en partie, mais je maintiens, comme je l'ai déjà fait que plus ils démontrent la nécessité de cette dépense, plus ils prouvent à l'évidence qu'ils ont été forcés de dépenser une partie de l'argent, ils combattent leur propre cause ; sachant comme ils assurent qu'ils le savaient, que notre position étaient telle que nous allions être nécessairement obligés d'ajouter considérablement à notre dette et à la taxation, ils étaient triplement tenus de prendre garde à ce qu'il n'y eut pas de dépense inutiles d'encourues et à ne pas augmenter la dette quand il était possible de le faire.

Mais, quant à cette autre raison que l'on fait valoir : que cette dépense a produit en retour des résultats équivalents, je suis prêt à la réfuter comme l'autre. Non seulement cette dépense n'a pas eu de résultats équivalents, mais cette prétendue excuse est absolument contraire aux faits. Dire que l'on a eu en retour des résultats équivalents, c'est tout simplement dire tout le contraire de la vérité. Je prétends, et cela peut, je pense, être parfaitement démontré, que cette extravagance folle, l'énormité de cette dépense, cette terrible augmentation de la dette et de la taxation, a eu pour résultat de nuire, de venir à l'encontre de tout ce qu'on pouvait raisonnablement attendre de la Confédération en fait d'avantages ou de profit. Je prétends que cette extravagance a eu pour effet d'exposer ou de compromettre grandement notre avenir, ainsi que de jeter dans notre chemin des obstacles que l'on ne pourra peut-être pas renverser d'ici à plusieurs générations. Le résultat pratique de tout cela, le voici : Le gouvernement, tant dans son terme d'office actuel que dans le précédent, n'a encouru la plus grande partie de cette dépense, que parce qu'il s'est senti dans la nécessité constante de s'acheter de l'appui, du support. L'énorme dépense que le gouvernement a faite, surtout dernièrement, a servi de prétexte à divors de ses partisans pour obtenir à leur tour pour eux-mêmes, de la bourse publique, leur part de cadeau ou de bénéfice. Et si notre dette a augmenté de \$200,000,000, si notre taxation s'est accrue de 150 pour 100, si en un mot la dépense a augmenté à tous les points de vue ou dans ces diverses branches, le gouvernement et ses partisans sont également à blâmer ; chaque fois qu'il est arrivé au gouvernement de proposer une mesure qui ne se trouvait pas tout à fait du goût de telle ou telle partie de ses partisans, il s'est vu tôt ou tard forcé de dorer la pilule, en gratifiant telle ou telle section particulière de considérables octrois. Il en est résulté ce qui résulte toujours d'un tel ordre d'administration, le gouvernement a fait des jaloux, et de sérieux, entre les différentes provinces, parmi les différentes sections de ses partisans, et chaque piastre que l'on avait ainsi donnée a donné lieu à de nouvelles dépenses pour satisfaire toutes les convoitises ou plutôt jalousies suscitées par cette condescendance, indice de faiblesse.

Permettez-moi maintenant de récapituler la situation dans laquelle nous nous trouvons. Nous avons d'abord une augmentation des plus considérables, tant dans la dette publique que dans les taxes. Quelle est notre position ? Notre population, ces dernières années, a augmenté de 1,000,000 d'âmes ou à peu près ; notre dette a augmenté d'environ \$200,000,000, je parle de la dette brute. Notre population a augmenté de 1,000,000 ; notre dépense annuelle s'est accrue d'au moins \$20,000,000, si non plus ; notre population a augmenté d'un million ; notre taxation nominale a augmenté de \$16,000,000, si nous voulons pourvoir d'une manière juste aux dépenses de l'année pro-

Sir RICHARD CARTWRIGHT

chaine, que nous sommes appelés à discuter, et nous devons nous rappeler que notre taxation réelle excède de beaucoup notre taxation nominale. Notre population a augmenté de 30 pour 100, notre dette de 200 pour 100 ; notre population a augmenté de 30 pour 100, la dépense de 150 pour 100, et la taxation de 150 pour 100. Voilà de très sérieuses considérations ; elles sont d'autant plus sérieuses qu'il est évident que si nos comptes sont tenus honnêtement et convenablement pour l'année courante et l'année prochaine, il n'est guère possible que l'on ne se trouve pas en face de déficits considérables. Je suis prêt à admettre que le gouvernement peut plaider qu'il ne pouvait pas prévoir la dernière insurrection, bien que je ne croie pas qu'il puisse plaider que les derniers troubles ne sont pas dus en grande partie à de graves erreurs d'administration de sa part. Mais cette question-là viendra en temps et lieu.

J'attire l'attention sur ceci : le gouvernement a évidemment recours à des expédients que je ne regarde pas comme absolument honorables, pour dissimuler le présent état de choses. Ce n'est certainement pas honorable pour nous que de voir chargée au compte de capital sous la rubrique des terres de la Puissance une dépense de \$330,000, et dans le but sans doute d'assurer une balance de compte, une recette de \$500,000 au compte de revenu, comme provenant de la même source. Ce n'est pas honorable pour nous de constater la tentative d'escompter pour ce montant considérable le revenu de l'année prochaine pour le service de l'année courante. Ça ne nous fait certainement pas honneur que de voir des articles périssables, comme par exemple un matériel roulant de chemin de fer qui en toute conscience devrait être entré comme dépense ordinaire, crédité maintes et maintes fois, au compte du capital, dans le but apparemment, de donner lieu à une comparaison injuste en faveur de l'administration actuelle contre l'administration de ses prédécesseurs. Ce n'est certainement pas sage pour nous, à n'importe quel point de vue de fermer les yeux sur le fait qu'il y a eu des dettes contingentes considérables de créées par la politique du gouvernement. J'attire l'attention sur ce fait-ci : c'est que dès que le gouvernement a à faire passer une mesure qui évidemment n'est pas populaire parmi les siens, s'il arrive que ces partisans montrent un tant soit peu les dents, ils sont fiers de pouvoir immédiatement obtenir des octrois considérables pour leurs divisions. Il y a là double danger. Non seulement cette ligne de conduite politique peut donner lieu à des dépenses considérables en même temps qu'inutiles, mais elle ouvre aussi la porte à toute une suite de nouvelles demandes, d'exigences nouvelles que le gouvernement ne peut manquer que d'avoir à subir, de temps en temps ; parmi ces exigences, il peut arriver qu'il s'en trouve un grand nombre auxquelles le gouvernement ne puisse satisfaire parce qu'elles pourraient donner lieu à de la jalousie.

Je dis donc que mon honorable ami le ministre des finances serait très en peine de pouvoir indiquer un autre pays civilisé où la dépense permanente, que vous la considérez au point de vue de l'augmentation qu'elle puisse faire subir à la taxation, ou au point de vue de la dépense en général, soit plus considérable que la nôtre. Il y a encore ce fait-ci à reprocher au gouvernement, celui de n'avoir pas pu, conséquence logique de la politique suivie par le gouvernement, bénéficier de la diminution extraordinaire survenue dans le taux de l'intérêt sur le marché monétaire ;—il en résulte que la population du pays aura probablement à subir durant les vingt-cinq ou cinquante années à venir, des frais pour le paiement des intérêts, dont on aurait pu l'exempter.

A part cela, il y a encore ce grief-ci, c'est que l'on est sur le point, et ça marche rondement pour cela, de jeter la population du pays, au moins celle des anciennes provinces, dans la stagnation, si ce n'est pas même dans une situation rétrograde ; enfin, comme je l'ai déjà dit, j'accuse le gouvernement,—et c'est ma dernière récrimination, mais ce

n'est pas la moindre, — je l'accuse, dis-je, de rendre de plus en plus pratiquement impossible, par son système d'administration, le moyen d'administrer le pays avec honnêteté et droiture. Je m'en vais donner à la Chambre un exemple pratique de ce que peut coûter un semblable système d'administration.

On peut s'étonner avec raison de ce que, dans un pays comme celui-ci, nous ayons ajouté \$200,000,000 à notre dette brute dans une période de dix-sept ou dix-huit ans; mais si nous examinons ce qui s'est passé, non seulement pendant les dernières années, mais pendant les quelques jours qui viennent de s'écouler, cette Chambre pourra s'expliquer assez bien comment ces énormes dépenses ont pu avoir lieu. Comme je l'ai dit, chaque avance que les honorables messieurs ont faites au chemin de fer Canadien du Pacifique, nous ont en réalité coûté le triple. Nous avons, d'abord, fait la première avance; il nous a fallu ensuite abandonner certaines sections pour faire cette avance d'une façon beaucoup plus dispendieuse; et, en fin de compte, il nous faut éprouver des pertes additionnelles considérables sur les emprunts que nous négocions et qui auraient pu être négociés à des conditions beaucoup plus favorables si nous ne nous étions pas mis dans la nécessité de faire ces avances à une époque très inopportune. Dans l'espace de douze mois nous avons avancé, ou devons avancer, deux montants, l'un de \$30,000,000, l'autre de \$5,000,000, au chemin de fer Canadien du Pacifique. Prenez les subventions additionnelles que nous avons été obligés d'accorder et les faveurs additionnelles que nous avons été obligés de faire à certaines personnes en cette Chambre et ailleurs, pour obtenir qu'elles consentissent à avancer ces \$35,000,000, et si vous faisiez un calcul raisonnable, je crois que vous constateriez que nous avons dû payer \$30,000,000 ou assumer des obligations représentant cette somme, pour obtenir de prêter ces \$35,000,000. Vous constaterez que nous avons assumé une obligation additionnelle d'environ \$700,000 par année — somme qui paierait l'intérêt de \$10,000,000 — car nous avons fait cette avance dans un temps où il était parfaitement évident que le fait d'agir ainsi nuirait sensiblement à nos opérations financières à l'étranger. C'est un autre exemple de la façon dont l'argent du peuple a été gaspillé, comme je l'ai déjà dit. Ce sont en grande partie des sommes que des hommes d'affaires d'expérience, comme le sont quelques-uns des membres du gouvernement, n'auraient jamais songé à donner, à moins qu'ils n'eussent été obligés de le faire dans le but de faire adopter ces projets particuliers; et, je le répète, c'est une des conséquences d'un système d'administration parfaitement mauvais; c'est le résultat de l'extravagance, de l'incompétence et de la corruption. Or, il est tout à fait déraisonnable de dire que nous pouvons faire cela sans nuire sérieusement à l'avenir de ce pays. J'entends ces messieurs parler comme si l'addition de \$200,000,000 à notre dette brute, le fait de tripler nos impôts et nos dépenses, était une affaire insignifiante pour un pays aussi grand et aussi prospère que le Canada.

Je vais faire une épreuve pratique, sur laquelle j'appelle l'attention de la Chambre. La taxation nominale que nous exigeons aujourd'hui du peuple du Canada, laquelle doit s'élever à \$27,000,000, d'après la moyenne des taux donnée par le bureau de la statistique d'Ontario, pourrait entretenir une famille sur huit de notre population entière; cela tiendrait la plus grande partie de la population des provinces maritimes sans rien faire d'un bout de l'année à l'autre. Si nous tenons compte de la taxation réelle dont souffre notre population, la protection serait beaucoup plus grande, et il est évident que ces dépenses excessives amènent la stagnation dans une grande partie du pays. La chose n'est pas aussi apparente pour nous qui résidons dans les grandes cités de la Confédération, mais elle est très apparente pour ceux qui vont dans les districts ruraux et qui considèrent l'état de choses qui existe dans toutes les anciennes provinces.

J'examine le recensement; je prends les rapports du recensement du Canada de 1881, lesquels nous ont récemment été fournis, et que vois-je? Je vois que dans la province de l'Île du Prince-Édouard, sur six comtés, pas un seul, durant les dix ans pour lesquels ce recensement a été fait, n'a pu maintenir son augmentation naturelle. Je passe à la Nouvelle-Écosse, et je vois que, sur ses vingt-deux comtés, à peine deux ont pu conserver leur augmentation naturelle. Je passe au Nouveau-Brunswick, et je vois que, sur ses seize comtés, à peine trois ont maintenu leur augmentation naturelle. Dans la province de Québec, sur soixante et cinq comtés, pendant les dix ans, à peine onze ont maintenu leur augmentation naturelle, et dans un grand nombre de ces comtés il y a une diminution absolue de la population.

Je passe à la province d'Ontario, et je vois que, sur ses quatre-vingt-huit comtés — le nombre qu'elle avait à l'époque où ce recensement a été pris — seulement vingt-huit ont pu maintenir leur augmentation naturelle, et là, comme dans d'autres endroits, il y a, malheureusement, un nombre considérable de comtés où le chiffre de la population a absolument diminué. Or, il nous est impossible de fermer les yeux sur la signification de ces faits; il nous est tout à fait impossible de ne pas voir que, dans un pays qui, on ne peut pas le dire, n'avance pas rapidement, dans un pays où, en tout cas, la population perd plutôt du terrain qu'elle en gagne, relativement parlant, où nous ne pouvons pas garder nos propres compatriotes; où nous voyons qu'avec le secours de l'immigration, nous ne pouvons pas montrer une augmentation égale à l'augmentation naturelle de la population, il n'est guère possible d'excuser la conduite du gouvernement, qui a triplé les impôts publiés dans l'espace de 18 ans, ou, pour être plus exact, dans deux périodes de sept ans chacune, l'une commençant en 1867 et se terminant en 1871, et l'autre commençant en 1878 et se terminant en 1885. Je dis que le gouvernement a fait beaucoup pour mettre en danger les bases de la Confédération. Je dis qu'en ce qui concerne une partie considérable des habitants de ce pays, il est malheureusement trop vrai que tout ce que cette Confédération a fait pour eux ça été d'augmenter considérablement leurs impôts sans leur donner de revenu suffisant; je dis — ce qui est pis — que toute la politique actuelle du gouvernement est d'empêcher les diverses provinces d'exercer une initiative bienfaisante. Nous portons constamment ces provinces à croire que tout ce qu'elles ont à faire, c'est d'envoyer ici une députation qui appuie le gouvernement du jour, et que si elles le font, on leur donnera ce dont elles ont besoin, qu'on les tirera d'embarras, qu'elles échapperont à la désagréable nécessité de chercher à prélever un revenu au moyen de la taxe directe, et que tout cela sera fait à même le trésor public. Je dis que vous ne pouvez pas appliquer le système de la Confédération sur ce principe, et je répète aux représentants du peuple, en cette Chambre, et au peuple lui-même, que plus nous suivrons ce système vicieux, plus nous hâteront la fin de la Confédération. C'est un système réellement trop mauvais.

Nous sommes ici dans un pays nouveau. Nous n'avons pas de marine, nous n'avons pas d'armée que l'on peut appeler de ce nom, bien que nous ayons de braves volontaires qui ont répondu très noblement à notre appel, lorsqu'ils ont eu l'occasion de montrer comment ils étaient; mais, comparativement aux anciens pays, nos impôts nécessaires étaient peu considérables, et cependant, nous avons en ce moment une taxation qui, relativement à la population, est tout aussi considérable que celle qui, en tout cas, est payée par la grande masse du peuple en Angleterre, et cela, malgré le fait qu'en addition à cette taxation, il y a, dans une grande partie du Canada, de fortes taxes municipales, ce qui exige que la population gagne des gages plus élevés.

En divers endroits, on se pose la question suivante et avec raison: Est-il possible que nous puissions lutter dans

de telles circonstances? Bien que, moi-même, je n'aie pas perdu espérance dans l'avenir de la Confédération, bien que je croie que, malgré ce qui se passe, nous pouvons encore lutter, cependant, je ne puis pas m'empêcher de croire que toute notre législation actuelle tend à enlever au peuple canadien une grande partie des éléments les plus précieux qui constituent une nation. Je dis que si cet état de choses continue, il deviendra de plus en plus douteux que nous puissions nous maintenir. Une chose n'est pas douteuse; c'est qu'il y a, depuis un certain nombre d'années, dans tout le Canada, une dégradation morale et politique sérieuse. Une chose n'est pas douteuse, c'est que nous avons perdu de magnifiques occasions qui ne reviendront probablement plus. Nous avons commencé notre vie nationale avec de grands avantages. Non-seulement nous n'étions que faiblement taxés, mais nous avions alors de grands avantages sur notre principal et plus formidable compétiteur, qui, à raison de circonstances bien connues de nous, faisait la lutte dans des circonstances très difficiles. La seule chose dont nous avons besoin, nous l'avons obtenue au début même de notre existence nationale—nous avons obtenu le contrôle d'un territoire grand et fertile, ce qui a donné à notre excédant de population l'occasion de s'établir sur le sol canadien. Tout ce qu'il nous fallait, c'était un peu de prudence, un peu de patience, un peu d'honnêteté et un peu de sens commun, pour profiter de ces grandes occasions. Nous aurions pu et nous aurions dû en profiter beaucoup plus avantageusement. Je dis que nous n'avons rien fait de ce que nous aurions dû faire pour faire de notre pays un pays légèrement taxé; et avec la prudence ordinaire, au lieu d'avoir aujourd'hui environ \$200,000,000 de dettes additionnelles, \$100,000,000 auraient suffi. Je dis que c'est la faute de notre gouvernement si, à l'heure qu'il est, notre Nord-Ouest n'est pas peuplé et prospère; et ce qui est peut être également important, nos anciennes provinces n'ont pas appris à connaître les rapports qui doivent exister entre elles et le pouvoir fédéral.

Nous n'avons pas gardé notre population dans notre pays; nous aurions pu conserver facilement l'avantage que nous avons sur les Etats-Unis, et nous aurions pu établir les bases d'une grande nation beaucoup plus fermement qu'elles ne le sont aujourd'hui.

En examinant toutes les circonstances, M. l'Orateur, en se rappelant les faits que j'ai rapportés, en se rappelant les faits qui, tout le monde le sait, se sont passés dans ce pays, qui peut s'étonner qu'aujourd'hui un million de Canadiens soient rendus aux Etats-Unis? Qui peut s'étonner que, dans le cours des quelques années dernières, sur 500,000 immigrants que nous avons fait venir ici, nos propres données statistiques municipales semblent démontrer que nous n'avons pas réussi à en garder 100,000 dans notre pays? En examinant cet état de choses, qui peut s'étonner que nous ayons eu deux rébellions dans l'espace d'une douzaine d'années dans la province qui aurait dû être pour nous une source de force et de prospérité, au lieu d'être, comme elle l'est aujourd'hui, une source de dépenses et d'embarras sérieux? Qui peut s'étonner que, dans ces circonstances, nous ayons eu de forts déficits? Et, ce qui est bien pis, qui peut s'étonner que tandis que cette politique est en vogue, le parlement du Canada semble avoir résolu d'abdiquer tout à fait ses fonctions de contrôler les dépenses de ce pays, et semble baisser au point de devenir une convention chargée de partager les dépouilles parmi certaines sections puissantes. Je le dis encore, M. l'Orateur, je défie les honorables messieurs de montrer un pays d'une grandeur égale à celle du nôtre, un pays qui n'a pas été soumis à quelque guerre désastreuse, ou à quelque malheur semblable, où ils peuvent signaler un état de choses semblable à celui que j'ai signalé ce soir; et pour que les opinions que nous exprimons à ce sujet soient enregistrées, je demande qu'il me soit permis de proposer:

Sir RICHARD CARTWRIGHT

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants: "La totalité de la dépense annuelle du Canada était de \$13,486,093, en 1868

Que la dite dépense s'est élevée jusqu'à \$23,316,316 en 1874, soit une augmentation de \$9,830,224 pendant les sept années qui se sont écoulées depuis le 1er juillet 1874.

Que la dépense était de \$23,503,158 en 1878, soit une augmentation de \$186,842 pendant les quatre années qui se sont écoulées depuis le 1er juillet 1874 jusqu'au 1er juillet 1878.

Que la dépense pour l'année expirée le 1er juillet 1874, était de \$31,108,706.

Que le ministre des Finances a calculé que la dépense pour l'année expirant le 1er juillet 1885, s'élèverait à \$32,850,000, soit une augmentation de \$9,346,842 pendant les sept années du 1er juillet 1878 au 1er juillet 1885 (à part toute dépense encourue pour la suppression de la dernière révolte du Nord-Ouest).

Que la taxation du peuple s'est accrue comme suit:—

De 11,700,681 piastres en 1868	
à 20,129,185 " 1874	
à 17,841,938 " 1878	
à 25,483,199 " 1884	

Que la dette brute du Canada s'est accrue comme suit:—

De 93,046,051 piastres en 1867	
à 141,163,155 " 1874	
à 174,957,263 " 1878	

à 258,711,088 au 31 mai 1885, indépendamment de beaucoup d'obligations auxquelles il faudra pourvoir sous peu.

Que les augmentations dans la dette, la taxation et les dépenses susmentionnées ont dépassé les besoins et les ressources du pays, et ont empêché son progrès et son développement, et que des mesures rigoureuses devraient être prises pour réduire les dépenses et diminuer autant que possible le fardeau imposé au peuple.

M. McLELLAN: Si l'on ne répondait pas, par quelques remarques, au long discours qu'il a fait en cette Chambre, je suppose que l'honorable ne trouverait pas cela très courtis envers un homme de sa position. Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre pendant longtemps; je veux simplement parler de quelques-uns des points qu'il a soulevés. Et, en commençant, je ne puis m'empêcher d'exprimer ma surprise au sujet du ton et de la manière dont l'honorable monsieur a prononcé son discours; il a parlé différemment qu'il ne l'a fait dans les autres discours qu'il a déjà prononcés en cette Chambre sur des questions analogues. Je me rappelle avoir entendu l'honorable monsieur, en diverses occasions, prononcer son discours sur le budget. Ce soir, il a décrit la position du pays et prophétisé qu'en 1885 et 1886 et pendant plusieurs années, nous aurions un déficit, que nous étions dans un état d'embarras presque désespéré; et, cependant l'honorable monsieur n'a pas montré cette verve qu'il montrait autrefois lorsqu'il faisait son exposé budgétaire, alors qu'il était passé maître dans l'art de faire des déficits. Il n'a jamais paru aussi heureux que lorsqu'il a prononcé un discours à une époque où il était entouré de déficits. J'ai ici un petit extrait d'un discours qu'il prononça en 1877, alors qu'il avait laissé en 1876 un déficit de \$1,389,000, et alors qu'il avait devant lui un déficit d'environ \$1,000,000. En cette circonstance, l'honorable monsieur a dit:

Je pense que le pays peut se féliciter de ce qu'une crise aussi dangereuse dans nos affaires soit passée sans que nous ayons éprouvé de pertes très sérieuses. Je prétends que l'équilibre est aujourd'hui rétabli. Notre crédit s'est maintenu et plus que maintenu, et, malgré notre déficit et les difficultés que nous avons eues, nos obligations ont été vendues plus cher que jamais auparavant, et, à moins qu'un autre malheur semblable au dernier ne fonde sur nous dans le cours de l'été actuel, nous pourrions, sans beaucoup de difficulté, affronter l'orage. Si nous sommes désappointés, le gouvernement connaît son devoir et est disposé à l'accomplir. Le Canada a encore des ressources intactes suffisantes pour lui permettre de rencontrer ses engagements.

L'honorable monsieur était alors plein d'espoir; il était joyeux, bien qu'il fût entouré de déficits; parce qu'il avait alors quelque espérance en son pays, il déclarait que le Canada avait encore des ressources auxquelles on n'avait pas touché. Ce soir, l'honorable monsieur n'a pas paru aussi heureux ni aussi joyeux qu'en 1877, lorsqu'il était entouré de déficits; et je ne pouvais pas savoir pourquoi il avait changé de ton et de manière; je ne voyais pas pourquoi le discours qu'il a prononcé fût si solennel de ton et si paisible de façon, chose si extraordinaire chez l'honorable monsieur.

Il serait discourtois, peut-être imparlementaire, pour moi, de dire ou de penser qu'il a prononcé un discours qui, il le savait, ne pourrait pas produire d'effet de l'autre côté de l'océan ni nuire à l'emprunt que le ministre des finances se dispose à négocier lundi prochain.

Il serait imparlementaire, pour moi, de dire que si l'honorable monsieur avait eu la permission de prononcer ce discours dans un moment où il eut pu produire cet effet, il aurait manifesté plus de satisfaction à décrire notre état sous les couleurs les plus noires possibles et à avertir les prêteurs de Londres de se tenir sur leur garde. Le ton sur lequel il a parlé ce soir, était bien différent de celui qu'il avait lorsqu'il a tenté de prononcer ce même discours dans une occasion précédente, juste au moment où notre ministre des finances venait de quitter nos rivages et dès que le public eût appris qu'il devait négocier un emprunt et faire un échange; il fallut tous les règlements de la Chambre pour restreindre l'honorable monsieur et le maintenir dans les bornes. Il était aussi impatient qu'un chien qui lutte pour saisir le gibier qui s'échappe.

L'honorable monsieur a parlé des dépenses de l'année actuelle et des dépenses estimées de l'an prochain. Il nous a donné une estimation d'après laquelle il s'imagine qu'il y aura, durant l'année actuelle, un déficit considérable. Or, les chiffres qu'il aurait dû nous donner pour l'année actuelle, sont de \$31,242,000, chiffre qui représente ce que nous avons reçu jusqu'aujourd'hui, d'après les derniers états. Nous avons payé \$29,802,978, y compris les dépenses du Nord-Ouest, c'est-à-dire, près de \$1,000,000, ou, en déduisant les dépenses du Nord-Ouest, lesquelles, dans mon opinion, ne devraient pas être imputées raisonnablement sur cette année, ni sur une autre année quelconque—car, c'est la coutume, dans tous les pays, que les dépenses extraordinaires comme celles occasionnées par ces malheureux événements du Nord-Ouest, soient distribuées sur un certain nombre d'années—mais, en déduisant ce montant, il y a une balance à notre crédit de \$2,304,503, ce qui, quand tous les comptes seront présentés au 30 juin, peut être considérablement réduit.

Mais l'honorable monsieur veut absolument qu'il y ait un déficit en 1885, et il accumule tout ce qu'il peut trouver en 1886 et 1887. Il nous dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne paiera pas ses intérêts et que les terres fédérales ne rapporteront pas autant qu'on s'y attendait; puis il dit qu'à tout compter, nous devons avoir un déficit de \$3,740,000. Puis il nous demande ce que nous allons faire dans les circonstances.

Eh bien, nous n'avons qu'à remonter à son tarif de 1874 et 1875, qui existait en 1878 lorsque nous sommes revenus au pouvoir, et à ses estimations pour prélever cette somme qu'il a calculée, sans imposer au pays un fardeau qui se ferait sentir d'une façon très sérieuse. Lorsque l'honorable monsieur a abandonné le pouvoir en 1878, il y avait un droit sur le thé.

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez.

M. McLELAN : Oui, c'est vrai. Quand l'honorable monsieur est monté au pouvoir, il n'y avait pas de droit sur le thé, mais il a imposé un droit sur cet article, et l'honorable monsieur qui parle toujours de l'augmentation considérable des taxes imposées en ce pays par le gouvernement actuel, devrait se rappeler que depuis 1868 jusqu'à 1873 l'on a constamment réduit les taxes sous l'administration du chef du gouvernement actuel; et quand les honorables messieurs sont montés au pouvoir, la taxation du pays avait été réduite de 13.62 pour 100 sur la valeur totale des marchandises entrées pour la consommation, sujettes aux droits et admises en franchise à 10.20 pour 100. Lorsqu'il est monté au pouvoir, la première chose qu'il a faite a été d'augmenter la taxation de \$3,000,000, et il est descendu du pouvoir après avoir augmenté les taxes de 10.20 pour 100 à 14.03 pour 100.

Cependant, malgré cette augmentation de taxes, il y a eu des déficits tous les ans et il a fallu deux ou trois ans au ministre des finances actuel pour en sortir. Lorsque l'honorable monsieur parle de l'augmentation considérable de la dette de la Confédération depuis 1868 jusqu'aujourd'hui, il ne devrait pas oublier qu'environ six ou sept millions de ce montant au moins figurent pour des travaux d'aucune valeur; mais ils ont été votés pour répondre aux dépenses ordinaires du pays occasionnées par la mauvaise administration de l'honorable monsieur. Il ne devrait pas oublier que dans cette augmentation de dette il n'y a pas seulement ses déficits, il n'y a pas seulement la perte qu'il a subie par la négociation de son emprunt de 4 pour 100 en 1874, se montant à \$1,500,000, mais il y a environ \$30,000,000 des dettes des anciennes provinces dont la Confédération s'est rendue responsable depuis 1878.

Mais l'honorable monsieur demande: "Comment allez-vous prélever ces \$3,700,000?" Nous pouvons remonter au tarif que l'honorable monsieur nous a laissé en 1878, et si nous prenons les importations de thé en 1884 et que nous imposions sur cet article le même droit imposé par l'honorable monsieur, cela nous donnerait \$980,394. Si nous imposions sur le tabac le droit d'accise que l'honorable monsieur a imposé sur cet article, la consommation de 1884 nous donnerait \$800,000 de plus. Puis, tenez compte des timbres sur les journaux et vous aurez \$200,000. Nous avons fait des dépenses considérables pour les travaux publics. Nous avons constaté que l'on devait faire plusieurs dépenses nécessaires dans le pays pour les travaux publics.

L'honorable monsieur dit que le gouvernement ne doit son existence qu'à la corruption; que tous les travaux publics qui ont été entrepris et achevés dans ce pays, l'ont été dans le but de corrompre quelque membre de cette Chambre. Eh bien, M. l'Orateur, le ministre des chemins de fer et autres ont entrepris des travaux publics qui ont été approuvés par les honorables membres de la gauche; mais cela ne les a pas corrompus et n'a pas détruit l'allégeance à leur parti, et c'est une insulte pour cette Chambre et pour ce pays de dire qu'un membre quelconque de cette Chambre est corrompu et acheté, et ne tient à son parti que parce que l'on fait, dans son comté, des dépenses pour travaux publics. Toutes ces dépenses pour travaux publics ont été faites dans l'intérêt du pays et pour son développement; elles ont été sanctionnées et approuvées par le peuple en 1882; et lorsque la question sera de nouveau soumise au peuple en 1887, le gouvernement ne sera pas condamné pour avoir entrepris différents travaux publics dans la Confédération. Mais si nous réduisons les dépenses que nous faisons pour la construction de travaux publics au même montant que les honorables messieurs de la gauche ont dépensé en 1878, nous pourrions épargner \$1,910,000 sur le montant dépensé en 1884. En 1884, le montant dépensé pour travaux publics imputés sur le revenu consolidé a été de \$2,908,851; et le montant dépensé en 1878 a été de \$998,554; de sorte que, si nous sommes obligés, par les circonstances, de réduire nos dépenses pour travaux publics, nous pouvons réaliser une épargne de près de \$2,000,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre voudra-t-il me permettre de lui poser une question à titre de renseignement?

M. McLELAN : Je n'ai pas interrompu l'honorable monsieur, et il est juste qu'il attende aussi que j'aie fini.

Puis, en 1878, l'honorable monsieur a dépensé pour l'immigration, \$180,000, et en 1884, nous avons dépensé \$575,000. Les honorables messieurs de la gauche ont exprimé l'opinion que l'on pouvait et que l'on devait éviter cette grande dépense pour l'immigration. Eh bien, il peut arriver que, vu le grand développement du pays depuis 1878, cela devrait être considéré comme un agent d'immigration suffisant, et, ainsi, nous pourrions réduire considérablement ces dépenses; mais, M. l'Orateur, n'est-il pas néces-

saire, je le demande à la Chambre, que, lorsque des membres du parlement élevés en position et dont les noms sont connus à l'étranger, font des énoncés comme ceux qui ont été faits ce soir; n'est-il pas nécessaire, dis-je, que nous employions quelque système dans les différents pays du monde pour neutraliser l'effet de semblables discours? En conséquence, tant que les honorables messieurs de la gauche ne s'abstiendront pas de présenter le mauvais côté de la médaille, tant qu'ils ne s'abstiendront pas de dépeindre ce pays sous les couleurs les plus sombres possibles, et de le dépeindre comme un pays sans avenir, il sera nécessaire de faire de très grandes dépenses pour l'immigration, afin de répandre la vérité, afin d'administrer l'antidote quand le poison est donné; et l'honorable monsieur lui-même est responsable, dans une grande mesure, de la nécessité de cette dépense considérable pour les fins d'immigration.

Si nous réduisions ces dépenses au chiffre où elles étaient en 1878 et que nous prenions les autres chiffres que j'ai donnés, nous aurions \$4,835,306 à comparer avec un montant possible de \$3,700,000, somme totale que l'honorable monsieur malgré tout son génie, a pu faire figurer.

Je pourrais parcourir nos dépenses et signaler plusieurs autres cas. Les dépenses pour la milice et la défense, en 1884, ont été de \$371,000 de plus qu'en 1878. Je ne suppose pas que l'honorable monsieur consente à réduire les dépenses faites pour le service de la milice. Les honorables messieurs de la gauche prennent soudainement un grand intérêt aux volontaires, et on a beaucoup discuté en cette Chambre et au dehors au sujet du fait que les volontaires avaient été négligés et au sujet du fait que le patron de leurs pantalons n'était pas convenable.

M. MILLS: Écoutez! Écoutez!

M. McLELAN: L'honorable député de Bothwell (M. Mills) pourrait peut-être suggérer quelques économies dans l'habillement des volontaires. Je me rappelle que l'honorable député de Bothwell a préparé un compte pour l'équipement d'une couple de compagnies au Nord-Ouest, et ce compte a été fait sur une échelle très économique dans un sens et très extravagante dans un autre sens; et si l'honorable monsieur voulait proposer d'équiper nos volontaires de cette manière, nous pourrions peut-être épargner un montant considérable. Je vois qu'en 1878, l'honorable député a habillé 102 sauvages, dont l'équipement n'était pas exactement comme celui de la cavalerie mexicaine, un col de chemise et une paire d'éperons, mais il n'y avait pas de pantalons. Le compte était à peu près le suivant: 102 paires de bottes, \$4 la paire; 102 chemises de flanelle, \$2 pièce; et 102 mouchoirs de soie, \$2 pièce; et c'était là tout l'uniforme de ces 102 sauvages que l'honorable député avait organisés. Néanmoins, je ne suppose pas que l'honorable député se montre aussi économe en ce qui concerne l'habillement de nos volontaires, surtout lorsque son chef pense que les pantalons ont tant de valeur, bien que d'autres pensent que la valeur se trouve dans l'épée.

Mais si nous remontons au tarif que l'honorable monsieur nous a laissé en 1878, au sujet des quelques articles que j'ai mentionnés, nous en aurions suffisamment et plus que suffisamment pour répondre à toutes les obligations qu'il a pu évoquer comme devant tomber sur nous à l'avenir. Mais l'honorable monsieur devrait aussi se rappeler, malgré toutes ses lamentations et toutes ses données statistiques municipales, que ce pays progresse et s'améliore, et que notre population augmente tous les ans, et que, de cette source, nous devons acquérir une nouvelle force. Il dit que la population de ce pays diminuait; mais nous savons qu'il n'y a rien comme un fait réel. La même vieille histoire qui se répète dans toutes les parties de la Confédération; l'amour naît durant les frimas de l'hiver et durant la chaleur de l'été; la fleur d'orange est portée, les cloches du mariage sonnent et de nouveaux foyers sont formés d'une extrémité à l'autre de ce pays. Nous ne prenons pas

M. McLELAN

un journal que nous n'y trouvions qu'un nouveau foyer a été établi, et bientôt, en obéissance au grand commandement "multipliez et remplissez la terre," il y aura dans la nouvelle maison un berceau qu'il faudra ajouter aux 200,000 berceaux de cette Confédération, lesquels bercent maintenant de jeunes Canadiens qui grandiront et deviendront des hommes qui consacreront leurs forces et leur énergie au développement de ce pays, pour nous permettre de répondre au déficit que l'honorable monsieur a évoqué ce soir.

Outre cela, malgré tout ce que l'honorable monsieur a dit au sujet de l'émigration, notre population augmente par l'immigration. Eh! M. l'Orateur, tout autour de moi je vois les fruits de l'immigration dans la Confédération du Canada. Je vois que dans mon comté, où, il y a quelques années, sont venus s'établir un petit nombre d'immigrants, leurs descendants se sont multipliés et ont augmenté à tel point qu'aujourd'hui il y a 30,000 âmes dans le comté de Colchester, que j'ai l'honneur de représenter dans ce parlement; et ce comté, qui figure parmi les premiers comtés de la Confédération, a été colonisé par un petit nombre d'immigrants. Il y a des immigrants qui arrivent ici d'Angleterre, d'Écosse, d'Irlande et du continent européen, et ces immigrants répètent justement ce qui s'est passé dans mon comté et dans tous les comtés de la Confédération, et qui aideront à augmenter les ressources du pays et à répondre aux fantômes que l'honorable monsieur a évoqués ce soir.

L'honorable monsieur a dit que toute cette augmentation de dépenses était due à la mauvaise administration, et comme exemple, il cite le chemin de fer Intercolonial qui, dit-il, a augmenté le compte du capital d'environ \$7,000,000 depuis 1878.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Neuf millions de dollars.

M. McLELAN: L'honorable député dit que le compte du capital de l'Intercolonial a augmenté depuis l'époque de sa construction jusqu'à ce qu'il eût coûté \$45,000,000 à la Confédération, cherchant par là à créer l'impression que ce pays, depuis la Confédération, a dépensé \$45,000,000 pour ce chemin. Mais cela comprend les dépenses faites par la province de la Nouvelle-Écosse et la province du Nouveau-Brunswick pour la ligne construite par elles avant la Confédération, laquelle forme aujourd'hui partie du chemin de fer Intercolonial. L'honorable monsieur dit que depuis qu'il est descendu du pouvoir, depuis 1878, le compte du capital du chemin de fer Intercolonial a augmenté de \$9,000,000; il voudrait mettre la Chambre sous l'impression que tout cela provient simplement de la façon dont on a exploité ce chemin depuis son départ. Il a omis de dire à la Chambre que le chemin depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Lévis a été acheté depuis cette époque; que l'embranchement de Saint-Charles a été construit; que le prolongement Est de 80 milles a été acheté, que différents autres embranchements ont été construits, et que des travaux importants et nécessaires aux diverses têtes de ligne ont été faits, dans le but de faire du chemin une ligne complète et de répondre aux exigences du pays. Mais il a cherché à créer l'impression que, pour montrer une balance de \$10,000, cette année, nous avons ajouté les dépenses nécessaires du chemin au compte du capital, et que, par ce moyen, nous avons porté le compte du capital jusqu'à \$45,000,000.

L'honorable député aurait dû être modéré; il aurait dû se montrer honnête dans les énoncés qu'il a faits à la Chambre et au pays. Il dit que nous avons augmenté considérablement la dette depuis 1878, cette augmentation étant d'environ \$200,000,000. J'ai déjà dit que l'honorable monsieur était allé au delà des chiffres soumis l'autre jour par le ministre faisant fonctions de ministre des finances; mais je n'ai pas maintenant le temps d'ennuyer la Chambre avec des détails. L'honorable monsieur ne s'occupe pas d'un million ou deux; si nous en jugeons par la manière dont il entasse les chiffres, une affaire de \$10,000,000 n'est rien

pour lui. En supposant que notre dette ait été augmentée de \$200,000,000; en supposant que toutes les obligations que nous avons assumées aient été réalisées et imposées au pays, comme je l'ai dit, environ \$30,000,000 de ce montant provient de ce que depuis 1878 nous avons assumé des dettes locales.

Qu'avons-nous retiré de cela depuis 1868? Eh bien, il y a \$30,000,000, et il y a \$6,000,000 ou \$7,000,000 dont nous n'avons rien retiré—l'honorable monsieur le sait—durant son administration du gouvernement de 1873 à 1878. Il dit que nous avons eu deux chemins de fer, l'Intercolonial et le Pacifique. Nous avons eu la Colombie-Britannique, qui est entrée dans la Con'édération avec une dette que nous avons prise sous notre responsabilité; nous avons eu le Manitoba; nous avons eu les Territoires du Nord-Ouest; nous avons eu l'Île du Prince-Edouard, et, outre les deux chemins de fer dont il parle, nous avons eu les diverses parties de chemins de fer que j'ai mentionnés; nous avons fait, aussi, de très grandes dépenses pour les canaux du pays; nous avons fait des travaux publics ici et là, depuis la Colombie-Britannique jusqu'à l'extrémité est de la Nouvelle-Ecosse, tous nécessaires au développement du pays, tous requis par les exigences du peuple; et toutes ces dépenses ont été approuvées et sanctionnées par le peuple en général.

Permettez moi de dire un mot ou deux au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable monsieur dit que nous avons fait cela. Nous l'avons presque fait et nous l'avons fait en prenant sur nous la responsabilité d'une dette considérable à une date beaucoup plus rapprochée que nous ne l'espérons. Nous avons eu ce chemin de fer en nous endettant ainsi six ans avant l'époque stipulée pour son achèvement, et la question se réduit à ceci: Étions-nous justifiables d'assumer cette dette, de faire ces dépenses et d'augmenter la dette d'une façon si considérable avant 1891? Nous avons entrepris la construction de ces travaux qui devaient être complétés en 1891, croyant que le progrès naturel du pays et son augmentation, particulièrement en vertu de la politique qui fut adoptée par le peuple en 1878, et qu'il a maintenue en 1882, autoriseraient une dépense aussi considérable que celle que devait entraîner le chemin de fer Canadien du Pacifique, et cela, d'une année à l'autre, jusqu'en 1891; croyant que le progrès fait par le pays, d'une année à l'autre, serait suffisant pour répondre aux dépenses additionnelles faites pour ce chemin de fer, et que nous aurions, en 1891, un chemin de fer complété et sans imposer à ce pays un fardeau que le peuple ne consentirait pas à supporter et qu'il ne serait pas capable de supporter. On nous a proposé de compléter ce chemin de fer six ans avant l'époque stipulée dans le contrat, et nous avons dû alors considérer: "Gagnerons-nous suffisamment en prenant les obligations et en prêtant à la compagnie \$30,000,000 et en payant le subside six ans avant l'époque mentionnée au contrat?"

Nos dépenses sur les parties du chemin qui devaient être complétées par le gouvernement lui-même seraient d'environ \$40,000,000 pour les arpentages et la construction de la partie qui se trouve dans la Colombie Anglaise et de la partie entre le lac Supérieur et Selkirk. C'est de l'argent qui a été bien dépensé pour le développement de ce pays, et nous espérons qu'il nous reviendrait, quand tout le réseau serait complété, plus de 4 pour 100 d'intérêt. Tant que toute la ligne ne sera pas complétée, nous ne retirerons aucun avantage, ou, au moins, nous ne retirerons qu'un avantage partiel de cette dépense de \$40,000,000. C'est une considération dont nous avons tenu compte en faisant le calcul. Nous avons \$40,000,000 de dépenses qui seront comparativement inutiles tant que toute la ligne ne sera pas construite, et nous perdrons l'intérêt de 4 pour 100 sur ce montant, ce qui, en six ans, s'élève à \$9,600,000. Puis, tant que nous n'avons pas eu de communications non interrompues par chemin de fer, avec le Manitoba et le Nord-Ouest, les habitants du Nord-Ouest

ont été obligés de commercer sur une grande échelle avec les habitants des Etats-Unis, et, pendant six mois de l'année, toutes leurs relations avaient lieu avec nos voisins. Durant ces six ans, nous avons cru que les habitants du Manitoba et du Nord-Ouest formaient des relations commerciales qui continueraient et dureraient une génération, et que les anciennes provinces seraient privées de tout l'avantage du commerce et des relations commerciales avec le Nord-Ouest pendant cette période si les communications n'étaient pas établies.

Une autre chose que nous avons prise en considération, c'est que nous devions, le plus tôt possible, mettre les habitants du Manitoba et du Nord-Ouest et ceux des anciennes provinces en communications directes tout le long de l'année. Puis, vous avez les moyens de communication que le défaut de ce chemin de fer nous imposait. Pendant six mois de l'année, nous étions obligés de voyager par les Etats-Unis. La distance de Montréal à Winnipeg est de 1,698 milles par les Etats-Unis; sur cette distance, il y a 654 milles sur le territoire canadien, de sorte que tout Canadien qui désirait se rendre à Winnipeg devait parcourir 1,014 milles sur des lignes américaines. Il devait payer le tarif sur les chemins de fer américains et patroniser les wagons Pullman américains et les restaurants américains, et, peut-être, rester un jour ou deux pour visiter le pays. Parant, tout homme allant et venant pendant six ou sept mois de l'année était obligé de voyager sur les chemins de fer américains et de contribuer à leur entretien. Quelle est la signification de tout cela? J'ai examiné les rapports des différents chemins de fer; j'ai examiné le nombre de gens allant et venant, mais le nombre de gens allant à la Colombie-Britannique et en revenant, nous dirons 20,000 personnes par année, auraient été obligées, durant six ans, de passer et repasser sur 1,044 milles de chemins de fer américains. Or, quel est le montant que chaque voyageur aurait été obligé de payer? J'ai constaté, après examen, que le montant aurait été d'au moins \$50 chacun pour le chemin de fer et le wagon Pullman, pour le restaurant et diverses autres dépenses incidentes; de sorte que les habitants de l'ancien Canada et du Nord-Ouest auraient donné \$1,000,000 par année aux chemins de fer américains.

Puis, nous devons tenir compte du transport des marchandises, pour lequel les chemins de fer américains ont un monopole pendant sept mois de l'année; durant ce temps, nous envoyons au moins 25,000 tonnes de marchandises au Manitoba et au Manitoba aux anciennes provinces, et, en mettant la moyenne du prix à \$20 par tonne, nous avons payé un demi-million de dollars par année.

Et pour les voyageurs et les marchandises, allant et venant entre le Manitoba et les anciennes provinces, nous avons payé \$1,500,000 par année pour l'entretien de chemins de fer américains, pour ne rien dire des relations commerciales qui ont été fournies par nos propres concitoyens. Or, M. l'Orateur, en six ans, cela s'élève à \$9,000,000. Nous voyons que pour le simple transport des marchandises et pour le prix des voyages, nos compatriotes auraient dépensé \$9,000,000 en six ans pour l'entretien des chemins de fer américains. On devait tenir compte de cela, lorsque nous avons considéré si nous devions avancer cet argent et construire ce chemin six ans plus tôt, dans le but d'épargner cette somme d'argent à nos propres concitoyens. De plus, nous allons abrégier le voyage de 278 milles, car la distance, sur notre propre territoire, 766 milles, est de 278 milles plus courte que par le territoire américain. En abrégiant la distance de cette façon, nos concitoyens épargneraient sur le prix du voyage, \$400,000 par année, et, en six ans, \$2,400,000. Nous avons épargné tout cela en livrant ce chemin de fer au commerce six ans plutôt que ne le stipulait le contrat. Prenez seulement la route de la rive du lac, 766 milles, et si vous allez au delà et dans les montagnes, la différence sera beaucoup plus grande; mais je me contenterai d'examiner seulement le chemin qui longe la rive

nord du lac Supérieur. L'exploitation des 766 milles de chemin de fer exige un grand nombre d'employés, pour surveiller la voie, conduire les locomotives, travailler aux ateliers de machines, et tenir tout en ordre. La moyenne du nombre d'hommes employés par mille sur les chemins de fer, est de 4½, de sorte que sur les 766 milles ce chemin de fer donne, six ans avant l'époque stipulée, de l'emploi à 3,452 hommes. Ces hommes ont des familles, de sorte que ce chemin de fer donne le travail et la subsistance à une population de 13,803, six ans avant l'époque stipulée à l'ancien contrat.

Le ministre par intérim des chemins de fer et les surintendants d'autres chemins de fer me disent que la moyenne des gages payés aux employés des chemins de fer, depuis celui qui surveille la voie jusqu'au mécanicien le plus élevé, est de \$50 par mois; ce qui ferait \$172,600 par mois, ou \$2,681,200 par année, et pendant les six années, \$12,527,000 qui seront dépensés dans notre pays et parmi nos concitoyens pour l'entretien de ces 766 milles de chemin de fer. Tous ces avantages nous les avons procurés à nos compatriotes en complétant ce chemin de fer six ans avant l'époque stipulée au contrat. De cette façon, nous aurons pour la pleine valeur des 40 millions que nous avons dépensés sur les sections de la Colombie Anglaise et du lac Supérieur, en supposant même que l'intérêt seul serait de \$9,600,000, et, naturellement, la dépense de cet argent sera d'une plus grande valeur pour le pays; autrement, je ne suppose pas que la population du Canada aurait entrepris ces travaux. Mais, indirectement, cela vaut certainement plus que le simple intérêt.

En conséquence, M. l'Orateur, nous avons cru que nous étions justifiables d'assumer cette dette six ans avant la date mentionnée au contrat. Si vous examinez les résultats qui seront obtenus, si vous examinez l'épargne qui sera réalisée en faisant les dépenses dans notre pays, je pense que l'on admettra qu'ils justifient le peuple du Canada d'assumer la responsabilité de cette dette.

J'ai démontré à l'honorable monsieur qui a employé tout son génie à grossir la dette et l'intérêt que si nous revenions seulement à son tarif de 1878, nous ferions plus que répondre aux exigences de l'augmentation de dépenses que l'honorable monsieur peut inventer. Mais l'honorable monsieur est effrayé du fait que depuis 1868 nous avons augmenté nos dépenses de \$21,000,000. Eh bien, M. l'Orateur, il ne nous a pas dit que depuis 1868 la Colombie-Anglaise, l'île du Prince-Edouard, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ont été ajoutés à la Confédération et ont entraîné une augmentation considérable de dépenses. Puis il voudrait que nous insistions particulièrement sur le fait que de 1873 à 1878, ils n'ont augmenté les dépenses d'aucune manière. Rien ne saurait condamner plus fortement l'administration de l'ancien gouvernement, que le fait que pendant cinq ans, il n'a rien fait que de rester dans le *statu quo*.

M. VAIL: Oh! Oh!

M. McLELAN: L'honorable député de Digby rit. Les momies des catacombes d'Egypte n'ont pas augmenté les dépenses d'un seul dollar dans cinq ans. Les honorables messieurs de la gauche avaient peur d'augmenter les dépenses. Ils ont fait comme l'intendant qui alla cacher son talent. Ils craignaient de le montrer, de l'employer pour l'avantage de leurs maîtres, le peuple; et quand, en 1878, ils se présentèrent à leurs maîtres, ces derniers leurs firent une réponse analogue à celle qui fut faite à l'intendant.

Si c'est un grand crime d'augmenter les dépenses, pour-quoi presque tous les autres pays, excepté quelques pays sans énergie et quelques vieux pays, en sont-ils coupables? Si vous trouvez un pays qui n'a pas augmenté ses dépenses durant les cinq dernières années, c'est un vieux pays ou un pays sans énergie.

Un DÉPUTÉ: Et les Etats-Unis.

M. McLELAN

M. McLELAN: Je vais démontrer aux honorables députés ce que les Etats-Unis ont fait. Les honorables députés aiment à citer les Etats-Unis, et je vais démontrer qu'il n'y a guère de pays qui ait augmenté les dépenses du gouvernement civil plus que les Etats-Unis ne l'ont fait pendant les cinq dernières années. Voici des données statistiques au sujet des dépenses des gouvernements:

Autriche: 1879, £47,116,365; 1884, £51,491,937, augmentation de £4,375,572, ou 10 pour 100. Hongrie: 1879, £25,643,638; 1884, £32,920,023, augmentation de £7,277,385, ou 33 pour 100. Belgique: 1879, £10,944,258; 1884, £13,154,370, augmentation de £2,210,112, ou 20 pour 100. Allemagne (Prusse): 1879, £35,692,889; 1884, £54,152,894, augmentation de £19,460,005, ou 54 pour 100. Grande-Bretagne: 1875, £74,328,040; 1879, £85,107,789, augmentation de £11,079,749, ou 17 pour 100. Grèce: 1879, £2,145,670; 1884, £3,432,584, augmentation de £1,286,914, ou 57 pour 100. Italie: 1879, £61,423,937; 1884, £62,227,073, augmentation de £803,136, ou 1¼ pour 100. Pays-Bas: 1879, £9,607,605; 1884, £11,938,314, augmentation de £2,330,709, ou 22 pour 100. Russie: 1879, £64,389,225; 1884, £80,200,000, augmentation de £15,810,775, ou 25 pour 100. Espagne: 1879-80, £32,263,638; 1883-84, £32,053,999, réduction de £109,639, ou 33 pour 100. Indes: 1879, £63,031,070; 1883, £69,418,593, augmentation de £6,387,520, ou 10 pour 100. Japon: 1879-80, £12,063,515; 1883-84, £15,121,211, augmentation de £3,057,696, ou 25 pour 100. Nouvelle-Galles du Sud: 1879, £4,570,720; 1883, £7,791,088, augmentation de £3,220,368, ou 75 pour 100. Queensland: 1879, £1,678,931; 1883, £2,242,971, augmentation de £564,340, ou 33 pour 100. Australie méridionale: 1879, £1,768,167; 1883, £2,330,079, augmentation de £561,912, ou 33 pour 100. Australie occidentale: 1879, £145,312; 1883, £240,566, augmentation de £95,254, ou 65 pour 100. Canada: 1879, \$24,455,381; 1884, \$31,107,706, augmentation de \$6,552,325, ou 23½ pour 100. Etats-Unis: 1845, \$21,895,369; 1850, \$37,165,990, ou 76 pour 100; 1855, \$56,316,197, ou 49 pour 100; 1860, \$60,056,754, ou 7 pour 100; 1878, \$134,463,452; 1883, \$206,248,006, augmentation de \$61,784,554, ou 46 pour 100. Diminution des taux d'intérêt, \$43,340,743, laissant un total de \$105,125,297, ou 77¾ pour 100, sans réduction d'intérêt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Chaque sou de ce montant a été appliqué à la réduction de la dette. Les dépenses des Etats-Unis ont diminué de 50 pour 100 depuis 17 ans.

M. McLELAN: L'honorable monsieur dit que le montant a été appliqué à la réduction de la dette, et qu'ils ont réduit le paiement de l'intérêt. J'ai montré que l'augmentation avait été de 46 pour 100, malgré la réduction de l'intérêt. En 1883, les Etats-Unis payaient \$43,000,000 d'intérêt de moins qu'en 1878, et cependant les autres dépenses pour le gouvernement civil ont porté le tout à 16 pour 100. Si vous retranchez l'intérêt, pour le bénéfice de l'honorable député de Digby et de l'honorable député de Huron-Sud, l'augmentation est de 77¾ pour 100.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je dis qu'ils ont réduit les dépenses de 50 pour 100 en 17 ans. Les assertions de l'honorable monsieur sont inexactes.

M. McLELAN: Nous avons augmenté notre dette, et, pour couvrir l'intérêt de cette augmentation de la dette, nous avons augmenté nos dépenses annuelles de 23½ pour 100; mais les Etats-Unis, en retranchant l'épargne qu'ils ont faite sur l'intérêt, ont augmenté leurs dépenses de 77¾ pour 100.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur est entièrement dans l'erreur.

M. McLELAN: Alors tous les livres qui renferment les états des dépenses des divers pays du monde sont inexacts. Tout ce qui ne vient pas en aide au raisonnement de l'hono-

nable monsieur semble être inexact ; et il ne serait peut-être pas parlementaire de dire que l'honorable monsieur désire représenter notre pays sous le plus mauvais jour possible. Et, en conséquence, tout ce qui ne tend pas à démontrer que le pays marche à la ruine, que nous devenons tous des banqueroutiers, doit être erroné. Il n'admettra même pas qu'aucun des documents publics de ce pays sont exacts, s'ils ne s'accordent pas avec sa manière de voir. Après que l'honorable monsieur eût entassé cette dette en perspective, il a dit que nous allions avoir une dette de \$55 par tête. J'ai repassé un certain nombre de ces pays, et j'ai montré la grande augmentation qu'il y a dans les dépenses des pays progressifs de l'univers ; je vais maintenant parler de leur dette. Celle de l'Autriche est de \$65 par tête ; celle de la Hongrie, de \$55 par tête ; celle de la Belgique, de \$75 par tête ; celle de la France, de \$129 par tête ; celle de la Grande-Bretagne—ce pays où nous faisons nos emprunts—de \$102 par tête, contre nos \$55. Vous avez dans la France et la Grande-Bretagne des pays presque complètement développés, où il n'y a pas pour le développement et le progrès cette place qu'il y a au Canada, et leur dette est double de celle du Canada. Prenons ensuite les Pays-Bas, dont la dette est de \$105 par tête ; la Nouvelle-Galles du Sud, qui a augmenté ses dépenses de l'année dernière de 75 pour 100 ; sa dette est de \$123 par tête, soit plus du double de la nôtre. Queensland, qui a augmenté ses dépenses de 35 pour 100, a une dette de \$250 par tête. Je ne crois donc que l'honorable monsieur devrait nous alarmer beaucoup en calculant notre dette en perspective, et en la portant à \$55 par tête, lorsque j'ai démontré que presque tous les pays du monde augmentent très rapidement leurs dépenses et ont une dette par tête beaucoup plus élevée que ne l'est celle du Canada.

Mais j'ai parlé des perspectives que nous avons de réduire cette dette et de faire face à ces dépenses. L'honorable monsieur sait que lorsqu'il a entassé sur nous toute cette dette, il a mis sur les épaules du peuple du Canada presque toute la dette qu'il lui a fallu contracter depuis un certain nombre d'années. Avec le réseau de l'Intercolonial complété, avec toutes ces diverses lignes que nous avons subventionnées, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien, terminé, l'honorable monsieur sait que le peuple du Canada n'a pas besoin, pendant plusieurs années, de fortes dépenses sur le compte du capital. Et, M. l'Orateur, avec l'augmentation naturelle de notre population, avec l'augmentation que doit produire l'immigration, pourvu que l'honorable monsieur cesse dans ses discours de diffamer, de décrier et d'amoindrir notre pays, nous n'avons rien à craindre. Notre peuple est aussi entreprenant et aussi énergique que celui de n'importe quel pays du monde. L'honorable monsieur a prêté, en 1878, que nous allions tarir les sources du commerce par la politique nationale ; que nous n'aurions point de commerce avec les pays étrangers, et point de commerce international. L'honorable monsieur sait par les Tableaux du commerce, que notre commerce avec les pays étrangers a augmenté énormément et qu'il a augmenté considérablement depuis 1878.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les tableaux ne le démontrent pas.

M. McLELAN : L'honorable monsieur sait que lorsqu'il était au pouvoir, de 1873 à 1878, le commerce a suivi une marche rétrograde, et que toutes nos industries ont été paralysées. Mais si vous comparez le Canada avec les autres pays, vous aurez peine à en trouver un qui ait plus de commerce avec l'étranger, pendant que son commerce intérieur soutient avantageusement la comparaison avec celui de n'importe quel pays du monde de même population. Notre commerce extérieur nous place dans une position enviable.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Prenez la Nouvelle-Galles du Sud. Elle a \$100 contre nous \$18.

M. McLELAN : L'honorable monsieur aime beaucoup à parler des Etats-Unis. Il en a fait mention une demi-douzaine de fois ce soir, et je suppose que l'honorable député de Norfolk-Nord va nous en parler une douzaine de fois de plus. Il va faire toutes ses comparaisons avec ce pays. Allons aux Etats-Unis. Au Canada, notre commerce avec l'étranger a été de \$53 par tête de notre population en 1884, tandis que celui des Etats-Unis a été de \$30 par tête. Celui de la France a été de \$47.60. Le Canada, pour sa population, l'a emporté sur les Etats-Unis, sur la France, sur le Brésil, dont le commerce extérieur a été de \$19.65 ; sur l'Espagne, de \$15. Le commerce extérieur de la Grande-Bretagne a été de \$103, et nous venions, sur la liste que j'ai mentionnée, avant la France, l'Espagne, le Brésil, l'Italie, le Portugal, le Mexique, la Russie, la Prusse les Etats-Unis. Je dis qu'avec le développement dont est susceptible notre pays, et avec les facilités que nous avons pour faire le commerce avec l'univers, il n'y a rien dans les remarques de l'honorable monsieur qui doive nous alarmer. L'honorable monsieur dit encore, peut-être pour la centième fois, que nous avons chassé la population de ce pays, que sans notre maladresse le Nord-Ouest serait prospère.

M. MILLS : Ecoutez, écoutez.

M. McLELAN : L'honorable de Bothwell dit "écoutez, écoutez," comme s'il avait fait le Nord-Ouest. Le gouvernement dont il faisait partie a eu le pouvoir pendant cinq ans, et qu'a-t-il fait pour le Nord-Ouest ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous y avons eu la paix et un bon gouvernement, et n'y avons pas provoqué une rébellion par une administration brutale.

M. McLELAN. Non ; mais je dirai à l'honorable monsieur qu'une opposition peut faire plus qu'un gouvernement sur les hustings, dans le parlement et par ses journaux, pour provoquer une rébellion ; et si l'honorable monsieur veut repasser tous les discours qui ont été prononcés dans cette Chambre et dans les diverses assemblées où ses collègues, ses associés et lui ont porté la parole, qui ont été répandus sur les ailes de la presse dans tout le Nord-Ouest et sont parvenus aux métis, qui ont pris racine dans les cœurs de ces derniers et les ont portés à croire que nous étions prêts à une rébellion, qu'ils n'avaient qu'à se soulever et qu'il n'y aurait pas un seul homme dans tout le Canada qui irait les combattre, il verra qu'une opposition peut faire plus qu'un gouvernement pour susciter une rébellion. Mais l'honorable monsieur dit que le Nord-Ouest a été prospère. Qu'ont-ils fait, M. l'Orateur, pour rendre le Nord-Ouest prospère ? Pendant les cinq années qu'ils ont passées au pouvoir, ils ont essayé d'établir une communication avec le Nord-Ouest, d'ouvrir et de développer cette contrée au moyen de ce fameux réseau d'étendues d'eau en construisant un petit bout de voie ferrée de 114 milles à partir de Fort William et en utilisant la rivière la Pluie, le lac des Bois et les écluses de Fort Frances, puis en construisant 114 autres milles de chemin de fer jusqu'à Selkirk.

Une VOIX : L'hôtel Neebing.

M. McLELAN : L'hôtel Neebing n'a pas contribué très grandement au succès du Nord-Ouest, si ce n'est qu'il a contribué à la chute de ce gouvernement et à l'avènement au pouvoir d'un gouvernement qui a administré le Nord-Ouest d'une manière convenable. Après avoir atteint Selkirk, ils se proposaient d'aller aux montagnes Rocheuses par les lacs, et par la rivière à la Poule-d'Eau, et en remontant la Saskatchewan sur une longueur de 700 à 800 milles. Je dis que les honorables députés de la gauche n'ont jamais eu l'intention de construire le chemin de fer du Pacifique canadien comme entreprise du gouvernement, au-delà de Selkirk. C'est consigné dans les archives. Mon honorable ami m'a conseillé de ne pas parler des archives ni d'aborder cette question ; mais nous sommes prêts à montrer qu'ils n'ont jamais eu l'intention d'aller au-delà de Selkirk ; et pendant

qu'ils nous blâment de n'avoir pas fait assez pour le Nord-Ouest, les archives renferment la preuve qu'il ne considéreraient pas qu'il valût la peine de diriger la ligne sur Winnipeg pour 7,000 à 8,000 habitants, mais qu'ils voulaient la diriger droit vers le Nord-Ouest et la construire dans un marais. Ces honorables messieurs nous raillent et disent que sans une mauvaise administration nous aurions eu dans cette contrée un million d'habitants, bien que, de leur propre aveu, ils l'aient laissée avec une population d'à peine 30,000 âmes. Après que l'on eut changé de système en établissant jusqu'à cette contrée une communication rapide et directe entièrement par voie ferrée, lors du changement de gouvernement, le peuple vit qu'il y aurait une contrée digne d'être habitée, et il crut que le gouvernement exécuterait l'entreprise qu'il avait commencée; et, M. l'Orateur, la population, qui était de 30,000 âmes, a augmenté considérablement en cinq années. Pendant la présente session, je crois, peu de temps avant que la rébellion ait éclaté, l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a présenté une résolution comportant que l'on devait faire une nouvelle province du territoire d'Alberta, vu que la population de ce dernier avait tant augmenté; et lorsque les honorables messieurs parlent de l'union des cultivateurs, ils disent qu'elle comprend 150,000 cultivateurs, et cependant lorsqu'ils ont quitté le pouvoir, la population entière de cette contrée ne dépassait pas 30,000. L'honorable monsieur ne devrait pas nous railler et dire qu'il n'y a pas assez de monde dans cette contrée.

Les honorables messieurs de la gauche nous ont raillés maintes et maintes fois et nous ont défiés de citer une seule phrase qu'ils aient prononcée décrivant cette contrée. Mais cela fait simplement partie d'un projet pour décrier cette contrée. Ils veulent que nous recueillions tout ce qu'ils ont dit contre cette contrée, et que nous le mettions de nouveau dans les *Débats* pour le remettre en circulation. Ça ne suffit pas que les agents de chemins de fer des Etats-Unis recueillent ce qu'ils disent dans cette Chambre et qu'ils l'impriment, accompagné de portraits de ces honorables messieurs, mais il faut qu'ils nous délient maintenant de répéter ce qu'ils ont dit contre le pays. Ils veulent que leurs discours soient remis en circulation, afin qu'ils puissent contribuer à déprécier cette contrée. Nous sommes tentés de repasser leur dossier, de prendre les discours et les écrits de ces honorables messieurs, pour montrer comment ils ont, d'une époque à l'autre, consacré leurs efforts à amoindrir et à avilir le Canada. Si une nouvelle circulation de ces discours ne devait pas causer du tort au pays, si ces discours ne devaient pas produire leurs effets sur les capitalistes étrangers, nous pourrions repasser leur dossier, mais les capitalistes étrangers seraient portés à ajouter foi à ces discours; ils ne pourraient pas supposer que des hommes occupant des positions responsables essaieraient de décrier leur propre pays; ils ne croiraient pas que, depuis la destruction de Sodome, on pût trouver dans aucun pays ou aucune ville des hommes qui appliqueraient tous leurs efforts à avilir et à amoindrir leur pays. En conséquence, nous refusons d'accepter leur défi, ne voulant pas remettre en circulation ce qu'ont déjà dit ces honorables messieurs.

L'honorable monsieur dit que notre conduite a eu pour effet de diminuer notre crédit à l'étranger, et de empêcher d'emprunter à 3½ pour 100. Il est possible que nous ne puissions emprunter à un taux aussi bas que le font quelques pays; mais s'il est vrai qu'il y a ici des hommes occupant des positions élevées qui représentent continuellement aux capitalistes des autres pays que nous sommes un peuple insolvable et ruiné, comment pouvons-nous espérer que notre crédit augmente. L'honorable monsieur sait l'avantage qu'il y a de présenter aux capitalistes le beau côté de la médaille; il sait l'effet qu'aurait sur les capitalistes de l'Angleterre un méchant discours, un discours montrant que les finances du pays sont dans un état déplorable; et il sait l'effet que l'on produit sur les capitalistes en leur montrant

M. McLELAN

le beau côté de la médaille, leur assurant que nous sommes dans une condition prospère et que toutes nos dépenses ont été faites pour des travaux rémunérateurs. Mais il y a une considération pour le capitaliste. Il se peut qu'il considère que nos recettes suffiront pour faire face à nos dépenses et à notre intérêt; il se peut qu'il compte sur la permanence du pays; et lorsqu'il lit les discours des honorables messieurs de la gauche, qu'y trouve-t-il qui puisse l'engager à croire que le Canada est stable et permanent? Il trouve l'honorable monsieur qui prêche l'indépendance, qui déclare que le jour n'est pas éloigné où le Canada sera un pays indépendant, et que ce jour arrivera probablement longtemps avant l'échéance des obligations que nous offrons. Il verra encore, par ces discours, que dans toutes les parties du pays il y a de la désunion et que la Confédération ne durera pas, qu'il y aura sécession ici et là, et que le tout se désagrègera comme une corde de sable; et, comme résultat, le capitaliste ne fera aucun placement dans ce pays sans être sûr de la permanence de nos institutions. Mais l'honorable monsieur sait qu'en dépit de ses discours et de ceux de ses collègues, il faut que notre crédit augmente; qu'en tenant compte de notre dette par tête, du développement dont notre pays est susceptible, de nos progrès et de nos perspectives, le Canada offre de meilleures garanties que la Grande-Bretagne même; qu'il offre un champ plus sûr pour les placements que la Grande-Bretagne même. Examinez ce qui a lieu au Canada. Prenez le plus sombre tableau que l'honorable monsieur puisse faire, savoir que nous avons une dette de \$55 par tête, et allez dans la Grande-Bretagne, là vous trouverez de grandes dépenses et une forte dette par tête, et vous constaterez que la Grande-Bretagne n'est pas susceptible de développement et de progrès comme l'est le Canada, tandis que la Grande-Bretagne devra toujours faire de fortes dépenses pour son armée et sa marine, si elle veut conserver la position qu'elle occupe dans l'univers. En conséquence, si vous pouvez persuader aux capitalistes de ne pas lire les discours des honorables messieurs de la gauche, ceux de la Grande-Bretagne croiraient qu'il y a plus de sécurité pour les placements en Canada que dans n'importe quel pays de l'Europe, sans excepter la Grande-Bretagne.

L'honorable monsieur a parlé de la rébellion. Je crois que son effet sur notre crédit sera de prouver la fausseté des paroles de ceux qui ont prêché la sécession, qui ont dit que le peuple n'est pas favorable au maintien de la Confédération. La rébellion a montré au monde que notre peuple ne désire pas la sécession, mais qu'il est déterminé et prêt à conserver intacte cette union. Le résultat sera, je crois, que les capitalistes étrangers auront à l'avenir une plus grande confiance dans le Canada; ils verront que non seulement notre peuple est déterminé à maintenir intacte la Confédération, mais aussi que nous avons parmi nous des hommes qui ont surpris l'univers par la promptitude avec laquelle ils ont pris les armes et le courage dont ils ont fait preuve durant la rébellion. Nous savions que nous avions un grand nombre de volontaires dont mon collègue (M. Caron) était très fier, mais il leur manquait l'épreuve du feu pour prouver leur qualité. L'épreuve a eu lieu, et le résultat a démontré que nos volontaires sont de l'étoffe dont on fait les soldats. Nous avons la fière satisfaction de savoir que pas un seul homme n'a reculé ou hésité à faire son devoir, bien qu'ils fussent dans la position la plus pénible dans laquelle puissent se trouver les soldats, celle de combattre contre un ennemi caché. Nous comptons maintenant des héros, là où il y a deux mois nous ne comptions que des hommes. La rébellion va produire un bon effet à l'étranger. Les capitalistes étrangers qui nous prêtent de l'argent auront confiance dans le Canada, et notre crédit sera par là amélioré.

M. MILLS: Vous aurez besoin d'une autre rébellion pour l'améliorer d'avantage.

M. McLELAN: Je dois offrir à la Chambre des excuses pour l'avoir retenue aussi longtemps. Je suppose que l'ho-

norable monsieur a fait de son mieux pour représenter les finances du pays dans une condition déplorable. Je crois que son discours n'aura pas un effet très sérieux. L'honorable monsieur a une habileté marquée pour représenter la pire des causes comme étant la meilleure. L'honorable déploie une adresse merveilleuse à prouver ce qu'il désire. Il nous demande pourquoi un million de personnes ont quitté le pays et sont aux Etats-Unis, mais il oublie qu'il a été pendant cinq ans ministre des finances, et qu'un demi-million de ceux qui sont partis de ce pays pour aller s'établir aux Etats-Unis ont déclaré, comme l'a lu l'honorable député de Durham-Ouest, pendant la dernière session, qu'ils ont quitté le pays en 1876 et en 1877.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas du tout ; ceci est tout à fait inexact.

M. McLELAN : C'est l'honorable député de Durham-Ouest qui l'a dit, et vous devez régler cela entre vous deux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ça été cité. Produisez votre preuve.

M. McLELAN : Dans tous les cas, l'honorable monsieur sait qu'il a passé cinq années au pouvoir ; il sait qu'il n'y avait pas d'ouvrage pour le peuple dans ce pays, et que les gens vont où ils peuvent trouver de l'ouvrage, et que les gens ont émigré à la recherche d'emplois qu'ils auraient dû avoir au pays. L'honorable monsieur essaye, dans un discours élaboré, de prouver qu'il y a eu une forte émigration, que la population diminue, s'éloigne du pays, et il prend les rapports d'un ou deux districts, et croit avoir tout prouvé. S'il pouvait par là obtenir un avantage de parti, je crois que l'honorable monsieur, avec ses grands talents, avec sa grande adresse, irait sur les bords du Saint-Laurent, et élaborerait un grand discours pour prouver que ce fleuve remonte son cours. Il regarderait quelques-uns des tournants, il regarderait quelque copeau remontant le courant sous le souffle du vent, et se basant sur ces petits faits, il élaborerait un discours pour prouver à sa propre satisfaction que le Saint-Laurent remonte son cours vers les montagnes et les lacs. Mais nous, qui n'examinons pas les tournants et les courants, mais qui regardons le grand fleuve même, nous savons qu'il suit son cours vers la mer, et qu'il augmente en profondeur et en volume à mesure qu'il approche de son embouchure. Ainsi, lorsqu'il veut prouver que notre population nous abandonne et que nous nous appauvrissons de jour en jour, il saisit quelque petit fait, et bâtit sur cela un discours pour prouver que nous nous appauvrissons d'année en année, tandis que de même que les eaux qui s'élargissent et descendent le Saint-Laurent, prouvent que le fleuve s'élargit et augmente de volume, ainsi les faits prouvent, notre commerce et les placements que fait notre population de tous côtés et dans toutes les caisses d'épargne prouvent que la prospérité de notre pays augmente, se développe, s'agrandit, et que nous n'avons rien à craindre des présages et des prédictions des honorables messieurs de la gauche.

M. CHARLTON : Je ne retiendrai pas la Chambre longtemps. Il n'est pas nécessaire d'ajouter à ce qu'a dit mon honorable ami de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), et je ne demanderai l'indulgence de la Chambre que pour répondre à quelques-unes des assertions de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries. Ce monsieur nous a informés, en commençant, que le député de Huron-Sud avait été heureux autrefois, lorsqu'il était au pouvoir et qu'il traitait la question des déficits ; qu'il faisait ses exposés financiers à la Chambre sans éprouver ce sentiment de crainte qui l'animait évidemment ce soir. Cette différence entre l'attitude de l'honorable monsieur à cette époque et son attitude ce soir, si différence il y a eu, avait certes sa raison d'être. Lorsqu'il faisait ses exposés financiers, je ne sache pas qu'il eût une raison particulière de s'alarmer. Il savait que les embarras temporaires qu'éprouvait le

Canada auraient une fin. Il savait que la dépression commerciale que subissait alors le pays était une affaire de quelques années, et aurait une fin. Il savait que tout ce que le gouvernement avait à faire pour placer le Canada dans une position convenable, c'était de ménager ses ressources, réduire les dépenses et administrer honnêtement, les affaires publiques, et que si le gouvernement faisait cela, comme il l'a fait, s'il réduisait strictement les dépenses et économisait nos ressources, il n'avait qu'à laisser faire le temps, et que tout irait bien. Il savait que le tarif de 1876, après le retour de la prospérité commerciale, donnerait à ce pays un revenu suffisant ; et ce qui a eu lieu aux Etats-Unis prouve que les prévisions de l'honorable monsieur à ce sujet étaient bien fondées. En 1879, les Etats-Unis ont retiré de la douane la somme de \$137,250,000. Sans avoir aucunement changé le tarif, ils ont retiré de la douane, en 1882, \$220,000,000, soit une augmentation de plus de 69 pour 100 dans la courte période écoulée entre 1875 et 1883. Le changement dans les affaires commerciales qui a produit cette forte augmentation du revenu des Etats-Unis, sans aucune modification du tarif, aurait produit une augmentation aussi forte au Canada, si le tarif n'avait pas été changé, et que l'augmentation dans ce pays eût été en proportion de celle qui a eu lieu aux Etats-Unis.

Avec le maintien des droits imposés sur les articles importés en 1876, il aurait eu, en 1882, un surplus considérable provenant des droits imposés par ce tarif. Il avait une bonne raison pour envisager l'avenir sans alarme, car il savait qu'il n'avait qu'à maintenir les dépenses dans des limites raisonnables et à nous donner un gouvernement économe, et que le retour de la propriété lui fournirait des fonds suffisants pour administrer les affaires du pays. Mais quelle est aujourd'hui la condition des choses ? Pourquoi mon honorable ami envisage-t-il aujourd'hui l'avenir avec plus de crainte qu'il ne le faisait alors ? Parce que nous avons un tarif qui n'augmentera probablement pas dans une grande mesure notre revenu ; parce que nous avons un gouvernement qui n'économise pas les ressources du pays, mais qui, au contraire, dépense inconsidérément, et si je dois me servir de cette expression, qui néglige les intérêts du peuple, et augmente les dépenses d'au delà de \$1,450,000 par année.

L'honorable monsieur a insinué que l'honorable député de Huron-Sud était volontairement coupable de chercher à affecter le crédit du pays dans l'emprunt que nous sommes à la veille d'effectuer en Angleterre. Mon honorable ami s'est gardé de critiquer l'administration financière de ce pays jusqu'à présent, qu'il ne peut plus attendre et agir ainsi pendant cette session du parlement ; il s'est à dessein abstenu de la critique qu'il a faite ce soir, craignant qu'elle ne pût, peut-être, avoir un effet désavantageux pour notre crédit, sachant dans tous les cas, que s'il le faisait, il serait accusé de manquer de patriotisme. Puis, l'honorable monsieur prétend qu'il est injuste de tenir compte des dépenses extraordinaires faites cette année au Nord-Ouest. Cette prétention ne peut être maintenue. Le gouvernement est obligé de faire face aux dépenses qu'il faut faire d'année en année, et en faisant face à nos dépenses ordinaires, cette année, il est évident que nous allons avoir un déficit.

L'honorable monsieur a critiqué la politique fiscale des prédécesseurs du gouvernement actuel. Il a dit que lorsque l'honorable député de Huron-Sud a quitté le pouvoir nous avions un droit sur le thé. Lorsqu'il a quitté le pouvoir, M. l'Orateur, nous n'avions pas de droit sur le charbon, ni sur le pain, et je crois qu'une comparaison de l'état fiscal des deux gouvernements sera infiniment en faveur de mon honorable ami. Il nous a dit que les dépenses de ce pays avaient considérablement augmenté sous l'administration des prédécesseurs du gouvernement actuel. Eh bien, M. l'Orateur, je me propose de repasser brièvement l'administration des affaires financières de ce pays sous l'administration Mackenzie, et j'ose dire qu'aucun gouvernement de

n'importe quelle nation civilisée ne peut présenter un état financier plus honorable pour lui que celui du gouvernement Mackenzie. Ce dernier est arrivé au pouvoir en 1874, alors que les dépenses générales de ce pays avaient été portées de \$13,486,000 à \$23,316,000, et que nous avions une dette nette de \$108,324,000. Il est vrai que cette dette a été augmentée; il est vrai que la dette nette, qui, le 1er juillet 1874, s'élevait au chiffre que j'ai mentionné, était de \$142,990,000 le 1er juillet 1884; mais il est de plus vrai que l'administration Mackenzie n'était responsable que d'une très faible partie de cette augmentation. Lorsqu'elle a pris les rênes du pouvoir, elle a été obligée d'exécuter des contrats faits par ses prédécesseurs, ce qui l'a forcée durant cinq ans, à dépenser \$17,645,000 pour diverses entreprises publiques, y compris l'élargissement des canaux, dont elle n'était aucunement responsable. Elle a eu à remplir d'autres obligations contractées par ses prédécesseurs, au montant de \$11,052,000, pour le chemin de fer du Pacifique canadien, et à dépenser une autre somme de \$3,286,000 pour compléter le chemin de fer Intercolonial, soit une dépense totale sur le capital, durant son terme d'office, de \$33,984,000, dont elle n'était aucunement responsable et qu'elle n'aurait pu éviter; de sorte que, sur une augmentation totale de la dette de \$34,666,000, les actes de ses prédécesseurs lui avaient imposé ces \$33,984,000. Mais eu égard au fait que les exercices financiers empiètent les uns sur les autres, cette administration ayant pris les rênes du pouvoir en 1874, alors qu'une partie de l'exercice était écoulée, et s'étant retirée en 1878, alors qu'une partie de l'exercice était également écoulée, la comparaison que j'ai faite au sujet de la dette lui est moins favorable que ne le justifient les faits, car elle n'était réellement responsable de la dette publique, que pour un montant de \$100,000, somme dépensée pour le canal Saint-Pierre.

Je vais maintenant aborder la question des dépenses contrôlables. Vous savez, M. l'Orateur, que nous avons des charges déterminées sur le revenu et que nous avons aussi des dépenses que nous appelons dépenses contrôlables, et ce n'est que dans cette dernière classe de dépenses que le gouvernement peut pratiquer l'économie. Il faut que les charges déterminées soient payées; les charges sur le revenu pour l'administration des travaux publics, pour les dépenses des départements des postes et de l'accise ne peuvent être changées d'une manière sensible. Voyons maintenant ce qu'a fait l'administration Mackenzie au sujet des dépenses contrôlables. Les dépenses contrôlables du gouvernement Macdonald durant la première période ont été comme suit: 1867-68, \$3,630,298; 1873-74, \$8,324,076, soit une augmentation onze fois plus rapide que celle de la population du pays. Nous arrivons à l'administration de M. Mackenzie et de ses collègues. Les dépenses contrôlables qui étaient alors de \$8,324,076, étaient réduites en 1878-79, à \$6,941,577, soit une réduction de \$1,382,499. Nous arrivons maintenant à la seconde période du gouvernement Macdonald. Les dépenses contrôlables, qui étaient à cette époque de \$6,941,577, furent augmentées au point de s'élever, en 1884-85, à \$12,289,625, soit une augmentation de \$5,348,048, ou sept fois plus rapide que celle de la population, sans compter les estimations supplémentaires et des articles auxquels on n'a pas pourvu, qui sont encore à venir. Voici une comparaison des dépenses totales du fonds consolidé: Première période, 1867-68, \$13,486,092, 1873-74, \$23,316,316, augmentation, \$9,831,224, soit une augmentation annuelle de \$1,305,036. Seconde période: 1873-74, \$23,316,316; 1878-79, \$24,345,384, augmentation, \$1,139,065, soit une augmentation annuelle de \$227,813. Je puis ajouter, aussi, que cette augmentation était plus apparente que réelle. L'augmentation réelle était beaucoup moindre, car lorsque mon honorable ami arriva au pouvoir comme ministre des finances, il trouva que les estimations de sir Leonard Tilley avaient été portées à \$23,685,000 pour l'exercice courant. Mon honorable ami (sir Richard Cartwright) ne dépensa que \$23,316,000. Sir

M. CHARLTON

Leonard Tilley ne peut prétendre qu'il aurait dépensé moins que ses estimations. Les estimations de sir Richard Cartwright pour 1878-79 étaient de \$24,669,000. Il ne resta au pouvoir que peu de temps après le commencement de l'exercice, et fut remplacé par sir Leonard Tilley, qui remplit cette charge pendant plus des trois quarts de l'exercice, et dépensa \$24,455,331, dépassant de \$736,331 les estimations de sir Richard; sir Leonard Tilley était responsable de cet excédent. D'après ces faits, l'augmentation réelle durant l'administration de M. Mackenzie a été de \$353,000, soit une moyenne de \$70,536 par année. Quant aux dépenses imputables sur le fonds consolidé, elles ont été de \$24,455,381 en 1878-79, de 31,784,235 en 1883-84, ce qui comprend les articles auxquels on n'avait pas pourvu pour 1883-84, \$676,529 que renferment les estimations qui viennent d'être déposées. Les estimations pour le prochain exercice ne sont pas encore assez complètes pour servir de comparaison, mais sir Leonard Tilley a dit qu'elles s'élevaient à \$32,850,000. L'augmentation de 1878-79 à 1883-84 a été de \$7,388,854, soit en moyenne une somme annuelle de \$1,465,770. Voilà une réponse suffisante à ceux qui accusent l'administration Mackenzie d'avoir mal administré les affaires financières de ce pays. Il y a eu une forte diminution dans les dépenses contrôlables sous cette administration, contre une forte augmentation sous ses prédécesseurs—augmentation onze fois plus grande que celle de la population durant leur premier terme d'office, et sept fois plus grande durant leur deuxième terme. Il y a aussi eu dans les dépenses imputables sur le fonds consolidé, une forte augmentation, s'élevant à plus de \$9,000,000 durant leur premier terme; contre une augmentation réelle de \$353,000 durant les cinq années que l'administration Mackenzie a eu les rênes du pouvoir.

L'honorable monsieur a attaqué l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) parce que ce dernier avait dit que le gouvernement pour obtenir de l'appui, avait eu recours à des moyens qui n'étaient guère autre chose que de la corruption. Cela est connu pour un fait; il est acquis à l'histoire que le gouvernement a été obligé d'acheter son appui, qu'il a concilié des éléments hétérogènes et opposés, que les orangistes marchent avec les bleus la main dans la main, et qu'il a uni d'autres éléments dissemblables en achetant leur appui. Le gouvernement n'a pu obtenir l'appui des bleus pour le prêt fait au Pacifique canadien, l'année dernière, qu'en imposant au peuple une nouvelle charge au profit d'intérêts locaux, en subventionnant des chemins de fer. Le gouvernement s'est maintenu de cette manière, ces moyens ont fait partie de sa politique, et il a eu recours à des expédients de ce genre pour garder le pouvoir.

M. WHITE (Hastings): Comment le gouvernement a-t-il acheté les orangistes?

M. CHARLTON: Une manière dont le gouvernement achète les orangistes, c'est en donnant aux sauvages de Hastings-Est le droit de voter. Je ne crois pas, cependant, que les orangistes aient été aussi exigeants que quelques-uns des autres éléments qui appuient le gouvernement.

M. BOWELL: L'honorable monsieur voudrait les voir se battre. Ils ont cependant trop de bon sens pour tomber dans son piège.

M. CHARLTON: J'avoue qu'au lieu de voir le lion et l'agneau se reposer ensemble, j'aimerais mieux les voir montrer leurs tendances naturelles. L'honorable monsieur qui a porté la parole à la Chambre a prétendu que le peuple avait sanctionné la politique du gouvernement en 1882.

Les honorables messieurs de la droite ont-ils montré la moindre confiance dans le verdict du peuple avant les élections? N'ont-ils pas commis un des plus grands crimes qui aient jamais été perpétrés dans aucun pays, afin de s'assurer le verdict du peuple? Ils ont montré, par l'acte de remaniements monstrueux de 1882, par ce vil remaniement des divi-

sions électorales, qu'ils avaient peu d'espoir que le verdict du peuple leur serait favorable. L'honorable monsieur va sans doute prétendre que leur conduite sera sanctionnée par le peuple aux prochaines élections. Que font-ils pour s'assurer un verdict favorable? Elle sera sanctionnée par hasard en vertu de la décision du reviseur; elle sera sanctionnée, peut-être, par la violation des principes fondamentaux des institutions libres, en enlevant au peuple le pouvoir de régler sa propre représentation, en donnant aux créatures du gouvernement, le pouvoir, et en leur imposant le devoir de confectionner et de reviser les listes électorales de ce pays, de donner aux farouches sauvages le droit de suffrage, ce qui peut avoir pour résultat la réélection à cette Chambre de l'honorable député de Hastings-Est et d'autres partisans du gouvernement conservateur.

M. WHITE: J'étais ici avant vous, et j'y serai après vous.

M. CHARLTON. L'honorable monsieur a fait quelques déclarations financières ce soir, et je trouve difficile d'ajouter foi à quelques-unes d'entre elles. Il a dit, par exemple, que le gouvernement était à la veille d'effectuer une épargne de \$1,900,000 sur des travaux publics, l'an prochain, sur un crédit total de \$1,500,000.

M. McLELAN. J'ai dit que la chose pourrait se faire, si c'était nécessaire.

M. CHARLTON. Je ne vois pas quelle nécessité pourrait permettre au gouvernement d'économiser \$1,900,000 sur \$1,500,000. Si vous pouvez produire une pression qui permette à un homme de faire cela, j'aimerais à savoir comment la chose peut se faire.

M. BOWELL. Tout comme vous accusiez le président du chemin de fer du Pacifique Canadien d'avoir volé huit millions sur six.

M. CHARLTON. Je ne me rappelle pas ce fait. Voici un sommaire des estimations pour 1885-86, et je constate—

M. McLELAN. Mon état entier était basé sur les dépenses de 1884-85,—de l'exercice entier.

M. CHARLTON. Je n'ai pas compris que l'honorable monsieur ait dit cela. Il nous dira peut-être quelles sont les estimations pour 1883-84.

M. McLELAN. Je parlais des dépenses.

M. CHARLTON. L'honorable monsieur a parlé d'économiser \$1,900,000 sur \$1,500,000, pour des travaux publics.

Ensuite, M. l'Orateur, il a fait un tableau très riant des progrès accomplis par ce pays en le peuplant; de fleurs d'orange, de couronnes nuptiales, de berceaux que l'on établissait; et il a dit que tout ce dépeuplement dont on parle était imaginaire, qu'il n'y avait rien de tel. Il est regrettable, M. l'Orateur, qu'en dépit du tableau couleur de rose qu'il a fait, nous perdions un grand nombre de nos compatriotes canadiens; il est regrettable qu'ils abandonnent le pays par milliers. Je ne puis dire s'il y a moyen d'empêcher l'exode, mais c'est une folie de nier son existence. C'est une folie de rejeter sur l'opposition la responsabilité de cet exode, ou de prétendre que leurs discours ont pour effet d'amener cet exode. L'exode est créé par la condition actuelle du pays, et il a été considérablement accéléré depuis que les honorables messieurs sont arrivés au pouvoir. L'honorable ministre de la marine et des pêcheries dit que pendant l'administration du gouvernement Mackenzie, un demi-million de personnes ont quitté ce pays. Les statistiques américaines démontrent que durant l'administration de M. Mackenzie, 134,000 Canadiens ont quitté ce pays pour se rendre aux Etats-Unis, et les mêmes statistiques indiquent que depuis que les honorables messieurs sont au pouvoir, ce nombre s'est élevé à 450,000, soit, qu'il a été trois fois plus considérable par année sous l'administration actuelle que sous la précédente.

L'honorable monsieur a critiqué les assertions faites par l'honorable député de Huron, relativement au chemin de fer Intercolonial. Il a dit que l'honorable monsieur avait induit la Chambre en erreur en ne disant pas que le compte du capital avait été augmenté de \$9,000,000 sous la présente administration, et il a mentionné le fait que l'embranchement de la Rivière-du-Loup avait été acheté et ajouté au chemin. Je ne crois pas que cela fasse une différence. Le capital du chemin a été augmenté; les charges du pays ont été augmentées; et le chemin produit un revenu de \$10,000 sur un placement de \$45,000,000. Il a ensuite parlé du déficit de l'administration précédente; mais il a oublié de mentionner les paiements faits par cette administration aux fonds d'amortissement, lesquels s'élevaient à une somme presque, si non tout à fait, suffisante pour contrebalancer les déficits; et de dire que si nous tenons compte des paiements faits au fonds d'amortissement, il nous reste un très faible déficit, s'il en reste. Il a demandé ce que nous avons à montrer pour notre augmentation de la dette publique, et il a dit que nous avons des travaux publics. C'est vrai. Il a mentionné le chemin de fer Intercolonial, que l'on a dit avoir pris la forme d'un *Grecian bend* pour accommoder l'honorable monsieur même, et dont nous avons retiré \$10,000, sur un placement de \$45,000,000. L'argent placé dans les entreprises publiques du Canada rapporte, en tout, un revenu d'environ un cinquième de 1 pour 100. Quelques-unes d'entre elles sont des entreprises utiles, comme les canaux, mais l'argent déposé pour l'Intercolonial a été dissipé. L'argent placé dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien excède de plusieurs millions le montant qu'il fallait pour obtenir la fin que l'on se proposait; et si nous additionnons nos placements faits dans les entreprises publiques, nous verrons qu'au moins \$70,000,000 à \$80,000,000 de la dette du Canada ont été placés dans des entreprises publiques qui représentent très peu de chose.

M. WHITE (Hastings): Si vous alliez au Nord-Ouest vous ne croiriez pas cela.

M. CHARLTON: Je pourrais aller au Nord-Ouest mille fois, mais je ne serai jamais convaincu que la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, qui coûtera à ce pays près de \$100,000,000, est un bienfait pour le pays, lorsqu'on aurait pu le faire construire pour le tiers de ce montant, ou que ce placement était sage.

M. WHITE (Hastings): De meilleurs hommes que vous l'ont cru.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable monsieur ne devrait pas faire ces interruptions.

M. CHARLTON: L'honorable monsieur a appuyé longuement, et apparemment avec un plaisir particulier, sur les affaires du chemin de fer du Pacifique canadien. Il a appuyé sur cette partie de la politique du gouvernement par laquelle on a obtenu le parachèvement de ce chemin six ans avant la date fixée dans le contrat, avec une onction qui indiquait clairement qu'il supposait que le gouvernement avait fait quelque chose digne d'approbation dans cette partie de sa politique. Il a demandé triomphalement, si sa ligne de conduite était justifiable. Je dis qu'elle ne l'était pas. Je dis que la manière dont le contrat fut passé en premier lieu n'était pas justifiable; que le gouvernement aurait dû demander des soumissions aux capitalistes de l'univers. En deuxième lieu, je dis que le gouvernement n'était pas justifiable de poursuivre l'exécution du contrat, lorsqu'il eût constaté qu'il pouvait obtenir de meilleures conditions. En troisième lieu, il n'était pas justifiable dans sa conduite relativement au chemin de fer du Pacifique canadien, en ne surveillant pas de près ses affaires, et en n'obligeant pas la compagnie à employer l'argent qu'elle avait reçu de ce gouvernement, aux fins de son contrat. Il n'était pas justifiable dans ses efforts pour assurer le parachèvement de ce

chemin six ans avant la date stipulée dans le contrat, parce qu'il l'a assuré à un coût très élevé, sans avantages proportionnés pour le pays, avec l'argent duquel il a été construit. L'honorable monsieur nous dit que le développement du pays est dû à la construction rapide du chemin. Quel développement y a-t-il dans cette contrée qui s'étend jusqu'aux montagnes Rocheuses et à travers les montagnes? La population de la contrée qui s'étend de la base des montagnes Rocheuses à Winnipeg pourrait être placée sur un tiers de la distance; elle pourrait être établie sur 300 milles de cette ligne et de ses embranchements. La ligne a été construite à travers la région des prairies plus rapidement que ne l'exigeaient les besoins du pays, bien qu'à un coût plus élevé, et sans aucun avantage pour le pays. Si l'on avait suivi la première politique, qui consistait à construire le chemin lentement, et seulement suivant les besoins du pays, c'aurait été mieux pour le Nord-Ouest, pour la compagnie, et pour le Canada en général.

L'honorable monsieur parle de la grande importance d'une communication directe avec le Nord-Ouest par le chemin au nord du lac Supérieur. Je ne suis pas prêt à contester que la construction de la ligne au nord du lac Supérieur ne soit importante pour le pays. L'opposition n'a jamais contesté l'opportunité de construire plus tard cette section du chemin, mais ce qu'a prétendu l'opposition c'est que les finances du pays s'épuisaient trop rapidement, et les obligations que le pays avaient contractées étaient si énormes que nous devions plutôt chercher à économiser nos ressources que de nous lancer étourdiment dans cette entreprise et de contracter une dette considérable. Raisonnant d'après ces prémisses, nous prétendions qu'une ligne passant au sud du lac Supérieur et se raccordant aux lignes de l'ouest au Sault Sainte-Marie, servirait à la fois toutes les fins pratiques du pays, sans épuiser nos ressources financières au point où elles l'ont été. Je crois que c'était là la vraie politique. La grande masse du commerce du Nord-Ouest sera transportée à Port-Arthur, du chemin de fer au steamer, et transportée aux ports de l'est. Je ne crois pas qu'en été le trafic traverse la ligne au nord du lac Supérieur. L'honorable monsieur parle beaucoup des avantages qu'il y a à ouvrir ces 760 milles de chemin. Il nous a dit que les salaires payés sur cette section s'éleveront à \$2,000,000 par année, et que \$3,000,000 seront payés aux artisans employés sur toute la ligne. Je crois son estimation très exagérée, et quand même elle ne le serait pas, les Canadiens ne retireraient pas un très grand avantage de ces dépenses, car la compagnie semble préférer les Américains. Elle a un gérant général américain, et un surintendant de division américain à Winnipeg; presque tous ses contrats ont été remplis par des Américains; les différentes parties du chemin ont été établies par des Américains; elle emploie sur ses trains des conducteurs américains; de fait, c'est une compagnie américaine, sous l'administration et la surveillance d'Américains, et, si le mode actuel d'administration se continue, il n'est pas probable que notre population bénéficie beaucoup des avantages que retirent les artisans.

L'honorable monsieur fait très peu de cas de l'augmentation de nos dépenses, et il dit que l'annexion de la Colombie-Britannique, de l'Île du Prince-Edouard et du Nord-Ouest, nous a donné une population qui contrebalancera pleinement l'augmentation des dépenses. C'est là une assertion absurde. La population de la Colombie-Britannique était de 10,000 à 12,000; celle du Manitoba et du Nord-Ouest n'était que de quelques mille, et la population de l'Île du Prince-Edouard est d'environ 100,000. Dire que cette population de 200,000, tout comptée, sur une population totale de 4,500,000, pourrait expliquer toute cette augmentation de dépenses, qui s'est élevée à \$9,100,000 pendant le premier terme d'office des honorables messieurs de la droite, et à près de \$8,000,000 pendant le second terme, c'est absurde.

Dans cette partie on ne peut plus étonnante de ce singulier mélange, l'honorable monsieur, après avoir accusé l'ancien

M. CHARLTON

gouvernement d'avoir mal administré les affaires et d'avoir augmenté la dette publique, l'a condamné sous prétexte qu'il n'avait pas augmenté la dette durant ses cinq années de pouvoir. Il dit que les membres de l'ancien gouvernement sont comme l'homme dont parlent les Ecritures, qui avait déposé son talent dans la terre—qu'ils n'ont pas développé les ressources du pays, ni augmenté les dépenses, qu'ils ne se sont pas engagés dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien et dans d'autres travaux publics. Ils ont dépensé de fortes sommes pour des travaux publics, mais ils ont économisé de toutes manières, partout où ils ont pu le faire; et pendant qu'ils ont évité soigneusement d'augmenter les dépenses du pays, ils ont administré efficacement les affaires du pays; et je défie l'honorable monsieur de citer une seule industrie du pays qui ait souffert sous l'administration de l'honorable M. Mackenzie et de ses collègues en conséquence de parcimonie de leur part ou de leur refus de dépenser de l'argent où c'était nécessaire.

L'honorable monsieur a fait des comparaisons entre l'augmentation des dépenses du Canada et celle des dépenses des Etats-Unis, et je ne puis trouver dans les statistiques des Etats-Unis rien qui justifie les assertions de l'honorable monsieur ou les conclusions auxquelles il est arrivé. Je vois, en examinant ses déclarations, que les dépenses des Etats-Unis ont augmenté moins rapidement que celles de ce pays. Par exemple, sous le titre de gouvernement civil, les Etats-Unis ont dépensé, en 1862, \$58,177,000, et en 1883 \$68,678,000, soit une augmentation de \$10,000,000, la proportion n'étant pas plus élevée que l'augmentation de la population. Arrivant aux dépenses totales nettes et ordinaires du pays, y compris l'intérêt, je vois qu'en 1874 les Etats-Unis ont dépensé \$194,118,000, et en 1883 \$206,248,000, soit une augmentation d'à peine \$12,000,000 en dix années.

M. WHITE (Cardwell) : Pronez les chiffres pour 1884. L'honorable monsieur verra que le montant est de \$244,000,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ce dont on a parlé, c'est de la taxation nécessaire.

M. CHARLTON : Je n'ai que l'almanach de 1834, qui donne les états pour 1883.

M. WHITE (Cardwell) : J'ai celui de 1885, qui donne les états pour 1884, et ces états indiquent une augmentation d'environ \$40,000,000 durant cette année-là.

M. CHARLTON : Les dépenses nettes ordinaires ont été, en 1816, de \$23,373,000, et en 1882, de \$40,389,000. Si vous prenez le rapport du trésorier des Etats-Unis, qui donne l'augmentation nette ordinaire de chaque année depuis 1816, vous verrez que leur taux moyen d'augmentation est beaucoup moindre que le nôtre. L'honorable monsieur a aussi fait une comparaison avec d'autres colonies, mais il y a entre notre propre colonie et les colonies australiennes cette différence, que nous tenons un compte du capital tandis qu'elles ne le font pas. L'honorable monsieur a inclus dans leurs dépenses les emprunts, les dépenses du capital et les dépenses ordinaires. Mais si nous avons compté comme partie de nos dépenses de cette année les \$60,000,000 que nous empruntons, quelle espèce de résultat aurions-nous? Cela montre que la comparaison est entièrement injuste et inexacte, et mon honorable voisin de droite (sir Richard Cartwright) me rappelle, relativement au volume du commerce dans les différents pays, que les exportations de la Nouvelle-Galles du Sud ont été de \$100 par tête, et celles du Canada de \$18 seulement par tête durant le dernier exercice.

L'honorable monsieur nous informe qu'aucune autre augmentation de notre dette n'est maintenant nécessaire. Je ne suis pas enclin à ajouter foi aux promesses que pourrait faire la présente administration de s'abstenir d'aug-

menter nos dépenses sans nécessité. Ça serait contraire à toute son histoire depuis 1867, et je ne puis lui donner le crédit d'un pareil repentir tant qu'elle ne montrera pas par des actes les fruits de son repentir. De \$13,500,000 qu'étaient nos dépenses en 1867, les honorables messieurs de la droite les ont portées à \$31,800,000 pour le prochain exercice ; un gouvernement qui a si considérablement augmenté les dépenses contrôlables, un gouvernement qui a augmenté la dette publique de \$200,000,000, augmentation six fois plus rapide que celle de notre population, un gouvernement qui a ce dossier, je ne le choisirais pas volontairement pour administrer les finances du pays pendant le prochain terme d'office. Je n'ajouterais fois à aucune promesse qu'il pourrait faire de ne pas augmenter la dette du pays.

Il ne peut s'empêcher de l'augmenter, car s'il garde le pouvoir, c'est par des moyens qui entraînent nécessairement une augmentation de notre dette. Il conserve le pouvoir au moyen de la politique peinte par Petroleum V. Nasby, au moyen du pillage, en subventionnant ses partisans chaque fois qu'il se trouve dans l'embarras, chaque fois qu'un groupe de ses partisans tient un caucus, au n° 8 ou ailleurs, et décide de faire de nouvelles demandes au gouvernement, en échange de nouvelles demandes d'allégeance que leur fait le gouvernement. La position même dans laquelle est placé le gouvernement, les conditions mêmes dans lesquelles il conserve le pouvoir, les mesures mêmes qu'il lui faut prendre pour concilier les éléments opposés qui composent sa suite, l'obligent impérieusement à continuer à marcher dans la voie qu'il a suivie dans le passé. Il ne s'est pas rendu volontairement coupable de plusieurs choses dont on l'accuse, mais les exigences politiques l'ont forcé à sacrifier les intérêts du pays pour garder le pouvoir. Les raisons mêmes qui ont obligé ce gouvernement à administrer les affaires du pays comme il l'a fait, les raisons mêmes qui l'ont forcé à augmenter notre dette et nos dépenses aussi rapidement qu'il l'a fait, ces mêmes raisons auront le même effet et produiront à l'avenir les mêmes résultats que par le passé.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries a fait ce que l'on peut appeler un discours mosaïque, tant ses transitions d'une partie à l'autre ont été brusques, et je suis forcé de faire les mêmes transitions brusques en le suivant. Il a ensuite accusé l'opposition d'avoir provoqué la rébellion du Nord-Ouest. Ses discours, a-t-il dit, sont parvenus aux métis et aux sauvages. Je me demande s'ils ont pris les journaux quotidiens et surveillé le progrès des événements dans ce pays.

M. WOODWORTH : Leurs chefs l'ont fait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Gabriel Dumont a, dit-on, été abonné à la *Minerve*. Il a probablement puisé ses idées et ses inspirations à cette source.

M. WOODWORTH : Un des chefs du nom de Jackson était correspondant du *Globe* de Toronto. Cette critique de l'opposition ne renferme pas un seul élément de loyauté.

M. CHARLTON : L'opposition n'a rien fait pour provoquer une rébellion au Nord-Ouest, mais les difficultés qui existaient au Nord-Ouest et qui ont amené une rébellion, étaient dues à la nonchalance et à l'indécision du gouvernement, qui a manqué pendant des mois et des années de s'occuper de leur règlement. Par sa mauvaise administration, par sa politique concernant les compagnies de colonisation des terres, par sa politique au sujet des baux de terres à pâturages et des baux de terrains houillers, et des fonds de bois, par sa politique consistant à troquer et à diviser un empire entre ses partisans, sans concurrence, d'une manière subversive de tous les principes d'un gouvernement libre, par ces moyens on a créé et fomenté les troubles du Nord-Ouest, et eu égard à l'incapacité complète du gouvernement à régler ces questions, ou d'essayer de s'enquérir des griefs dont se plaignent ces hommes, la rébellion a éclaté.

L'opposition n'a rien eu à faire avec cette dernière ; au contraire, elle a protesté contre l'indécision, le manque d'habileté qu'a montré le gouvernement. Nous avons signalé les points faibles de sa politique ; nous avons montré les mauvais résultats de cette politique concernant les terres, et de la continuation de la politique par laquelle le gouvernement concédait des fonds de bois, et de sa politique relativement aux baux de terres à pâturages et de terrains houillers ; nous avons protesté contre tout ce qui, dans la politique du gouvernement, a produit les résultats que l'honorable monsieur a on ne peut plus déloyalement attribué aux efforts de l'opposition ; et si l'on eût accepté nos représentations et suivi la ligne de conduite que nous avons conseillé, on aurait détourné cette catastrophe, qui a finalement éclaté sur le pays.

L'honorable monsieur a demandé ironiquement pourquoi nous n'avions pas ouvert le Nord-Ouest lorsque nous étions au pouvoir. Mais nous l'avons fait ; nous avons construit la voie ferrée d'Emerson à Selkirk ; nous avons en voie de construction une ligne s'étendant de Port-Arthur à Selkirk ; nous avons fait des arrangements pour continuer la construction de ce réseau de chemins de fer à l'ouest de la rivière Rouge, aussi rapidement que le demandaient les besoins du pays. Le premier ministre d'alors (M. Mackenzie) avait conçu et mettait à exécution une politique large et d'une grande portée au sujet du développement du Nord-Ouest. Si le gouvernement actuel avait mis à exécution cette politique, s'il avait construit le chemin de Port-Arthur à Selkirk et continué la construction de la ligne dans la région des prairies aussi rapidement que le demandaient les besoins du pays, on aurait épargné à ce dernier, dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, au moins \$15,000,000 à \$20,000,000 en argent et toute la subvention en terres. Il est regrettable que la politique sage inaugurée par l'administration Mackenzie dans le développement du Nord-Ouest n'ait pas été suivie par ses successeurs. L'honorable monsieur a dit : Ils nous défient de recueillir ce qu'ils ont dit au sujet du Nord-Ouest, pour le mettre dans les *Débats* et assurer la condamnation du pays. Voilà une expression passablement forte, et il a ajouté : Nous n'accepterons pas le défi. Non ; ils ne l'accepteront pas, peu importe combien souvent nous leur avons lancé ce défi ; ils ne recueilleront pas les attaques que nous avons dirigées contre le Nord-Ouest, et nos tentatives d'amoinrir le Nord-Ouest. Parce qu'ils ne le peuvent pas ; parce que ces accusations ne sont pas fondées ; parce que l'accusation que nous avons essayé d'amoinrir ou de décrier le Nord-Ouest, ou de détourner de cette contrée le courant de l'immigration, ou de nuire à cette contrée, n'est pas fondée.

M. MACKINTOSH : Si je fournis à l'honorable monsieur des déclarations faites au détriment du pays non seulement par la presse réformiste, mais aussi par les honorables messieurs de la gauche, les lira-t-il à la Chambre ?

M. CHARLTON : Si l'honorable monsieur désire lire des extraits, à cette heure avancée, il peut le faire. Je ne nie pas qu'il ait pu paraître dans le *Mail* et le *Globe*, et dans d'autres journaux, des lettres exprimant des opinions relativement au Nord-Ouest ; mais, comme parti, nous n'avons rien à faire avec les opinions des particuliers. Si le *Mail* dit qu'une gelée terrible a eu lieu au Nord-Ouest, et y a produit la banqueroute et la destruction, nous ne sommes pas responsables de cette assertion. Si un écrivain quelconque dit dans le *Globe* qu'il y a des terrains d'alcali au Nord-Ouest, nous n'avons rien à fuir avec cela. Nous n'avons jamais essayé de déprécier le Nord-Ouest, ou d'empêcher les colons de se rendre au Nord-Ouest.

M. MACKINTOSH : L'honorable monsieur a défié les députés de communiquer ces déclarations à la Chambre. Je vais lui passer les articles, s'il veut les lire. Je n'ai rien dit au sujet du *Mail* ; j'ai fait allusion aux discours pro-

noncés par des membres éminents de l'opposition et aux articles publiés dans des journaux libéraux. J'aimerais à voir ces extraits incorporés dans le discours de l'honorable monsieur.

M. CHARLTON : Vous aurez un peu de difficulté à faire cela. Voilà pour le discours de mon honorable ami le ministre de la marine et des pêcheries.

M. WHITE (Hastings) : Ça n'est pas beaucoup, dans tous les cas.

M. CHARLTON : Non ; ça n'est pas beaucoup. Ça me rappelle une vieille stance de la collection du colonel John Hay, dans laquelle ce dernier décrit un steamer du Mississipi échoué sur une batture. Mon honorable ami n'a peut-être pas été sur cette rivière, mais ils ont des barres que les équipages appuient sur le fond de la rivière et au moyen desquelles ils soulèvent un peu le bateau et le font avancer au moyen de ses machines à vapeur—ils donnent un autre coup de barre et de palan, et le bateau avance encore un peu, jusqu'à ce qu'il soit dégagé, ou que l'on abandonne la partie. Voici la stance.

“ And she hove and sot, and hove and sot,
And high her rudder flung,
And every time she hove and sot,
The wusser leak she sprung.”

C'est justement là le genre du discours de l'honorable monsieur.

M. WOODWORTH : Cela se trouve déjà dans les *Débats* à trois ou quatre endroits.

M. CHARLTON : J'avoue que je l'ai déjà citée une fois dans cette Chambre, mais connaissant le goût de l'honorable monsieur pour la poésie, je la lui ai citée de nouveau.

En terminant, l'honorable monsieur a fait un compliment à mon honorable ami et voisin de droite. Il a dit qu'il pouvait exposer très habilement la position financière du pays, et qu'il avait fait de son mieux ce soir pour représenter les finances du pays sous un jour déplorable. Je ne crois pas que cette critique était méritée. Le discours de mon honorable ami a été des plus modérés, et ses propositions étaient justifiées par les faits qu'il a cités. Je ne crois pas que les déclarations de l'honorable monsieur n'étaient pas exactes et n'auraient pas dû être présentées à tout le peuple de ce pays. Leur objet était de montrer au peuple quelle était la condition financière de ce pays, avec les charges alarmantes que l'on accumule sur le peuple.

La seule excuse de cet état de choses, que l'honorable ministre a tacitement reconnu, c'est que nous ne sommes pas dans une condition pire que quelques autres pays, et il a parlé du vieux despotisme usé de l'Europe, en Autriche, en Allemagne, en Espagne et en Belgique, dans ces vieux pays où la terre a une grande valeur et où la dette par tête est plus élevée qu'au Canada. Nous avons une dette assez forte dans ce pays. Si la dette publique est de \$250,000,000, comme elle laisse une marge pour la réduction qui a dû se produire dans notre actif, la part que la province natale de l'honorable monsieur a à supporter est de \$25,000,000. Si c'est là la part de la Nouvelle-Ecosse, il y a 138,644 acres de terres améliorées dans cette province, et la part de la Nouvelle-Ecosse s'élève à \$14 par tête, ce qui, me disent ceux qui connaissent la valeur de la propriété dans cette province, égale la valeur des terres améliorées de cette dernière. S'il en est ainsi, lorsque l'honorable monsieur ira à la Nouvelle-Ecosse et expliquera au peuple pourquoi le gouvernement dont il fait partie, a mis cette hypothèque sur chaque acre de terre améliorée de cette province, je crois qu'il aura de la difficulté à convaincre le peuple de la sagesse de sa conduite. Une dette de \$55 par tête, qu'elle soit, ou non, moindre que celle de quelques pays de l'Europe, c'est plus que le double de celle des Etats-Unis. Nous sommes voisins des Etats-Unis, les deux pays offrent leurs prétentions aux immigrants de l'Europe, et il est nécessaire de

M. MACKINTOSH

convaincre les immigrants qu'ils auront un bon gouvernement et une légère taxation ; et si nous sommes obligés d'avouer que notre dette publique est plus élevée que celle des Etats-Unis, nous sommes dès le commencement placés dans une position très désavantageuse.

Dans la discussion de cette question, on nous accuse de manquer de patriotisme parce que nous présentons franchement l'état des affaires publiques de ce pays, parce que nous avertissons le gouvernement que sa conduite n'est pas conforme aux intérêts du pays ; parce que nous demandons au gouvernement de changer de conduite et de revenir sur ses actes. Nous faillirions à notre devoir comme opposition si nous ne protestions pas contre ce que nous croyons être une politique fautive et une conduite irréfléchie, et, que ce soit patriotique ou non, nous croyons qu'il est de notre devoir de chercher à protéger le peuple et ses intérêts contre la négligence de ceux qui ne montrent aucunement qu'ils aient à cœur les intérêts du peuple.

Quelques VOIX : Écoutez, écoutez.

M. CHARLTON : Quelques honorables députés disent “ Écoutez, écoutez.” Tout est calme. Mais quelles sont aujourd'hui nos obligations immédiates ? Nous devons en billets du gouvernement, payables à demande, \$14,998,000. Nous devons aux déposants aux caisses d'épargne du gouvernement, à demande, \$17,148,000. Nous devons aux déposants aux caisses d'épargne des bureaux de poste, \$14,492,000, payables à demande. Nous devons, sous forme d'emprunts temporaires, je ne sais exactement combien. D'après la déclaration de mon honorable ami, le montant est de \$15,719,000, mais d'après la déclaration faite il y a quelques jours, et comportant que la dette flottante est de \$62,000,000, et en retranchant de cela le montant des billets du gouvernement et les montants déposés aux caisses d'épargne, nous avons une dette flottante inexplicquée de \$17,500,000.

Nous devons—peut-être ne devrais-je pas compter ceci, vu que l'on a pu y pourvoir à l'heure qu'il est—\$25,000,000 sous forme d'emprunt qui arrivent à échéance. Nous avons à payer très prochainement \$3,000,000 pour les dépenses de la guerre des sauvages. Nous avons à fournir au chemin de fer du Pacifique canadien la balance de la subvention et le prêt autorisé l'an dernier, \$6,000,000, presque immédiatement. Nous avons à pourvoir à la balance des dépenses sur le compte du capital pour l'exercice qui sera clos le 30 de ce mois, telle que soumise dans le budget supplémentaire, \$1,328,000. Cela forme \$99,497,000 d'obligations immédiates. De plus, nous allons prêter à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien \$5,000,000 supplémentaires ; outre ceci, nous allons dépenser pendant le prochain exercice \$10,497,000 sur le capital. Puis, à part de cela, sur tous les millions que nous avons votés comme subventions à des chemins de fer afin de concilier ces éléments opposés que le gouvernement a à contrôler, nous avons à payer d'ici à un an, probablement \$2,500,000 de ces subventions, ce qui fait en tout \$117,464,000. Voilà un magnifique dossier. Rien ne nous empêche de contracter des dettes, car tout le continent nous appartient. Notre position financière, M. l'Orateur, est si désespérée que nous avons dû envoyer en Angleterre un ministre des finances malade et un sous-ministre des finances, au milieu de la session, lorsqu'on n'avait pratiquement pas touché au budget, pour emprunter de l'argent. Ce fait seul montre que le pays est dans une position financière désespérée, qu'il fallait faire quelque chose, et le faire promptement. Si nous continuons dans cette voie, il y a un danger imminent que nos finances finissent par manquer. Nos billets en circulation s'élèvent maintenant à \$14,998,000, et il y a du danger d'augmenter indéfiniment ce montant, et à en faire une monnaie légale sans aucune base de réserve en or. Il y a un danger d'une monnaie judiciaire non-rachetable dans ce pays ; et, il est à ma connaissance que plusieurs hommes prudents n'ont pas prêté un seul dollar sur hypothèque depuis plusieurs années, sans

exiger dans leurs hypothèques le paiement en or ou en son équivalent, craignant qu'il ne vienne un moment où la monnaie légale de ce pays sera une monnaie dépréciée.

M. l'Orateur, les obligations du Canada, sous forme de billets, dont le paiement peut être demandé demain, s'élèvent à \$14,998,000. Nos dépôts aux caisses d'épargne du gouvernement sont de \$31,640,000, soit un total de \$46,678,000 payables à demande, pour le paiement desquels nous avons \$2,887,000 en espèces et environ \$2,000,000 en obligations garanties de l'Angleterre. Je dis que si une banque de ce pays avait un passif dans la même proportion relativement à ces ressources que ce gouvernement, cette banque faillirait inévitablement; un état de ses affaires lui enlèverait la confiance du public.

Cependant, M. l'Orateur, dans cette condition désespérée des affaires, le gouvernement de ce pays, au lieu de chercher un remède, au lieu de chercher un moyen de diminuer les dépenses, a laissé faire les choses jusqu'à présent, et aujourd'hui, le 25 de juin, nous sommes ici avec le budget dans un tel état qu'il nous est impossible de le terminer durant le présent exercice. Le gouvernement a négligé ce devoir important, et pendant deux mois il a essayé de faire adopter par cette Chambre une mesure destinée à enlever au peuple du Canada le pouvoir de choisir librement leurs représentants à cette Chambre. Le premier devoir qui nous incombe comme membres de cette Chambre, c'est de tâcher que notre pays soit bien gouverné, qu'il soit faiblement taxé, que ses lois soient simples et justes. Nous devrions chercher à rendre notre pays attrayant pour les étrangers. Le jour approche où une forte immigration se dirigera vers notre pays. Le jour approche où les terres publiques des États-Unis seront occupées; et, M. l'Orateur, les intérêts de ce pays seront grandement favorisés, l'immigration augmentera considérablement, la prospérité de ce pays se développera dans une grande mesure si nous agissons avec prudence et que nous apportons de la prudence dans notre législation. Nous, membres de l'opposition, nous consacrons nos efforts pour obtenir ce but, et si nous pouvons assurer ce résultat, nous aurons placé le Canada dans une position où sa prospérité, sa richesse et sa population se développeront dans une proportion beaucoup plus grande que sous l'administration prodigue des honorables messieurs qui occupent actuellement les banquettes ministérielles.

La Chambre se divise sur l'amendement de sir Richard Cartwright :

Pour :
Messieurs

Allen,
Auger,
Bain (Wentworth),
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Catudal,
Charlton,
Davies,
Edgar,
Fairbank,

Fisher,
Fleming,
Geoffrion,
Gillmor,
Guay,
Harley,
Holton,
Irvine,
King,
Kirk,
Lister,
Livingston,
Mills,
Mulock,

Paterson (Brant),
Platt
Ray,
Rinfret,
Sriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—42.

CONTRE :
Messieurs

Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Blondeau,
Bowell,
Bryson,

Derjardins,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Dundas,
Dupont,
Farrow,
Fortin,
Foster,
Gigault,
Guilbault,
Guillet,
Haggart,

McDougall (O. Breton),
McLellan,
McNeill,
Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
Orton,
Pinsonneault,
Pope,
Riopel,
Robertson (Hamilton),
Ross,
Shakespeare,

Cameron (Inverness),
Cameron (Victoria),
Campbell (Victoria),
Carling,
Caron,
Cimon,
Cochrane,
Colby,
Coastigan,
Coughlin,
Daly,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. Maurice),
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Kaulbach,
Labrosse,
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Mackintosh,
Macmaster,
McMillan (Vaudreuil),
McDongald (Picton),

Small,
Stairs,
Taschereau,
Taylor,
Temple,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth,
Wright.—79.

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée.

(En comité),

Milice—Solde de la division militaire et des états-majors de district..... \$819,800.

M. CARON : Relativement à la soldé de la division militaire et des états-majors de district, \$19,800, je désire retrancher un montant de \$600, représentant la soldé du sous-payeur. La vacance existe depuis quelque temps, et nous n'avons pas l'intention de la remplir, vu que nos garde-magasins remplissent actuellement les fonctions de payeurs.

Le comité lève la séance et rapporte progrès.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose l'ajournement.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 2.05 a.m., vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 26 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie p.m.

PRIÈRES.

AJOURNEMENT.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que lorsque la Chambre s'ajournera, aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à mardi prochain, à 1.30 p.m.

M. BLAKE : Je regrette que le premier ministre ait mis cet avis sur l'ordre du jour, s'il n'avait pas l'intention de s'en tenir au premier, et, s'il n'avait pas l'intention de s'en tenir au premier, qu'il n'en ait pas fait part à la Chambre; car si les députés avaient connu les intentions du gouvernement, cela leur aurait été très avantageux, vu, qu'après avoir lu cet avis sur l'ordre du jour, plusieurs d'entre eux avaient pris leurs mesures en conséquence.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AU MANITOBA.

M. BOWELL : Je propose que, mardi prochain, la Chambre se forme en comité général pour étudier les résolutions suivantes :

1. Que le capital sur lequel la province du Manitoba a droit de recevoir des paiements semestriels d'intérêt au taux de cinq pour cent par année, tel que fixé par l'acte 33 Vic, chap. 3, et rajusté ou augmenté par tout acte subséquent, sera calculé à dater du 1er janvier 1885, sur une population de 125,000, au même taux par tête que celui qui a été alloué sur la population évaluée dans l'Acte 33 Vic, chap. 3, et sera grevé de telles avances qui ont déjà été faites à la province, et de telles dépenses qui y ont été faites par la Puissance pour des fins d'un caractère purement local, et d'une nouvelle somme de \$150,000 que le gouvernement pourra avancer à la province pour faire face aux dépenses nécessitées par la construction d'un asile d'aliénés et autres services exceptionnels.

2. Que les octrois de terres et les paiements autorisés par les présentes et autres résolutions antérieures seront faits à condition qu'ils soient

acceptés par la province (telle acceptation devant être attestée par un acte passé par la législature de la province, comme règlement final de toutes réclamations faites par la dite province pour le remboursement des dépenses encourues pour l'administration des territoires en contestation ou le référé de la question des limites au comité judiciaire du Conseil Privé, et de toutes autres questions et réclamations qui ont été débattues entre les gouvernements fédéral et provincial, jusqu'au 10 janvier 1885.

3. Que les sommes autorisées à être payées en vertu de ces résolutions pourront être prises à même tous deniers formant partie du fonds consolidé du revenu.

La motion est adoptée.

CONVENTION AVEC LES ETATS-UNIS CONCERNANT LES PECHERIES.

M. MITCHELL: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du premier ministre la question des pêcheries canadiennes. Il appert des déclarations venant de sources américaines qu'une correspondance a été échangée entre l'honorable M. West, ministre de l'Angleterre à Washington, et le gouvernement américain au sujet de la question des pêcheries. On propose que la question du droit des américains, d'un côté, et des Canadiens de l'autre, d'exploiter librement les pêcheries de chaque pays reste la même jusqu'à la réunion du Congrès. Naturellement, la loi statutaire du Congrès prescrit l'imposition de droits à l'expiration de la clause du traité de Washington relative aux pêcheries, le 1er de juillet prochain. Le premier ministre a dit l'autre jour que des négociations se poursuivaient dans le but d'arriver à une convention, et il appert que l'on est arrivé à un arrangement mutuel, savoir, que cette partie des clauses relatives aux pêcheries continuera de subsister jusqu'à la réunion du Congrès, alors que ce dernier pourra examiner s'il est possible de faire une convention satisfaisante pour les deux pays à l'effet de proroger le droit mutuel, je présume, de continuer la pêche dans les eaux de l'un ou de l'autre pays. Or, M. l'Orateur, il y a un aspect de cette question, tel que je le constate dans la correspondance américaine, qui intéresse grandement le peuple du Canada, et il sera—

M. l'ORATEUR: Si l'honorable monsieur a une question à poser, qu'il la pose, mais je dois le prier de n'amener aucun sujet qui puisse provoquer une discussion. Ce doit être simplement une question, et il est irrégulier de faire maintenant une discussion sur ce sujet.

M. MITCHELL: Mon but est de présenter clairement le point au gouvernement, afin d'obtenir l'opinion—

M. l'ORATEUR: Cela conduit à une discussion. Je crois que l'honorable monsieur n'est pas dans l'ordre.

M. MITCHELL: Eh bien, ce n'est pas la première fois que le chef de l'opposition fait une recommandation qui empêche d'obtenir des informations pour le peuple.

M. l'ORATEUR: Ordres du jour.

M. MITCHELL: Je vais alors poser la question: Après le 1er juillet, le poisson pris dans nos eaux et expédié aux Etats-Unis, sera-t-il ou non, frappé d'un droit? Et, s'il est frappé d'un droit, a-t-on stipulé dans les négociations qui ont eu lieu, que l'on obtiendrait un droit en retour? J'espère que ceci satisfera le très honorable monsieur qui est si particulier, et qui prend une si grande partie du temps de la Chambre pour traiter des questions inutiles.

M. ABBOTT: Pas le très honorable monsieur.

M. MITCHELL: Je retire le mot "très"—l'honorable monsieur; je ne sache pas qu'il mérite cela.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est passablement inopportun de répondre à une question de ce genre dans les circonstances actuelles. Comme je l'ai dit à mon honorable ami l'autre jour, le gouvernement est impatient de produire tous les papiers, mais quelques-uns d'entre eux sont d'une nature quasi-confidentielle, et ne pourraient être envoyés

M. BOWELL

sans le consentement du secrétaire d'Etat pour les colonies. Le gouverneur général a demandé cette permission, mais dans l'intervalle les clauses étaient expirées, et je ne puis expliquer le retard apporté à la réponse que par ce fait. J'espère qu'elle sera satisfaisante. Tous les papiers sont prêts, et l'on n'attend que ce consentement. S'ils ne sont pas tous produits, je ne crois pas que la Chambre sera en position de juger l'attitude prise par le gouvernement. Je dirai néanmoins, en réponse à une des questions de mon honorable ami, que le poisson canadien qui sera expédié sur le marché américain, à partir du 1er juillet, sera frappé d'un droit.

M. MITCHELL: Je le supposais.

SUBVENTIONS EN TERRES A DES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du (bill n° 147) à l'effet d'autoriser la concession de certaines subventions en terres pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés étant lu,

M. BLAKE: J'ai quelques propositions à soumettre à la Chambre au sujet de cette mesure. La première est de savoir si, lorsque nous adoptons un plan qui consiste à faire faire des concessions gratuites de terre pour aider à la construction de voies ferrées, nous ne devrions pas établir quelque disposition qui assure que ces terres seront ouvertes en étendues raisonnables à ceux qui désireront se faire colons, à la condition qu'ils s'y établissent réellement, et à des prix ne dépassant pas un maximum fixe. Je n'ai pas l'intention de discuter longuement cette question. Mes vues à ce sujet sont connues. Mon opinion est que, lorsque nous proposons d'ajouter pratiquement aux réserves du Nord-Ouest 4,262,000 acres de terres, destinées à des chemins de fer, et qui comprennent quelques-unes des meilleures régions de cette contrée pour la colonisation, nous devrions profiter des leçons et diminuer autant que possible les obstacles à la colonisation qui ont résulté d'arrangements précédents; et je crois que l'on peut faire ceci sans nuire aux fins des compagnies, qui sont d'obtenir de l'argent sur ces subventions. Ma proposition n'est pas, non plus, sans précédent. Cette question a été étudiée dans la république voisine dans des circonstances semblables, et je vais vous lire des extraits de quelques-unes des lois qui ont accompagné des concessions de terres accordées pour venir en aide à des chemins de fer dans ce pays. L'acte du congrès de 1862, qui avait pour objet d'aider à la construction d'un chemin de fer et d'une ligne télégraphique depuis la rivière Missouri jusqu'à l'océan Pacifique, et qui pourvoyait à une concession de terres, se lit comme suit, à l'article trois:

* * Et toutes ces terres, ainsi concédées par cet article, que la dite compagnie n'aura pas vendues ou dont elle n'aura pas disposé dans un délai de trois années à dater du parachèvement de tout le chemin, seront ouvertes à la colonisation et à la préemption, comme les autres terres, à un prix n'excédant pas un dollar et vingt-cinq cents l'acre, payables à la dite compagnie.

L'acte de 1869, qui était un amendement à l'acte accordant de l'aide pour la construction d'une voie ferrée à partir du chemin de fer Central Pacific, en Californie, jusqu'à Portland, en Orégon, renferme cette disposition:

Et pourvu, en outre, que les terres concédées par le dit acte soient vendues aux colons réels seulement, en étendues n'excédant pas un quart de section au même acheteur, et à un prix n'excédant pas deux dollars et cinquante cents l'acre.

L'acte du 4 mai 1870, de la compagnie du chemin de fer Oregon Central, chap. LXIX, se lit comme suit:

Et il est en outre décrété que les dites sections alternatives de terres concédées par cet acte, à l'exception seulement de celles que la compagnie devra garder pour les gares, stations, voies d'évitement, cours à bois, et autres usages nécessaires dans l'exploitation du chemin, ne seront vendues par la compagnie qu'aux colons réels, en étendues n'excédant pas 160 acres, ou un quart de section, au même colon, et à un prix n'excédant pas deux dollars et cinquante cents l'acre

Une résolution, résultant d'un acte du Congrès, et autorisant la compagnie du chemin de fer Northern Pacific à émettre ses obligations pour la construction de son chemin, et à les garantir, etc., passée le 31 mai 1870, se lit comme suit :

• • • Pourvu que toutes les terres concédées par les présentes à la dite compagnie, qui ne seront pas vendues, ou dont on n'aura pas disposé, ou qui ne resteront pas grevées de l'hypothèque autorisée par cet acte, cinq ans après le parachèvement de tout le chemin, soient ouvertes à la colonisation et à la préemption comme les autres terres, à un prix n'excédant pas deux dollars et cinquante cents l'acre à être payés à la dite compagnie; et s'il arrive que le paiement de l'hypothèque autorisée par les présentes soit exigé par forclusion ou par d'autres procédures légales, ou que les terres hypothéquées concédées par les présentes, ou quelques-unes d'entre elles, soient vendues par les syndics en faveur de qui cette hypothèque pourra être exécutée, soit à sa maturité ou par quelque défaut de la part de la compagnie d'en remplir les obligations, ces terres seront vendues aux enchères publiques, à des endroits situés dans les limites des États ou des territoires dans lesquelles elles seront sises, après au moins soixante jours d'avis en sections simples ou en subdivisions de sections, au plus haut et meilleur enchérisseur.

Un acte constituant la compagnie du chemin de fer Texas Pacific, etc., etc., en date du 3 mars 1871, se lit comme suit, au chap. CXXII :

Et pourvu, en outre, que ces terres ainsi concédées par cet article à la dite compagnie, qui ne seront pas vendues, ou dont on n'aura pas disposé d'une autre manière, tel que prescrit dans le présent acte, dans un délai de trois années à partir du parachèvement complet du chemin, soient ouvertes à la colonisation et à la préemption comme les autres terres, à un prix, qui fixera la compagnie et qui sera payé à cette dernière, n'excédant pas une moyenne de deux dollars et cinquante cents l'acre pour toutes les terres concédées par les présentes."

J'ai cité quelques-uns des actes du Congrès qui indiquent que l'on a reconnu le principe que je voudrais voir suivre dans ces concessions, et sans autre remarque je propose :

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant, comme condition de la concession gratuite de 4,282,000 acres de terre autorisée à être faite aux chemins de fer, que les terres agricoles ordinaires ainsi concédées seront ouvertes à la vente en lots convenables, avec des conditions d'établissement réel et à des prix ne dépassant pas un maximum fixe.

M. MITCHELL : J'ignore quelle est la politique du gouvernement ; mais la politique suivie par l'honorable député de la gauche durant la présente session a été d'entraver et de décrier tout ce qui touchait aux intérêts de ce pays. Je désire exprimer mon opinion sur l'effet de l'amendement. Nous savons combien il est difficile d'engager les capitalistes à placer leur argent au Nord-Ouest, combien il est difficile de faire construire des chemins de fer dans cette contrée ; et lorsque nous avons réussi à trouver des capitalistes qui consentent à placer leurs capitaux dans cette contrée et à commencer à y construire des chemins de fer, la première chose que nous voyons c'est que l'honorable monsieur cherche à entraver cette mesure dans le but de paralyser les capitalistes. Quel est le but des capitalistes anglais en allant au Nord-Ouest ? Ils estiment peut-être les terres à une valeur beaucoup plus grande que nous ne le faisons nous-mêmes, qui savons quelles grandes étendues de terres il y a ; et je comprendrais parfaitement la nécessité de prendre la précaution qu'il propose si l'étendue des terres était limitée et qu'elle fût telle que le public ne pût obtenir ces facilités d'établissement auxquelles il a droit. Mais je comprends parfaitement l'effet désastreux d'un amendement comme celui qui a été proposé pour ceux qui ont placé de bonne foi leur argent dans ces entreprises de chemins de fer, se fiant à la promesse qu'avait faite le gouvernement de donner les terres sans conditions, comme encouragement pour la construction de chemins de fer, dont quelques-uns sont aujourd'hui en voie de construction. Nous trouvons l'honorable monsieur prêt à décrier tout ce qui touche au pays, et il a décrié le Canada depuis le commencement de cette session ; il a décrié le chemin de fer du Pacifique canadien, et nos entreprises de chemins de fer, et cherché à paralyser le progrès de ce pays. En conséquence je ne suis pas surpris que l'honorable monsieur ait pris cette attitude au sujet de ces entreprises ; c'est tout à fait conforme à la ligne de

conduite qu'il a suivie pendant cette session. Je ne suis pas surpris que l'honorable monsieur cherche à déjouer les efforts de ces capitalistes qui construisent des chemins de fer au Nord-Ouest par les moyens que renferme l'amendement qu'il a proposé. J'ignore, dis-je, quelle est la politique du gouvernement. J'espère qu'après avoir promis à ces compagnies de leur accorder des subventions en terres sans conditions, il refusera la proposition de l'honorable monsieur et lui dira qu'il ne lui permettra pas de mettre en péril la bonne foi du gouvernement dans les offres faites à ces compagnies étrangères, qui ont été amenées par ces offres à s'engager dans ces entreprises, et qu'il ne laissera pas paralyser leurs efforts en adoptant des conditions comme celles qui sont actuellement proposées.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement et le troisième parti sont d'accord.

M. MITCHELL : Je suis heureux de l'apprendre ; ça sera une leçon pour ce monsieur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que la mesure qui est soumise à la Chambre donne à ces compagnies de chemins de fer des espérances que cet amendement détruirait. La proposition du gouvernement, qui est soumise à la sanction du parlement, comporte que des concessions gratuites de terres seront faites à ces compagnies de chemins de fer, à une certaine condition—que les compagnies construisent les chemins de fer. Toute autre condition que celles imposées par le gouvernement détruirait l'objet que le parlement a en vue en sanctionnant la mesure. Malgré tous les avantages que le gouvernement pourra donner à ces compagnies au moyen de ces concessions de terres, elles auront beaucoup de difficultés à trouver l'argent nécessaire, et si l'on prescrit qu'elles ne pourront prélever de l'argent sur ces terres, qu'à la condition que ces dernières soient réellement établies dans un délai déterminé, elles n'obtiendront pas un sou pour ces terres. L'honorable monsieur a parlé de la législation des États-Unis, mais dans ce pays les circonstances sont et ont été quelque peu différentes. D'abord les États-Unis ont une forte population qui se dirige vers l'ouest. Un nombre considérable des immigrants d'Europe se sont établis aux États-Unis. Ils savaient qu'il y avait un courant régulier de cette immigration européenne vers les États de l'ouest, et que la population de l'est des États-Unis prenait la route de l'ouest. Nous savons que la population du Nord-Ouest est clair-semée. Nous savons que l'on doit construire ces chemins, non pour répondre aux besoins et aux désirs de la population actuelle, mais pour y attirer des colons. Les compagnies intéressées dans ces lignes, les compagnies qui ont prélevé le capital nécessaire à leur construction s'attendent naturellement à payer des dividendes, ou une partie considérable de dividendes pendant très longtemps, à même le produit de la vente de ces terres.

Elles ne peuvent s'attendre à ce qu'un chemin s'étendant, par exemple, du chemin de fer du Pacifique canadien, dans la direction nord, à Edmonton, ou à Battleford, ou à Prince-Albert, ou à n'importe lequel de ces endroits, et traversant une grande région entièrement inhabitée, paye ces dividendes sans que l'on touche aux terres. Elles ne peuvent espérer que de faire face aux frais d'exploitation et de payer des dividendes raisonnables à même l'argent provenant de cette source, et à moins qu'il n'y ait lieu d'espérer des dividendes raisonnables dans un délai raisonnable, elles ne trouveront pas de capitaux pour ces voies ferrées. Ce n'est qu'à même les recettes provenant de la vente des terres qu'elles pourront, pendant quelques années, exploiter le chemin et donner aux capitalistes une garantie suffisante qu'ils recevront l'intérêt ou les dividendes sur leurs placements. Cette disposition équivaudrait donc au retrait de l'usage entier, du bénéfice et de l'avantage entiers de la concession de ces terres. Si elles ont des terres, elles devront les vendre aussitôt qu'elles pourront trouver des

acheteurs pour construire le chemin; elles devront les vendre pour payer les frais d'exploitation, entretenir le chemin en bon état, et donner aux actionnaires un dividende raisonnable pour le capital qu'ils auront placé dans l'entreprise. Cela, M. l'Orateur, est une garantie suffisante que ces terres ne seront pas gardées au détriment de la colonisation. Cette proposition que les terres ne soient vendues qu'à la condition qu'elles soient établies, détruirait réellement tout l'avantage, tout le mérite de l'arrangement fait par le gouvernement; et il y aurait la même objection à fixer un prix ne dépassant pas un maximum fixe. Les premières terres vendues devront l'être à très bas prix; elles devront être vendues en opposition à celles du gouvernement fédéral—en opposition aux terres publiques données gratuitement aux colons réels. Ceci maintiendra les prix à un chiffre très bas, et elles ne peuvent espérer au début de vendre les terres qu'à un prix très réduit; et ce n'est que lorsque leur ligne sera établie, lorsque la construction de la ligne aura attiré une population sur les terres, que la compagnie pourra s'attendre éventuellement, après un espoir longtemps ajourné, à obtenir une compensation raisonnable pour le capital qu'elle aura placé dans l'entreprise. Il n'est pas à craindre, M. l'Orateur, que le prix de ces terres ne soit maintenu indûment à un chiffre élevé. Dans la province du Manitoba, on a le pouvoir de taxer les terres. Je ne sais pas d'une manière certaine si le conseil du Nord-Ouest a actuellement ce pouvoir—je ne puis le dire positivement de mémoire; mais, dans tous les cas, il ne sera pas difficile de conférer au conseil du Nord-Ouest, qui devient rapidement aujourd'hui une institution représentative, le pouvoir d'imposer des taxes. Dans ces circonstances, je crois qu'il serait excessivement mal d'adopter l'amendement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur est mal renseigné sur un point important. Il vient d'affirmer que ces chemins traversent une région inhabitée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Pour la plus grande partie.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pour ce qui regarde la ligne du sud-ouest du Manitoba, à toute la longueur de laquelle s'appliquent les résolutions, le pays est colonisé depuis un nombre considérable d'années, et l'absence seule de communications par voie ferrée l'ont empêché d'être complètement colonisé. Il en est de même pour, je crois, environ 100 à 120 milles du Manitoba et du Nord-Ouest, qui s'étend de Portage-la-Prairie dans la direction de Prince-Albert. Il y a eu là des établissements très considérables pour la raison évidente que les colons ont pris des terres le long de la ligne où l'on s'attendait que la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien passerait, et le chemin du Manitoba et du Nord-Ouest suit presque cette ligne. La conséquence est qu'il y a partout là des établissements très considérables, comme doit le savoir l'honorable monsieur, en sa qualité de ministre de l'intérieur. Cela change sensiblement la position. Je puis ajouter que, pour ce qui regarde quelques-unes de ces corporations de chemins de fer, l'objection n'était pas à la fixation par le gouvernement du maximum du prix des terres, comme le propose mon honorable ami, mais aux dollars qui devaient préalablement être payés au gouvernement, et qu'elles disent avec raison, être un obstacle formidable à leur mise en vente de ces terres. Nous proposons de donner à ces compagnies 6,400 acres par mille, ou en réalité 10,000 acres au Sud-Ouest du Manitoba, qui est aujourd'hui virtuellement le chemin de fer du Pacifique canadien. Ceci forme, dans un seul cas, un maximum d'environ \$25,000 par mille, si les terres peuvent se vendre au prix que mon honorable ami a mentionné, et dans l'autre environ \$16,000 par mille, somme qui, si elle peut être réalisée, suffirait amplement pour construire les chemins à travers des régions comme celles qu'ils traverseront.

Sir JOHN A. MACDONALD

L'objet de deux parties est, je crois, de faciliter la construction d'embranchements, et il n'y a pas de doute qu'il n'y ait, comme il y a eu, des difficultés considérables, c'est-à-dire que si l'on permet aux compagnies de garder en leur possession de grandes étendues de terres, et que les gens ne puissent s'y établir, il n'y a pas de doute que le progrès du pays n'en soit sensiblement affecté. Un des graves obstacles à l'établissement du pays, comme le sait l'honorable monsieur, c'est que les terres sont, en vertu des règlements actuels, placées virtuellement entre chaque homestead, et cela est une considération sérieuse dans un pays dont la population est éparse, pour ce qui regarde l'entretien des écoles et des églises, et beaucoup d'autres choses. En donnant au colon réel, le long de la partie inhabitée, dans tous les cas, le droit d'acheter à ce maximum, on pourrait remédier considérablement à cette difficulté. Je parle avec connaissance des faits lorsque je dis que plusieurs des colons qui sont établis là aimeraient à faire venir auprès d'eux leurs amis et leurs parents s'ils étaient sûrs de se procurer des terres à un prix modéré. Il se peut que les compagnies de chemins de fer agissent très libéralement à l'égard de toutes ces personnes, et j'espère qu'elles le feront, mais si la Chambre et le gouvernement leur assuraient qu'elles pourront, du moins pendant un court espace de temps, obtenir la possession de ces terres, cela faciliterait l'établissement de ces dernières. Il y a un autre point sur lequel je désire savoir si le gouvernement a quelque assurance; c'est s'il est prêt à dire à la Chambre que ces compagnies auxquelles nous faisons ces concessions commenceront positivement dans le cours des douze prochains mois à construire une partie raisonnable des lignes pour lesquelles nous faisons ces concessions. La correspondance soumise à la Chambre laisse un doute considérable à ce sujet. Or, je soutiens que c'est là une question, surtout pour ce qui regarde le chemin de fer du Pacifique canadien, dont le gouvernement devrait s'assurer clairement avant de consentir à se départir de son contrôle sur ces terres. Elles devraient s'engager positivement à construire une partie du chemin dans un certain délai spécifié.

Sir JOHN A. MACDONALD: Lorsque j'ai fait allusion aux chemins qui traversent des régions en grande partie inhabitées, je voulais surtout parler des chemins s'étendant du Pacifique canadien dans la direction nord vers Battleford, Edmonton ou Prince-Albert. Je sais que la ligne du Sud-Ouest du Manitoba traverse une région assez colonisée. Il y a un bon nombre de colons même jusqu'au lac à l'Eau Blanche, mais le district n'est pas complètement établi. L'honorable monsieur verra aussi que les conditions auxquelles les compagnies obtiennent les concessions gratuites sont fixées par arrêté du conseil, et le parlement ne sanctionnera ces concessions qu'à ces conditions. Si elles ne remplissent pas ces conditions, les concessions deviendront nulles sans une nouvelle législation du parlement; de sorte que la question reste entièrement sous le contrôle du parlement si les compagnies ne remplissent pas les conditions spécifiées dans l'arrêté du conseil.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Les journaux du Manitoba ont publié récemment une déclaration, censée être une communication du président du chemin de fer du Pacifique canadien au premier ministre du Manitoba, et annonçant positivement qu'un de ces chemins serait construit pendant la présente saison. Le gouvernement peut-il dire, d'après ses communications avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, si cela va se faire? Je crois que c'est là un point sur lequel on peut appeler son attention, s'il n'a pas d'information précise, car c'est très pénible pour les colons de cette région si de semblables déclarations sont publiées sans autorisation. Les colons ont été désappointés pendant quatre ou cinq années consécutives; et de semblables déclarations, apparemment autorisées par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, causeraient un

fort sérieux à toute la région, si l'on désappointait encore les colons.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis, d'avis, avec l'honorable monsieur que tout délai dans la construction de l'embranchement du Sud-Ouest jusqu'au lac à l'Eau-Blanche désappointerait grandement ces colons. L'honorable monsieur a vu les assurances données par la compagnie; le gouvernement a reçu les mêmes assurances. Je crois que la compagnie comprend parfaitement, de même que les colons, la nécessité qu'il y a de construire ce chemin avec toute la célérité possible; et la compagnie nous a donné l'assurance générale, et je puis dire spéciale, qu'elle allait construire ce chemin avec toute la célérité nécessaire, comme l'annonce une de ces lettres, afin qu'il soit prêt pour le transport de la récolte d'automne de cette année.

M. WOODWORTH : Je ne puis comprendre parfaitement l'opportunité de cet amendement. J'avais compris que la politique de l'opposition, telle qu'exprimée par son chef, par ses membres et par ses journaux, était que ces résolutions devaient être adoptées, et que ces concessions gratuites devaient être faites. Nous étions informés qu'elle écrivait des lettres dans lesquelles elle s'arrogeait le mérite de cette même politique; et maintenant je ne puis comprendre pourquoi elle propose un amendement qui détruirait tous les avantages qui devront résulter de ce bill.

M. BLAKE : Me sera-t-il permis de dire que dès la discussion sur l'adresse j'ai exprimé ma satisfaction en voyant que l'on annonçait qu'on allait faire des concessions gratuites? Mais j'ai appelé l'attention sur cette même proposition que je fais aujourd'hui comme condition essentielle qu'il fallait imposer au sujet des ces concessions.

M. ORTON : Je ne puis m'empêcher de regarder l'amendement comme un coup direct porté aux avantages que l'on cherche à obtenir au moyen de ces concessions gratuites. Je sais qu'un grand nombre de colons attendent avec une extrême anxiété la construction prochaine de ces chemins. On a fait des semences plus considérables cette année que l'an dernier, et si cette résolution était adoptée, elle aurait pour effet d'empêcher sérieusement les compagnies d'obtenir l'argent nécessaire à la construction de ces chemins. Quelques-unes d'entre elles sont déjà entrées en négociations avec des capitalistes pour obtenir les fonds nécessaires, et si on leur impose de nouvelles obligations, cela devra entraîner considérablement leurs efforts. Nous connaissons tous l'antipathie que l'honorable chef de l'opposition a montrée dans le passé pour le progrès des provinces extérieures de cette Confédération, et son opposition extrême à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la Colombie anglaise, et nous le voyons constamment encourager par tous les moyens possibles tout ce qui est de nature à préjudicier au Nord-Ouest dans cette Chambre et dans le pays, et aujourd'hui que les habitants de cette contrée attendent avec anxiété des facilités de communication par voie ferrée, et que l'on prend des mesures qui doivent leur procurer ce bienfait, il cherche à mettre des obstacles sur leur chemin. Je regrette beaucoup que l'honorable monsieur ait présenté cet amendement.

M. CHARLTON : Les restrictions proposées par mon ami de Durham-Ouest (M. Blake) n'ont pas pour objet de nuire aux intérêts des colons du Nord-Ouest. Le but visé par l'amendement est de protéger les colons, et les accusations portées par presque tous les orateurs de la droite de cette Chambre dans leur critique de l'amendement sont des plus injustes. S'il y a dans cette Chambre un champion des intérêts des habitants du Nord-Ouest, c'est l'honorable député de Durham-Ouest, qui les a toujours défendus contre les projets des spéculateurs et des corporations qui cherchaient à s'enrichir aux dépens des habitants de cette contrée. C'est dans ce sens que cet amendement est proposé. L'expérience des Etats-Unis au sujet de ces concessions de

terres est là, et nous pouvons la mettre à profit. Il n'y a guère de compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis, qui aient obtenu des subventions en terres à titre gratuit, et qui n'aient pas reçu beaucoup plus qu'elles n'y avaient droit, ou qu'il n'était nécessaire pour construire leurs chemins. Les compagnies de chemins de fer furent d'abord subventionnées sans restrictions, et bien que l'ouverture des chemins eût dû bénéficier aux habitants du pays, dans presque chaque cas les compagnies ont manipulé leurs concessions de terres d'une manière contraire aux intérêts du pays. L'expérience de ce pays démontre qu'il est opportun d'imposer aux compagnies de chemins de fer des restrictions, relativement aux concessions de terres, et elle démontre aussi qu'il n'est pas sage de faire aux chemins de fer des concessions de terres à titre gratuit. La politique arrêtée des Etats-Unis est maintenant de ne pas donner de terres, et ceux qui sont bien renseignés sur la construction des chemins de fer aux Etats-Unis, avouent que la moitié au moins de ces concessions de terres n'était pas nécessaire, et qu'il aurait été dans l'intérêt public de ne pas les faire, parce que ces chemins auraient été construits avec le capital privé aussi rapidement que le demandaient les besoins du pays.

La proposition comportant que le parlement devra fixer un prix maximum pour ces terres est opportune. Ce prix maximum devra toujours être sujet à l'approbation du parlement. Si le mode d'après lequel cet amendement traite les compagnies n'est pas convenable, le parlement peut en tout temps le changer. Il laisse simplement entre nos mains le contrôle de cette question. Il nous laisse le pouvoir de décider quel est le prix maximum auquel ces terres pourront être vendues, pouvoir que nous pourrions exercer dans l'intérêt du peuple contre les compagnies de chemins de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD : Qui placera des capitaux dans ces entreprises?

M. CHARLTON : Ces concessions de terres dont le prix maximum serait fixé par le parlement, et serait toujours sujet à l'approbation du parlement, que ce dernier pourrait modifier à sa volonté, suffiraient pour construire les embranchements du chemin. Six mille quatre cents acres de terre par mille, à \$2.50 l'acre, suffiront pour construire et équiper les embranchements ordinaires dans le Nord-Ouest.

L'honorable monsieur dit que ces chemins seront construits pour la population à venir. Il n'est pas nécessaire de construire des chemins pour la population à venir; c'est une mauvaise politique de construire des chemins de fer dans les déserts avant l'établissement de ces derniers. Ce qu'il nous faut, ce sont des chemins pour répondre aux besoins de la population à mesure qu'elle augmente, et non pour une population qui doit venir des années après leur construction. L'honorable monsieur dit qu'il n'est pas à craindre que les prix demandés pour ces terres, placées absolument entre les mains des compagnies de chemins de fer, ne soient trop élevés. Je dis qu'il est à craindre dans le cas actuel, comme dans le passé, que les terres ne soient prises par des spéculateurs, par des personnes intéressées dans les compagnies de chemins de fer, et gardées jusqu'à ce que les terres adjacentes soient colonisées. Je dis qu'il est à craindre que les spéculateurs n'exigent pour ces terres des prix élevés, au détriment des intérêts du peuple. Toute l'expérience du passé en fait de subventions en terres justifie mon honorable ami de prétendre qu'il est nécessaire, dans l'intérêt du peuple, d'imposer quelque restriction de ce genre. J'admets que ça n'est pas dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer, mais elles auront soin d'elles-mêmes; et si nous leur accordons des concessions de terres suffisantes pour construire les chemins de fer, sans qu'elles aient à dépenser de leurs capitaux, c'est tout ce qu'elles demandent. Je crois que l'on devrait accepter volontiers la motion, puisqu'elle laisse simplement au parlement le

contrôle des prix, au lieu de les mettre pour toujours hors de notre contrôle et de notre juridiction.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Blake.

Pour :

Messieurs

Allen,	Geoffrion,	Mills,
Armstrong,	Gillmor,	Mulock,
Blake,	Guay,	Paterson (Brant),
Bourassa,	Gunn,	Platt,
Burpee,	Harley,	Ray,
Cameron (Huron),	Holton,	Rinfret,
Campbell (Renfrew),	Irvine,	Scriver,
Cartwright,	King,	Somerville (Brant),
Casgrain,	Kirk,	Somerville (Bruce),
Catudal,	Langelier,	Springer,
Charlton,	Laurier,	Trow,
Davies,	Lister,	Vail,
Edgar,	Livingston,	Weldon,
Fisher,	McIntyre,	Wells,
Fleming,	McIsaac,	Yeo.—48.
Forbes,		

Contre :

Messieurs

Allison,	Fortin,	Mitchell,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Gigault,	Montplaisir,
Barnard,	Girouard,	Orton,
Bergeron,	Gordon,	Pinsonneault,
Bergin,	Guilbault,	Pope,
Bossé,	Hackett,	Riopel,
Bowell,	Haggart,	Robertson (Hamilton),
Bryson,	Hall,	Ross,
Cameron (Inverness),	Hesson,	Royal,
Carling,	Hickey,	Shakespeare,
Caron,	Homey,	Small,
Chapleau,	Hurteau,	Smyth,
Cochrane,	Ives,	Stairs,
Colby,	Jamieson,	Taschereau,
Costigan,	Jenkins,	Tassé,
Coughlin,	Kaulbach,	Taylor,
Coursol,	Kilvert,	Temple,
Curran,	Langevin,	Townshend,
Daly,	Lesage,	Tupper,
Dawson,	Macdonald (King's),	Valin,
Desaulniers (Mask'ngé),	Macdonald (Sir John),	Vanasse,
Desaulniers (St. M'rice),	Mackintosh,	Wallace (Albert),
Desjardins,	McCallum,	Wallace (York),
Dickinson,	McDougald (Pictou),	White (Hastings),
Dodd,	McDougald (O. Breton),	Wood (Brockville),
Dugas,	McLellan,	Wood (Westmoreland),
Dupont,	McNeill,	Woodworth.—88.
Farrow,	Massue,	

L'amendement est rejeté.

M. WHITE (Hastings) : L'honorable député de Marquette (M. Watson) aurait dû voter sur cette question ; il s'est beaucoup intéressé à ces lignes louées.

M. FLEMING : L'honorable député de Marquette n'est pas dans la Chambre.

M. BLAKE : Je propose—

Que le dit bill ne soit pas lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant, comme condition de la concession gratuite de réserves de chemins de fer et de terrains houillers à la Compagnie de Houille et de Navigation, que le gouverneur en conseil aura des pouvoirs spéciaux en ce qui concerne les tarifs pour la houille, de manière à empêcher le monopole qui pourrait autrement être exercé par la compagnie par suite de la qualité supérieure des houilles qui se trouvent dans le voisinage du terminus projeté de la ligne subventionnée.

M. WOODWORTH : Il n'y a pas le moindre danger que les prévisions de l'honorable monsieur se réalisent. Aux mines de Medicine-Hat, on peut extraire le charbon à très bas prix ; on trouve aussi du charbon en très grande quantité à la traverse de Pied-de-Corbeau, où l'on ouvrira sans doute des mines ; et à Calgary, de même que dans les montagnes Rocheuses il y a des dépôts de houille considérables, de sorte que l'honorable monsieur n'a pas besoin de craindre le moins du monde l'établissement d'un monopole. Il devrait suivre le conseil de son ancien chef et aller visiter cette contrée. Il s'en formerait alors une meilleure idée que celle qu'il a de ses ressources, et ne couvrirait pas

M. CHARLTON

l'ordre du jour de ces résolutions, obligeant la Chambre à perdre un temps précieux pour les discuter et pour voter.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce véritable traînage de la compagnie sur les charbons empêcherait la compagnie de traîner le charbon sur le chemin de fer, s'il avait l'effet désiré. Nous devons nous opposer à cette résolution. Le gouvernement a tous les pouvoirs nécessaires pour régler le tarif, et la compagnie ne peut transporter un boisseau de charbon d'après un autre tarif que celui fixé par le gouvernement. Cette motion n'est pas nécessaire. La Compagnie de Houille et de Navigation doit, sous un rapport, une dette de gratitude à l'honorable monsieur parce qu'il a proposé cet amendement, car il lui a donné, dans cet amendement, un certificat en disant que son charbon est d'une qualité tellement supérieure qu'il faut une législation spéciale pour empêcher la compagnie de faire trop de profits avec ce charbon. Je ne sais pas si mon honorable ami de King, N.-E. (M. Woodworth), qui a enlevé un peu de dorure au pain d'épice, en disant qu'elle n'a pas de mines si riches, n'aurait pas aussi bien fait d'omettre ses remarques ; car s'il est dans l'intérêt du pays que la Compagnie de Houille et de Navigation puisse trouver des capitaux pour élargir sa voie, cette résolution, qui parle si hautement du charbon supérieur que renferment les mines de la compagnie, rendra un grand service à cette dernière. Je ne puis permettre que la Chambre accepte cet amendement, si nous pouvons empêcher son adoption.

L'amendement est rejeté sur la même division.

M. BLAKE : Je propose—

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin d'amender l'article 5, en prescrivant que toute modification dans les arrêtés du conseil affectant les conditions des octrois de terres, sera sujette à l'approbation du Parlement.

L'amendement est rejeté sur la même division.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose la troisième lecture du bill (n° 147) à l'effet d'autoriser l'octroi de certaines subventions en terres pour la construction de certains chemins de fer y mentionnés.

La motion est adoptée, et le bill lu pour la troisième fois, puis adopté.

LES TROUBLES DU NORD-OUEST—BILL DES SUBSIDES.

M. BOWELL : Je propose la troisième lecture du bill (n° 149) à l'effet d'accorder à Sa Majesté la somme de \$1,700,000 requise pour faire face à certaines dépenses nécessitées actuellement par les troubles du Nord-Ouest.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la troisième fois, puis adopté.

ACTE DES LICENCES POUR LA VENTE DES LIQUEURS.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 134) concernant l'acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.

(En comité).

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que l'on amende le premier article en insérant les mots "par la décision duquel une copie est insérée dans l'annexe ci-jointe."

L'amendement est adopté.

Sur l'annexe,

M. CAMERON (Huron) : Je désire appeler de nouveau l'attention du premier ministre sur la déclaration que j'ai faite lorsque la Chambre était saisie de ce bill, il y a quelques semaines. J'ai fait remarquer que, dans le comté de Huron, qui a adopté la loi Scott, les commissaires

de licences de l'honorable monsieur ont été activement occupés à remplir leurs fonctions, et ont délivré des licences à vingt-neuf cabaretiers, pendant qu'ils n'ont pas voulu en accorder à un seul des droguistes du comté, et ceux à qui ils ont donné des licences n'étaient pas de la meilleure classe des cabaretiers du comté. Après que j'eus fait cette déclaration, l'honorable monsieur a dit que si c'était exact, c'était intolérable. Je suis prêt à affirmer positivement l'exactitude de la déclaration que j'ai faite, et j'ai la plus forte confirmation de sa vérité, s'il est nécessaire de la donner. Je connaissais les faits dont je parlais. Je crois que l'honorable monsieur devrait insérer dans ce bill quelque disposition pour faire cesser cet état de choses extraordinaire. Je vais lire une lettre que j'ai reçue de quelqu'un qui connaît quelque chose de l'état des affaires dans le comté de Huron. Elle est datée du 15 avril 1885, après que le bureau des commissaires eut délivré ces licences. Elle se lit comme suit :

Je viens d'assister à une grande convention de comté dans Huron, et j'y ai constaté ce qui suit : D'abord les commissaires des licences fédérales sont tous opposés à la loi Scott ; de même que l'inspecteur et l'avocat de la Couronne du comté. Le bureau a délivré le nombre entier des licences autorisés en vertu de cet acte. Onze droguistes ont demandé des licences ; tous ont essayé un refus. Vingt-neuf cabaretiers et autres débitants de liqueurs ont obtenu des licences, et l'on n'a exigé d'eux aucun honoraire ; toutes ces licences ont été accordées gratuitement. J'ai écrit tous ces faits au professeur Foster. Huron n'est pas une exception sous ce rapport. La loi Scott ne peut être appliquée avec le rouage fédéral. De fait, les fonctionnaires fédéraux ne veulent pas qu'elle soit appliquée. Nous faisons aussi bien d'abandonner la partie.

Cette lettre est, naturellement, écrite par un partisan de la tempérance, du nom de Young.

Vous-avez vous enquérir auprès du gouvernement pourquoi l'on n'exige pas d'honoraires pour les licences lorsque l'acte est en vigueur, et me le dire ? On me pose fréquemment cette question.

J'aimerais aussi beaucoup à savoir de quel droit le bureau des commissaires des licences de l'honorable monsieur a délivré vingt-neuf licences dans le comté de Huron, comté où la loi Scott est en vigueur, et n'a point exigé d'honoraires dans aucun cas. Je soutiens d'abord qu'il n'avait pas le droit de délivrer ces licences comme il l'a fait, et s'il en avait le pouvoir, il l'a exercé d'une manière excessivement imprudente. Je puis dire à l'honorable monsieur que son commissaire même, le juge suppléant du comté, a délivré dans la ville de Goderich, à son propre frère, un cabaretier, la première licence pour vendre des liqueurs.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cet homme n'est toujours pas pire qu'un infidèle.

M. CAMERON (Huron) : Peut-être que non. Je désire seulement faire remarquer qu'il est évident que ces commissaires sont complètement impropres à l'accomplissement de leurs devoirs, et je crois que l'honorable monsieur devrait le plus tôt possible, destituer ces hommes. Ils font une farce de l'application de la loi Scott. De fait, il est entièrement impossible de l'appliquer dans ce comté si les commissaires des licences fédérales sont libres d'agir à leur guise. Au commencement de la présente session j'ai demandé un état du nombre de licences délivrées dans les comtés qui ont adopté la loi Scott, et je vois que les commissaires de l'honorable monsieur dans le comté de Huron n'ont pas fait de rapport ; dans tous les cas, les papiers soumis au parlement ne renferment pas de rapport venant de ce comté, bien que tous les autres comtés, moins un, aient fait un rapport complet, tel qu'exigé par la Chambre. Je crois que l'honorable monsieur devrait appeler l'attention des commissaires des licences de ce comté sur leur conduite à ce sujet, et adopter quelque mesure pour les empêcher d'exercer d'une manière improprie et imprudente les pouvoirs dont ils sont investis. Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention.

Dans le statut de 1878, l'article 99, paragraphe 3, pourvoit à la vente des liqueurs pour des fins sacramentelles, sans licence ou certificat ; et le paragraphe 4 pourvoit à la vente des liqueurs enivrantes pour des usages médicaux sur le certificat d'un médecin, et pour les arts et pour

d'autres fins, sur un certificat de deux juges de paix. D'un autre côté, l'article 86 de l'acte 1883, décrète que des liqueurs enivrantes peuvent être vendues sans licence dans n'importe quel comté, pour des fins médicales, en quantités ne dépassant pas six onces, et en n'importe quelle quantité, avec une licence et un certificat du médecin. Or, l'acte étant la dernière expression de la volonté du parlement, je présume que l'article 86 prime l'article 99 de l'acte de 1878, et que l'on peut maintenant vendre de la liqueur dans les comtés qui ont adopté la loi Scott en quantités n'excédant pas six onces sans licence, et sans certificat, et en quantités dépassant six onces avec un certificat et une licence. Afin donc d'empêcher les commissaires des licences d'agir comme ils l'ont fait dans le comté de Huron, l'honorable monsieur devrait prescrire que, dans les comtés où la loi Scott est en vigueur, aucune liqueur ne sera vendue pour aucun usage par d'autres que par les droguistes du comté, et s'il n'y a pas de droguiste dans le comté ou dans la municipalité, qu'un autre pourra alors être autorisé à en vendre. Actuellement, d'après l'interprétation que donnent à ce statut les commissaires de l'honorable monsieur, ils prétendent, dans le comté de Huron, que tous les droguistes du comté ont le droit de vendre ces liqueurs en quantités n'excédant pas six onces, en vertu de l'article 86 de l'acte de 1883, et qu'ils ont le droit de délivrer des licences à d'autres qu'aux droguistes pour vendre des liqueurs dans le même comté. Si c'est là le sens de la loi, je crois que l'honorable monsieur devrait insérer dans ce bill un article limitant le droit de vendre des liqueurs, dans les comtés qui ont adopté la loi Scott, aux droguistes, s'il y en a, et s'il n'y a pas de droguistes dans la municipalité, d'autres devraient alors être autorisés à vendre des liqueurs.

Dans le comté de Huron, conformément à la prétention des commissaires de l'honorable monsieur, il y a 11 droguistes qui vendent des liqueurs sans licence, et 29 personnes qui ne sont point droguistes, et auxquelles on a délivré des licences—40 personnes autorisées à vendre des liqueurs dans le comté de Huron. Il est absurde de dire que la volonté du peuple prévaut, si 40 personnes ont la faculté, en vertu de la loi, de vendre des liqueurs dans un comté qui a adopté la loi Scott par une majorité de plus de 1,600. Je suggère à l'honorable monsieur d'abroger le 4ème paragraphe de l'article 99 de l'acte de 1878, et l'article 86 de l'acte de 1883, et de leur substituer un autre article permettant la vente de liqueurs pour des usages médicaux et artistiques, dans les comtés qui ont adopté la loi Scott, après avoir obtenu une licence du bureau des commissaires fédéraux. J'ai proposé un amendement dans ce sens, et bien que je n'aie consulté à ce sujet aucun des avocats de la loi Scott dans cette Chambre, je crois que mon amendement obviendra aux difficultés que j'ai signalées. Cet amendement est comme suit :

Le paragraphe 4 de l'article 99 de l'acte de tempérance du Canada, de 1878 et l'article 86 de l'acte des licences pour la vente des liqueurs, de 1883, sont par le présent abrogés, et ce qui suit est substitué au dit paragraphe 4 :

Pourvu aussi, que les liqueurs enivrantes pour des usages exclusivement médicaux, ou pour un emploi *bona fide* dans quelque métier, art ou manufacture, ne puissent être vendues légalement, dans les comtés où la loi concernant la vente des liqueurs enivrantes a été, ou sera adoptée, que par les chimistes ou droguistes auxquels les commissaires mentionnés dans l'acte des licences pour la vente des liqueurs, de 1883, auront délivré des licences spéciales, le nombre de ces licences ne devant pas être de plus d'une dans chaque township, paroisse ou village incorporé, ni de plus de deux dans chaque ville ; et, dans les cités, ne devant pas être de plus d'une par 4,000 habitants ; et dans le cas où il n'y aurait ni chimistes ni droguistes dans ces townships, paroisses, villages, villes ou cités, par les personnes auxquelles les dits commissaires pourront délivrer des licences spéciales, sujet à la limitation susdite ; mais ces liqueurs enivrantes, lorsqu'elles seront destinées à des usages médicaux, seront vendues en quantités n'excédant pas 6 onces à la fois, et devront être enlevées du lieu de vente et n'être vendues que sur le certificat d'un médecin n'ayant aucun intérêt dans la vente par le chimiste, droguiste ou débitant, et affirmant que cette liqueur a été prescrite comme médicament pour l'usage indiqué dans le dit certificat ; et lorsque cette liqueur est destinée à servir dans quelque art, métier ou manufacture, la vente ne devra en être faite que sur un certificat

signé par deux juges de paix, de la bonne foi de la demande, et accompagné de la déclaration du demandeur que la liqueur ne sera employée qu'à l'usage particulier mentionné dans la demande, et ces chimistes, droguistes ou débitants devront enregistrer dans un livre qui pourra être examiné par les commissaires ou d'autres inspecteurs, chaque vente ou distribution de liqueur qu'ils auront faite; et ce livre devra indiquer le jour où chaque vente ou distribution de liqueur aura eu lieu, la personne qui aura obtenu cette liqueur, et la quantité qu'elle aura obtenue, ainsi que l'usage pour lequel elle l'aura reçue. Et ces chimistes, droguistes ou débitants devront conserver ces certificats et ces déclarations qui pourront être examinées comme susdit; et dans le cas où ces ventes ou distributions de liqueur ne seraient pas ainsi enregistrées, et où ces certificats ou ces déclarations ne seraient pas ainsi conservés, chacune de ces ventes ou distributions sera *prima facie* réputée avoir été faite *contra sanctionem* des dispositions des articles 83 et 84 de l'acte des licences pour la vente des liqueurs de 1883, et de l'acte concernant la vente des liqueurs enivrants. Et ces chimistes, droguistes ou débitants devront faire au percepteur du revenu de l'intérieur dans la division duquel se trouve situé le comté, un rapport annuel indiquant toutes ces ventes ou distributions de liqueurs, ainsi que les noms des débitants, les usages pour lesquels elles auront été vendues ou distribuées, les noms des médecins ou des juges de paix qui auront signé ces certificats, et la quantité de liqueur vendue à chaque personne avant le 31^{me} jour de décembre de chaque année, et le percepteur remettra immédiatement ce rapport au ministre du revenu de l'intérieur. Et quiconque violera quelque-une des dispositions de ce paragraphe sera, sur conviction sommaire devant un juge de paix ou devant toute autre personne compétente à entendre des causes sommairement, passible d'une amende de \$ pour la première offense, et d'une amende de \$ pour toute récidive.

Je propose cet amendement afin d'obvier aux difficultés que j'ai signalées, et qui se sont produites dans mon propre comté.

M. FARROW : Je regrette beaucoup que l'honorable monsieur ait jugé à propos de représenter les hôteliers de son comté comme étant des gens aussi vils. L'honorable monsieur connaît bien le comté, il connaît bien les hôteliers de sa propre ville, et ceux des villes moins importantes et des villages. Il a pris une position très étrange en les caractérisant de la sorte. Il n'aimerait pas à répéter dans son comté ce qu'il a dit ici de ces gens honorables et respectables. Il a dit qu'ils sont complètement dépourvus de qualités. Je ne connais pas de meilleurs hommes dans cette branche d'affaires—naturellement nous n'avons pas dans Huron d'hôteliers qui vendent des liqueurs. Tout démontre que les hôteliers observent la loi. Comme preuve de ceci, je puis mentionner le fait que M. Johnston, du village de Bluevale, qui a une licence générale, a été l'objet d'une démonstration de la part des congrégations presbytériennes et méthodistes, qui lui ont donné une fête, chez lui, exigeant vingt-cinq centins par tête, afin de lui venir en aide. Tout le monde a dit qu'il observait la loi à la lettre. Voilà un des hommes que l'honorable monsieur juge à propos de stigmatiser—un homme qui a reçu un bon certificat des congrégations presbytériennes et méthodistes, qui le connaissent bien. J'aimerais à savoir si ce témoignage vaut celui de l'honorable député de Huron-Ouest. Je le préférerais. L'honorable monsieur dit que ces hommes sont entièrement dépourvus de qualités. Je suppose qu'ils sont très vils, très méchants, ils doivent être mal notés; mais l'honorable monsieur trouvera passablement difficile de répondre à ces accusations lorsqu'il ira dans le comté de Huron.

L'honorable monsieur a dit qu'un des hôteliers de la ville qu'il habite demeure à un mille du centre de la localité. Ils ont mesuré la distance. Il manque 1,500 verges au mille. Il y a 1,760 verges dans un mille, et si vous retranchez de cela 1,500 verges, il vous restera la distance de 260 verges. C'est aussi près de la vérité qu'il est possible à l'honorable monsieur d'approcher. Je connais la plupart des hôteliers qui ont obtenu des licences, et je ne voudrais pas dire ici, ni ailleurs, que ces hommes sont vils, ou tels qu'on les a représentés. On ne pourrait, suivant moi, trouver des hommes plus honorables dans la même branche d'affaires, dans aucune partie du Canada. Pourquoi les commissaires ont-ils donné les licences à ces hommes au lieu de les donner aux droguistes? J'étais d'avis que les droguistes auraient dû les obtenir. Mais les commissaires ont dit: Voici des

M. CAMERON (Huron)

hommes dont tous les biens consistent en hôtels, et si nous leur donnons une position pour leur venir en aide d'une manière légale et légitime, nous préférons la donner à ces hommes, qui ont perdu tant, plutôt qu'aux droguistes. On ne vend pas de liqueurs dans les hôtels. Chacun de ces hommes a construit un petit bâtiment pour y mettre ses liqueurs, et lorsqu'il se présente quelqu'un muni d'un certificat du médecin, l'hôtelier va dans ce bâtiment et remplit la prescription. Y a-t-il du mal à cela? Pourquoi un hôtelier honnête ne serait-il pas autorisé à tenir des liqueurs aussi bien qu'un droguiste?

Lorsque je suis allé chez moi, j'ai appris qu'ils vendent les liqueurs suivant la loi; et, comme preuve de cela il y a ce fait que les ministres et leurs congrégations se sont unis pour donner à celui dont j'ai parlé une fête dont le prix d'admission était de 25 cents par tête, ce qui a produit pour cet homme une recette d'environ \$40. Ils ont dit: Vous êtes un honnête homme, qui observez la loi, et nous voulons vous soutenir. J'ai cru qu'il était de mon devoir d'exposer les quelques faits que je connaissais.

M. CAMERON (Huron): L'honorable monsieur a dit que j'avais représenté les hôteliers comme étant des gens vils. Je ne l'ai pas fait. J'ai dit que les commissaires, en choisissant les personnes auxquelles ils devaient délivrer des licences, n'ont pas, en général, choisi les meilleurs citoyens, mais qu'ils ont pris les pires. L'honorable monsieur sait que l'on a agi ainsi dans la ville que j'habite. M. Cork, de la British Exchange, qui a dépensé \$10,000 à \$15,000 pour son hôtel, n'a pas obtenu de licence, et il en a été de même pour d'autres qui avaient dépensé de fortes sommes pour des hôtels. Pourquoi pas? L'honorable monsieur dit que les licences auraient dû être délivrées aux droguistes, mais qu'elles ont été données à des cabaretiers parce que ces derniers avaient dépensé de fortes sommes d'argent pour construire et meubler des maisons, et qu'ils méritaient considération. Comment a-t-on appliqué ce principe à Goderich? Les deux hommes qui ont des licences possèdent-ils les maisons dans lesquelles ils font leur commerce? Non. L'honorable monsieur ne dira pas le contraire. L'un d'eux est M. Craig, qui a loué une maison sur la place publique, et qui ne possède pas un pied de terrain sur lequel se trouve sa maison d'affaires; et l'autre est M. Doyle, qui est dans la même position. Mais l'un est le frère, et l'autre l'ami du commissaire en chef. Box, Martin et Bailey, qui ont tous dépensé beaucoup d'argent sur leurs propriétés, n'ont pu obtenir de licences.

On a aussi refusé des licences à M. Jordon, à M. Rhynas et au docteur Whiteby, droguistes, tandis qu'on en a délivré à deux cabaretiers, qui ne possèdent pas les maisons dans lesquelles ils font leur commerce, mais dont l'un a une buvette, et l'autre un hôtel d'été. Je dis que dans quatre-vingt-dix cas sur cent, on n'a pas choisi dans ce comté-là les hommes les plus dignes d'obtenir des licences. Le premier ministre a déclaré que si mes assertions étaient exactes, cet état de choses était intolérable. Je dis que c'est intolérable; je dis que la loi Scott, qui a été adoptée dans ce comté par une grande majorité, n'y est pas observée. J'ignore quelle est la position dans le village de Bluevale. Je ne connais rien de M. Johnson, mais je n'ai pas de doute qu'il ne puisse être un bon citoyen, et qu'il ne soit appuyé par les ministres méthodistes et presbytériens. Je ne dis rien à ce sujet, mais je dis que dans la grande majorité des cas on ne choisit pas les meilleurs citoyens. On ne choisit pas ceux qui ont appliqué leur argent à l'achat de propriétés et à leur amélioration.

M. FARROW: Parlez-nous de Clinton, près de votre propre ville.

M. CAMERON (Huron): J'ai appris qu'on avait accordé une licence à une veuve dans cette localité, et si cela peut lui être utile je n'y ai pas d'objection.

M. FARROW : N'a-t-elle pas appliqué autant d'argent dans ce genre de propriétés qu'aucune autre personne de Clinton ?

M. CAMERON : C'est possible ; je ne dis pas non ; mais je dis qu'il y a là au moins deux droguistes, et que l'intention de la loi n'a jamais été que des débitants de liqueurs fussent autorisés à vendre des liqueurs pour des usages médicaux. L'honorable monsieur sait qu'il y a actuellement dans le comté de Huron vingt-neuf débitants de liqueurs, qui vendent encore des liqueurs, et bien qu'il puisse y avoir des cas où la lettre et l'esprit de la loi soient observés, il n'en est pas ainsi dans la ville que j'habite. Je sais qu'il y a eu devant le maire de cette ville des plaintes pour infractions à la loi.

M. FARROW : Ils ne veulent pas de liqueurs dans les hôtels, mais ils en vendent dans les bâtiments séparés.

M. CAMERON (Huron) : Tant pis, car c'est là qu'on ira. Il n'y a pas de bâtiment séparé, à Godorich, autant que je sache, du moins il n'y en avait pas il y a un mois. On vendait les liqueurs dans l'ancien établissement, et c'est là que les gens allaient faire remplir leurs prescriptions. Mais ça n'est pas là la question. La question, c'est que l'intention et l'esprit de la législature, en adoptant l'acte, n'était pas que, dans les comtés où la loi Scott avait été adoptée, et surtout où elle avait été adoptée par une majorité écrasante, presque tous les cabaretiers eussent une licence pour vendre des liqueurs pour des usages médicaux ou artistiques. Tout le monde peut voir combien il est facile d'étendre la loi dans ces circonstances, et je dis que les chances pour étendre la loi ne sont pas aussi grandes lorsque la liqueur est vendue par des droguistes, qui vendent d'autres médicaments.

M. FOSTER : Je ne sais pas si c'est actuellement le temps de faire cette discussion ; mais comme l'honorable monsieur a mentionné mon nom, je désire dire un mot ou deux sur cette question. Des personnes de ce comté m'ont fait des représentations, comme elles en ont fait à l'honorable monsieur et à d'autres, et, autant que j'en puis juger, je crois que l'état des choses n'est pas ce qu'il devrait être dans ce comté.

Pour ce qui est de la loi, je crois qu'elle n'interdit pas aux commissaires de donner des licences à qui que ce soit, l'acte se lisant comme suit : "droguistes ou autres débitants autorisés" ; mais je suis fortement d'opinion que s'il y a des droguistes dans la localité, ce sont eux qui devraient être choisis, et qu'il n'est pas conforme à l'esprit de la loi, bien que la lettre puisse admettre cette interprétation, que l'on mette les droguistes de côté pour choisir d'autres débitants. L'argumentation en faveur du choix des droguistes est simple, et je crois qu'elle a de la force. Ce sont eux qui distribuent les médicaments, et celui qui a besoin de liqueurs alcooliques a généralement besoin de médicaments d'un autre genre, et il n'est pas commode pour le public qu'il soit obligé d'aller à un endroit pour se procurer un médicament, et à un autre pour se procurer l'autre médicament. Les raisons pour ne pas accorder ces licences aux hôteliers sont également fortes. En premier lieu, la confiance que le public a que la loi sera observée disparaît. Ensuite je crois que les hôteliers, vu le grand nombre de leurs connaissances, et le nombre de ceux qui avaient l'habitude de fréquenter leur établissement, se verront continuellement soumis à des sollicitations auxquelles ne seront pas soumis les droguistes, et que la loi sera très fréquemment violée.

Mon honorable ami qui siège en arrière de moi (M. Farrow) a dit que la raison donnée par les commissaires pour nommer ces hommes était qu'ils avaient beaucoup d'argent de placé dans les affaires, et qu'un rapport quelconque leur serait fait de cette manière. Or, s'ils suivent honnêtement les dispositions de la loi, s'ils ne vendent qu'à ceux qui ont des prescriptions convenables, ils ne feront pas assez d'argent pour les payer de leur travail ; de sorte que ce n'est pas réellement une raison valable pour que les commissaires oublient les pharmaciens et nomment les hôteliers.

376

Ce n'est pas une question de tempérance contre la non-tempérance ; il s'agit simplement de savoir si la loi du pays, pour être appliquée, devra être mise dans une condition aussi bonne que possible. Et quand les commissaires s'éloignent ainsi de l'esprit de la loi comme ils l'ont fait, je pense, dans Huron, d'après ce qui a été raisonnablement établi, je prétends que ce n'est pas pour le bénéfice de la loi en question, ni pour le bénéfice de la loi en thèse générale. Cela permet de continuer à violer la loi, et un fort argument qui peut être employé par les adversaires de cette loi c'est que la loi ne peut pas être appliquée. Bien que je ne sache pas si c'est ici le lieu ou non, j'aimerais que l'on insérât une disposition en vertu de laquelle des pharmaciens devraient être nommés pour les fins mentionnées dans l'acte et en vertu de laquelle d'autres vendeurs pourraient être nommés seulement dans le cas où il serait impossible de trouver des pharmaciens portant des certificats réguliers.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur a fait l'autre jour un énoncé qu'il a répété au sujet de l'état de choses qui existe dans Huron. Comme je l'ai déjà dit, cette espèce de chose n'est pas tolérable. L'attention du département du revenu de l'intérieur a néanmoins été appelée sur la question par les énoncés des honorables messieurs, et ce département verra à ce que les dispositions de l'acte soient appliquées dans toute leur intégrité. Cependant, cette résolution ne ramène pas convenablement sur le tapis toute la question de l'acte Scott, laquelle a déjà été discutée en cette Chambre. Le bill est simplement destiné à énoncer que les articles de l'acte McCarthy que la cour suprême a déclarés *ultra vires*, seront suspendus en attendant la décision du Conseil privé. C'est une simple proposition qui ne se rattache pas du tout aux principes de l'acte Scott ou de l'acte McCarthy, ou à l'application de ces actes. Ce projet est simplement pour empêcher l'application de ces parties de l'acte que la cour suprême a déclarées au delà de la compétence de ce parlement, et si un plus haut tribunal ne reverse pas la décision de la cour suprême, ces dispositions seront encore considérées comme n'étant pas de la juridiction de ce parlement.

M. CAMERON (Huron) : Il y a une question au sujet de laquelle l'honorable premier ministre n'a rien dit ; il n'a pas dit si cette commission avait fait au gouvernement, durant l'année dernière, un rapport quelconque des honoraires qu'elle avait prélevés, et aussi, en vertu de quelle autorité elle avait accordé ces licences sans exiger d'honoraires des vendeurs actuels. Il est parfaitement évident, d'après les lettres que j'ai lues à la Chambre, que la commission a accordé indistinctement 29 licences dans le comté sans exiger d'honoraires. Je pense que c'est un procédé extraordinaire, et cette commission devrait être appelée à rendre compte de sa conduite sous ce rapport.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cependant, je ne puis pas faire cela dans l'acte.

M. CAMERON (Huron) : Il peut leur défendre d'accorder des licences à des vendeurs dans toutes les parties du comté où il y a des pharmaciens. Il peut appliquer l'esprit de l'acte McCarthy, qui stipule que des liqueurs seront vendues pour des fins médicales par des pharmaciens seulement ; mais ces gens accordent à d'autres qu'à des pharmaciens des licences de vendre des liqueurs dans le comté où l'acte Scott est en vigueur.

M. le PRÉSIDENT : Je n'ai pas mis aux voix l'amendement de l'honorable député de Huron-Ouest, car je ne pense pas qu'il se rapporte au sujet du bill.

M. MULOCK : Je désire proposer que l'on ajoute un article à ce bill. Comme on le sait bien, un grand nombre ont demandé des licences en vertu de l'acte relatif aux licences pour la vente des liqueurs, et bien que, dans certains cas, les commissaires aient accordé des licences en vertu de la loi telle qu'on l'interprète aujourd'hui, elles ont été consi-

dérées comme nulles; de sorte que nous pouvons considérer que, jusqu'à présent, aucun solliciteur n'a reçu de valeur pour les honoraires qu'il a payés, et s'il m'était permis de proposer un article demandant au gouvernement de rembourser cet argent à ces personnes, je le ferais. Cependant, l'on m'a appris, dans une consultation que j'ai eue avec une des autorités, qu'une semblable motion, vu qu'elle affecte le revenu, devrait être faite par le gouvernement. En conséquence, ma motion ne va pas jusque-là; mais, en ce qu'elle exprime, j'espère qu'elle sera considérée dans l'ordre. J'ai reçu, pendant cette session, une lettre d'un pharmacien du comté de Simcoe, où l'acte de tempérance du Canada est en vigueur; dans cette lettre, il me dit qu'il avait demandé une licence au commissaire, qu'il avait déposé son honoraire de \$10, et que, la seule réponse qu'il avait reçue était un avis que sa demande avait été refusée. On n'a pas du tout inspecté son établissement, et partant les commissaires n'ont rendu aucun service pour l'honoraire. Il me semble très déraisonnable d'exiger un honoraire dans de telles circonstances, car les commissaires ne se sont même pas donné la peine de s'informer s'il méritait ou non qu'on lui accordât une licence. Voilà pour le passé.

Quant à l'avenir, je pense qu'il est déraisonnable que celui qui demande une licence, soit pour un hôtel, une pharmacie ou tout autre établissement, soit obligé de payer l'honoraire lorsque sa demande est refusée; et ma motion s'occupe de ce point. L'article 16 de l'acte des licences de 1883, stipule :

Le solliciteur, avec sa demande, déposera un honoraire de \$10 pour couvrir les frais d'inspection et d'annonces.

Cet acte ne stipule pas ce qui devra être fait de l'honoraire dans le cas où la demande est refusée. Je propose donc d'amender cet article en y ajoutant les mots suivants :

Qui devra être rendu au solliciteur si sa demande est refusée.

Je n'ai aucun doute que les mérites de cette proposition sont si forts et si puissants que le chef du gouvernement l'acceptera comme se rapportant à ce bill, et je pense que le président ne pourra y voir aucune objection à moins qu'on le lui fasse remarquer, et j'espère que l'honorable premier ministre ne le fera pas remarquer.

M. le **PRESIDENT** : La remarque que j'ai faite au sujet du dernier amendement, s'applique à celui-ci, c'est-à-dire, qu'il n'a pas de rapport au bill, et, partant, il ne peut pas être mis aux voix sans le consentement de la Chambre.

Le comité se lève et rapporte le bill avec amendements.

SUBSIDES—LES PÊCHERIES.

M. **BOWELL** : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. **DAVIES** : Avant que cette motion ne soit adoptée, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la remarque que l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) a faite lorsque l'ordre du jour a été appelé, relativement aux négociations qui ont eu lieu au sujet de l'expiration du traité des pêcheries. Il n'a pas pu faire les remarques qu'il avait l'intention de faire alors, et je pensais qu'il était regrettable qu'il tentât de les faire, car cela en empêchait d'autres de prendre part à la discussion. Mon honorable ami le député de Digby (M. Vail), a cherché à prendre part à la discussion de l'autre jour, mais il a été rappelé à l'ordre.

Comme un certain nombre d'autres qui sont intéressés à la question, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt les rapports télégraphiques publiés dans les journaux du matin au sujet des négociations qui ont lieu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis relativement à la question des pêcheries, et je pense qu'aujourd'hui que le résultat de ces négociations a été publié par la presse des Etats-Unis et du Canada, le parlement a droit à des renseignements plus détaillés que ceux qu'il a eus sur la question. Quelle position semblons-

M. **MULOCK**

nous occuper par l'arrangement qui a été fait? D'après ce que je puis comprendre par la dépêche d'une colonne et demie publiée dans le *Citizen* de ce matin, dépêche qui est censée publier l'arrangement conclu entre le gouvernement anglais et le gouvernement américain; cet arrangement est comme suit : Le télégramme dit que :

A la date du 12 mars dernier, l'on a appelé l'attention du nouveau gouvernement sur la question des pêcheries, dans le mémoire suivant envoyé par le ministre West au secrétaire Bayard.

Si le rapport télégraphique de ce mémoire est exact, le mémoire contient certainement des énoncés des plus extraordinaires qui, d'après moi, exigent des explications de la part du gouvernement. Ce mémoire dit :

Le gouvernement canadien a représenté qu'il est probable que cela donnera lieu à beaucoup d'inconvénients. A moins que quelque arrangement ne soit fait pour l'extension de la période quand le délai sera expiré (le 1er juillet prochain), les vaisseaux américains seront réellement occupés à pêcher dans les eaux de la Confédération. Les vaisseaux auront été grêés pour la saison de la pêche et fait tous leurs arrangements ordinaires pour pêcher jusqu'à ce que la saison se termine, en automne.

Puis, la dépêche dit en outre :

Il a été, de plus, suggéré de la part de la province de Terre-Neuve et de la Confédération du Canada, que vu l'avantage mutuel du trafic local actuel, consistant en achat de glace, d'appâts, de bois et de provisions générales, par les citoyens des Etats-Unis qui se livrent à la pêche, des habitants des côtes de l'Amérique britannique, les opérations ordinaires de la saison de pêche de 1885 devraient être continuées par les vaisseaux pêcheurs appartenant à des citoyens des Etats-Unis jusqu'à la fin de la saison de cette année, et que les autorités locales de Terre-Neuve et de la Confédération du Canada, par esprit d'amitié et de bon voisinage, devraient s'abstenir de molester ces pêcheurs ou d'empêcher leur trafic local accessoire à la pêche avec les habitants durant le reste de la saison de 1885.

Il est parfaitement évident que des représentations ont été faites par le gouvernement anglais, avec l'approbation et à l'instance du gouvernement canadien. D'après ce que je puis comprendre de la dépêche, le gouvernement canadien a demandé aux Etats-Unis l'arrangement dont il est question dans ce télégramme. Nous avons livré volontairement cette année, du moins, nos pêcheries à des pêcheurs américains, sans recevoir ni demande d'autre compensation que celle-ci, et c'est particulièrement ce pour quoi je désire appeler l'attention du premier ministre, afin qu'il puisse dire à la Chambre si c'est vrai ou non :

Le président des Etats-Unis aurait disposé à recommander l'adoption d'une semblable ligne de conduite par le Congrès dans l'entente qu'en vue et en considération de telle reconsidération promise, il n'y aurait aucune application des lois restrictives et pénales par les autorités de la Confédération du Canada ou de la province de Terre-Neuve contre les pêcheurs des Etats-Unis faisant la pêche dans les eaux de l'Amérique du Nord entre le 1er juillet prochain et la fin de la saison de pêche cette année, l'objet réciproque étant d'éviter tout ennui aux individus livrés à cette industrie et à ce trafic et d'éviter l'irritation des mauvais sentiments que pourrait produire l'application rigoureuse et vexatoire de règlements sévères sur les côtes où l'on fait la pêche, dans le temps où l'on fait des efforts pour l'adoption d'un arrangement juste et amical d'une question importante et quelque peu délicate entre les deux nations.

D'après tout ce que comporte cette longue dépêche, l'effet pratique des arrangements conclus est de livrer nos pêcheries aux pêcheurs américains, de sorte qu'ils pourront y faire la pêche avec les nôtres et nous n'aurons aucune compensation. Il ne semble pas que l'on ait stipulé—je ne crois pas, non plus, que le président ait le pouvoir d'y consentir—que les droits imposés sur le poisson canadien, lesquels viendront en vigueur le 1er juillet, peuvent être remis à nos pêcheurs. D'après tout ce que comporte cette dépêche, toutes les pêcheries de la Confédération sont ouvertes à nos cousins américains, qui viendront y pêcher, comme ils l'ont fait tant que le traité de Washington n'a pas été conclu, et cela, sans nous donner de compensation. Si ce projet est appliqué, il signifie simplement que nos pêcheurs devront lutter avec les Américains et que, sur le seul marché qui leur soit ouvert, ils auront à payer, en ce qui concerne le maquereau, un droit de \$2 par baill. Contrecarrés dans cette mesure, nos pêcheurs seront ruinés, car il leur sera impossible

de lutter avec les pêcheurs américains dans de telles circonstances. Si dans l'arrangement l'on avait stipulé le remboursement ou la non-imposition de ce droit, il serait justifiable jusqu'à un certain point, bien que je préférerais, comme je l'ai dit souvent, que toute la question de ces pêcheries devint l'objet d'un débat spécial, de façon à faire un remaniement de toutes les relations commerciales entre les deux pays. Mais admettre les pêcheurs américains dans nos eaux, sans compensation, lorsque les Etats-Unis exigent \$2 par baril de droit sur notre poisson exporté sur le marché américain, serait imposer à nos pêcheurs une restriction telle qu'ils feraient aussi bien d'abandonner leur état. Ce dont je me plains, c'est que le gouvernement s'est montré négligent des intérêts publics sous ce rapport.

En mars 1883, quand les Etats-Unis ont donné avis de leur intention d'abroger les articles du traité au sujet des pêcheries, lord Derby a envoyé une dépêche au gouvernement canadien l'informant que des résolutions conjointes avaient été adoptées par le Congrès et le Sénat, que l'on avait donné, conformément à ces résolutions, avis que l'opération des articles relatifs aux pêcheries cesserait le 1er juillet 1885, et demandant au gouvernement ce qu'il allait faire à ce sujet. Rien n'a été fait; le gouvernement n'a pas informé Sa Seigneurie de ses intentions; il ne lui a pas dit, non plus, s'il se proposait d'agir d'une façon quelconque. Au mois de mai suivant, lord Derby a de nouveau appelé l'attention de ce gouvernement sur cette question, insisté sur son importance et lui a demandé d'exprimer ses opinions, ce que le gouvernement n'a pas fait. En janvier 1884, lord Derby a de nouveau insisté auprès du gouvernement pour que ce dernier exprimât ses opinions, mais il ne semble pas que ces opinions aient été exprimées; et, en décembre 1884, le premier ministre nous dit, dans son entretien avec un journaliste, de New-York, que rien n'avait été fait et qu'il ne se proposait pas d'agir. En cette Chambre, l'année dernière, nous nous sommes plaints de ce que l'honorable premier ministre permettait que l'on perdît un temps précieux; nous avons dit qu'il devait saisir l'occasion aux cheveux et l'utiliser en s'efforçant de mener à bonne fin des négociations avec les Etats-Unis, qu'il était dangereux de laisser expirer les articles relatifs aux pêcheries sans faire quelque effort pour mettre la question des pêcheries sur des bases solides. Nous lui avons dit qu'il serait mal de les laisser expirer sans faire quelque effort pour arriver à un arrangement satisfaisant, car si cela arrivait, il nous faudrait répondre à cette question sérieuse que l'honorable premier ministre a traitée légèrement, mais dont il a compris l'importance, des événements subséquents le démontrent; il nous faudrait, dis-je, répondre à cette question si sérieuse que nous serions obligés de protéger nos pêcheries par le canon, que nous serions obligés d'envoyer la force armée pour protéger ces pêcheries et chasser les Américains, à moins que nous ne fissions quelque arrangement avec eux, ce que tout le monde désirerait.

Mais l'on a permis que la question traînât en longueur; comme l'honorable monsieur l'a reconnu, l'on a laissé écouler un long délai avant de faire des démarches. Au mois de décembre 1884, il a dit qu'aucune démarche n'avait été faite et qu'il avait l'intention de ne rien faire. Nous avons encore soulevé la question à cette session même; nous avons dit que l'on avait déjà perdu un temps précieux. Même au mois de mars, il était presque trop tard pour entamer des négociations, mais il valait mieux les entamer alors que jamais. L'honorable premier ministre ne nous a donné aucune satisfaction. Rien n'a été fait, et aujourd'hui nous voyons que tout récemment l'honorable monsieur s'est occupé de la question et n'a obtenu que le résultat qu'il pouvait, je pense, espérer des négociations qu'il avait entamées si tard. Il est à la merci des Américains. Il ne pouvait rien faire. Il n'était pas prêt à appliquer la politique de belligérent que le ministre de la marine et des pêcheries a déjà fait entrevoir. Pendant la première partie de la session, l'on a parlé très

fort, ici, de sang et de canons, mais quand nous avons approché de près du jour où nous devons mettre nos menaces à exécution, nous avons commencé à comprendre combien la question était sérieuse, et toutes des négociations ont semblé cesser, à moins que le public ne soit mal renseigné aux Etats-Unis et au Canada. Nous ne protégerons pas nos pêcheries; les Américains les exploiteront comme ils le voudront, et l'on imposera un droit sur le poisson que nous enverrons sur leur marché. Lorsque l'honorable monsieur, en réponse à mon honorable ami, le député de Digby, a dit, l'autre jour, que ce dernier ne devrait pas insister sur sa question parce qu'elle pourrait nuire à des négociations pendantes, je prétends qu'il n'agissait pas avec une parfaite franchise, car ces négociations étaient terminées; les arrangements avaient été signés entre le ministre anglais et le ministre des Etats-Unis; de sorte que rien de ce que nous pouvions dire ou faire ne pouvait affecter les négociations. Le mémoire où sont consignés les arrangements est daté du 20 de ce mois. La question a été portée à l'attention du gouvernement des Etats-Unis le 12 de mars dernier et le mémoire a été envoyé ce jour-là par le ministre West au secrétaire Bayard, et si ce rapport télégraphique est exact, l'honorable monsieur a fait dans ce mémoire la proposition dont j'ai parlé. Ce parlement, je pense, a droit à ce que l'honorable monsieur lui donne plus de renseignements. Il dit que les documents sont prêts depuis quelque temps et qu'il attend une autorisation par télégramme pour les soumettre à la Chambre. Le peuple des Etats-Unis est informé de la chose, et le peuple canadien, par sa presse, est aussi informé de la question, et le parlement du Canada seul doit être laissé dans l'ignorance.

Dans une conversation qui a eu lieu aujourd'hui entre des membres du parlement, je leur ai entendu dire qu'il n'était pas possible que l'honorable monsieur eût pu consentir à cela sans s'assurer l'admission en franchise de notre poisson sur le marché américain; que cela serait la ruine de nos pêcheries. J'aime à croire que cela est vrai, et je me lève maintenant pour donner à l'honorable monsieur l'occasion d'agir plus franchement avec nous et de nous dire si ce rapport publié dans le *Citizen* de ce matin contient un état exact des affaires, si des arrangements ont été faits et si les pêcheurs qui se livrent aujourd'hui à l'exploitation de leurs pêcheries pendant cette saison doivent continuer ou non, car il leur est inutile de continuer dans l'espoir que leurs efforts seront couronnés de succès, si les Américains viennent pêcher dans nos eaux et si les Etats-Unis frappent notre poisson d'un droit. Dans ce cas, notre position sera si désavantageuse qu'il sera impossible à nos pêcheurs de réussir dans leur industrie.

J'ai protesté l'an dernier contre l'inaction du gouvernement, contre la politique du gouvernement, et l'honorable ministre a dit alors qu'il n'irait pas trouver les Etats-Unis à genoux, qu'il ne ferait pas de démarches indignes. Or, nous voyons qu'en tant que nous avons des renseignements, l'honorable monsieur a été obligé d'aller aux Etats-Unis, et que l'initiative a été prise par le ministre West, qui, en sa qualité de représentant du gouvernement canadien, dit que les difficultés sont telles qu'il est opportun de faire un arrangement temporaire et de permettre aux Américains de venir ici acheter leurs provisions et de faire la pêche dans nos eaux, et que notre sort dépendra des conséquences qui peuvent résulter d'une représentation des faits par le président à la prochaine session du Congrès américain.

J'ai vu avec regret dans ce rapport qui est censé être un document officiel, que le but du président était d'obtenir le règlement des questions embarrassantes qui entravent cette affaire des pêcheries, en insinuant que la chose n'est pas claire, que les droits des parties ne sont pas définis et que le sujet doit être entièrement soumis de nouveau à la discussion. J'espère que l'on ne fera rien de ce genre. Les droits des parties sont clairement et distinctement définis par le traité de 1818, et bien qu'il y ait quelque doute au

du sens du mot "baie," dans ce traité, c'est une affaire d'interprétation légale, et à part cela leurs droits sont clairement définis. Je désire beaucoup, et j'en suis sûr, le pays aussi désire entendre le premier ministre faire un énoncé clair et distinct sur cette question. Les négociations sont terminées; aucun tort ne peut être causé; le parlement a le droit de savoir dans quel état se trouve la question, et je suis sûr que le premier ministre va nous dire si l'énoncé publié dans les journaux est exact et dans quelle position se trouvent nos pêcheurs relativement aux droits des Américains de pêcher dans leurs eaux et à leurs droits d'envoyer du poisson sur le marché américain.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai déjà expliqué pourquoi les documents n'ont pas été produits avant aujourd'hui. Des circonstances incontrôlables ont empêché qu'ils ne fussent produits, et tant que je n'aurai pas le consentement dont j'ai parlé, ils ne pourront pas être produits, et la Chambre ne pourra pas discuter la question tant que les documents ne seront pas produits; mais avant que la Chambre s'assemble de nouveau, je n'ai aucun doute que ce consentement sera donné et que les documents seront produits. Je ne veux pas être entraîné dans une discussion maintenant, et je dirai seulement que l'énoncé de l'honorable député au sujet de la question est tout à fait inexact.

M. MITCHELL: Au commencement de la séance, aujourd'hui, je me suis efforcé d'obtenir des renseignements au sujet de cette question, et si nous considérons que je n'ai pas beaucoup parlé pendant cette session, je pense qu'il n'était certainement pas très déplacé de ma part de faire précéder la question que je me proposais de demander au ministre de quelques observations préliminaires, afin de permettre à mes commettants, lorsqu'ils auraient la réponse du ministre, de comprendre le but de la question et la position qu'ils occupaient. J'ai été, par l'intervention, par ce que j'appelle l'intervention inconvenante.....

M. BLAKE: Je soulève une question d'ordre. Je me suis déjà soumis aux observations de l'honorable monsieur sans remarques, mais, M. l'Orateur, si, sans le réprimander, vous lui permettez de faire allusion à un débat précédent, et de parler de moi de cette façon, je pense qu'il est juste que j'appelle l'attention là-dessus.

M. L'ORATEUR: J'ai appelé l'honorable monsieur à l'ordre. Il manquait évidemment aux règlements, et j'espère qu'il ne parlera pas des débats précédents.

M. MITCHELL: Si l'honorable député de Durham pense s'échapper ainsi, parce que les remarques ont été faites dans un débat antérieur, très bien!

M. L'ORATEUR: A l'ordre.

M. MITCHELL: Je saisirai une autre occasion de m'occuper de ce monsieur quand il m'interrompera.

Quelques DÉPUTÉS: Ecoutez Ecoutez!

M. MITCHELL: Oui, vous pouvez dire: "Ecoutez! Ecoutez!" Je ne crains pas du tout ses airs de matamore. Je me suis levé pour parler d'une question qui affecte profondément les intérêts de mes commettants. Ils ne savent pas aujourd'hui dans quelle position est le commerce; ils ignorent si le poisson qu'ils prennent aujourd'hui est exporté en franchise sur les marchés américains. Je me lève pour remplir mon devoir comme leur représentant, et je me suis levé avec raison pour demander quelques renseignements au gouvernement; et l'on m'a arrêté, parce que je faisais quelques remarques préliminaires pour permettre à mes électeurs de comprendre ce qui avait été fait. J'admets, avec l'honorable député de l'Île du Prince-Edouard, que cette question aurait dû être discutée l'année dernière. C'est ce que j'ai dit dans la Chambre, et aujourd'hui que cette question est discutée, je constate que la position est celle-ci: Vu

M. DAVIES

que le traité est à la veille d'expirer, le gouvernement du jour a informé cette Chambre, et des députés ont appris, au dehors, que des négociations ont eu lieu entre le gouvernement de Sa Majesté, au nom du Canada, je suppose, et le gouvernement des Etats-Unis, dans le but d'arriver à une solution quelconque de la question des pêcheries. Tout le monde sait que c'est un but qu'il est très désirable d'atteindre et que cette question a causé des embarras pendant le siècle dernier à ces deux grandes nations de même race.

Qu'a fait le gouvernement à ce sujet? La langue du très honorable premier ministre est liée sur cette matière, il n'est pas libre de produire les documents à moins qu'il n'obtienne la permission du gouvernement de Sa Majesté; Il n'a pas encore obtenu cette permission, et en conséquence nous devons prendre les renseignements tels que nous les apportent les journaux publiés aux Etats-Unis. La question est celle-ci: N'ayant pas fait d'arrangements et tenant compte du fait qu'un changement du gouvernement a eu lieu aux Etats-Unis, chose qui est considérée, par tout le Canada, comme favorable aux relations amicales entre les deux pays, à une augmentation du commerce et à un règlement de la question des pêcheries, le gouvernement, dans ce cas, a entamé des négociations par l'entremise du gouvernement anglais, ou directement, avec le gouvernement de Washington. Nous ne savons pas encore ce qui a été fait. Ce que nous désirons connaître aujourd'hui, c'est l'état exact où se trouve cette opération. Nous désirons savoir si le poisson qui sera pris après le 1er juillet et envoyé sur le marché des Etats-Unis, sera soumis au droit que doit créer l'abrogation de l'article du traité de Washington relatif aux pêcheries. Le très honorable premier ministre nous a informés que, bien qu'un arrangement ait été en réalité conclu pour l'usage, de la part des Canadiens, des pêcheries américaines d'un côté, et pour l'usage, de la part des pêcheurs américains, des pêcheries canadiennes, d'un autre côté, cependant, outre cela, le très honorable premier ministre nous a informés que le poisson canadien, exporté aux Etats-Unis, doit être soumis à un droit. Naturellement, tous ceux qui comprennent l'état réel des affaires, savaient ce que serait la réponse. Nous savons qu'aucune disposition de la part du président des Etats-Unis ou de son Cabinet ne pourrait changer la loi de ce pays ni la suspendre. Cela peut seulement se faire par l'action conjointe du Congrès et du Président. Partout, nous savons que bien que les autorités de Washington puissent être nanties du pouvoir de suspendre les opérations de ce traité au sujet de la pêche dans les eaux canadiennes, et bien que notre gouvernement puisse avoir le pouvoir de suspendre l'opération de ce traité au sujet de la pêche des Américains dans les eaux canadiennes, ils n'ont pas le droit d'intervenir dans l'exécution de la loi statutaire des Etats-Unis, qui est impérative et doit être appliquée. En conséquence, le poisson des pêcheurs canadiens sera frappé d'un droit tant que le Congrès n'adoptera pas de disposition qui permette de l'admettre en franchise.

L'honorable député de l'Île du Prince-Edouard a parlé du fait que le gouvernement aurait dû s'occuper de cette question à la dernière session. Je prétends qu'il aurait dû le faire; mais vu qu'il ne s'est pas préparé à protéger les pêcheries, la meilleure chose qu'il doit faire, maintenant, c'est de s'efforcer d'assurer, par un arrangement amical, un règlement quelconque de la question, et le seul recours ouvert aujourd'hui au gouvernement du Canada, c'est d'adopter l'arrangement qui a été fait et de permettre aux Américains, depuis ce jour jusqu'à la réunion du congrès, de faire la pêche dans les eaux canadiennes, tandis que nos pêcheurs auront accès aux eaux américaines, les pêcheurs de chaque pays devant faire usage des pêcheries de chaque pays sans obstacles et sans exercer ces privilèges de déplacement; c'est aussi de laisser les choses dans l'état où elles sont aujourd'hui, tout comme si un semblable arrangement n'avait pas été conclu.

Il peut se faire, M. l'Orateur, que l'on dise que, par cet arrangement, le peuple du Canada se trouve dans une position avantageuse. Je l'admets. C'est une nécessité amenée par les circonstances où il se trouve. Si l'on avait fait des démarches l'année dernière, durant l'existence d'un gouvernement qui n'était pas très favorable au Canada, il est probable que nous aurions été repoussés, comme nous l'avons été dans des occasions précédentes, et que nous n'aurions pas réussi à produire un résultat favorable. Mais, heureusement pour le peuple du Canada, dans mon opinion, et heureusement pour le peuple des États-Unis, il s'est opéré un changement dans ce dernier pays; il s'y est formé un gouvernement qui, si nous devons en croire les déclarations faites dans la presse américaine, est favorable à l'établissement de relations amicales entre les deux pays et au règlement de cette question embarrassante qui a été si longtemps une source de difficultés pour les deux pays. Dans ces circonstances, comme les journaux et les hommes publics américains se sont montrés disposés à nous rencontrer à mi-chemin, je pense que le gouvernement du jour a fait la seule chose qu'il pouvait faire en consentant à suspendre l'exercice de tous privilèges quelconques et tous pouvoirs quelconques que nous avons pour protéger des droits qui nous appartiennent spécialement dans les eaux canadiennes. C'est de cette manière que les Américains ont l'avantage de nos pêcheries et vendent sur leurs propres marchés le poisson pris par nos propres concitoyens; et, en conséquence, nos concitoyens occupent une position désavantageuse sur les marchés des États-Unis. Mais si, en suspendant temporairement cet arrangement nous pouvons espérer qu'à l'avenir il nous sera permis de conclure un arrangement qui réglera pour toujours la question des pêcheries et qui, je l'espère amènera la réciprocité non seulement dans les pêcheries, mais dans toutes nos relations commerciales et nous permettra d'envoyer en franchise nos produits aux États-Unis, je crois que cela vaut bien la peine pour nous de sacrifier nos précieuses pêcheries pendant six mois.

Il y a une chose qui m'a frappé lorsque j'ai lu la correspondance d'aujourd'hui et qui aurait dû attirer l'attention du ministre anglais; c'est qu'il aurait dû ajouter ce qui suit à cette correspondance: que, bien que le président des États-Unis, sans l'autorisation du Congrès, n'eût aucun droit de faire de dispositions pour permettre que notre poisson entrât en franchise, l'on aurait pu faire une suggestion qui aurait nécessité la préparation d'un état des droits qui seraient perçus sur le poisson expédié du Canada aux États-Unis jusqu'à ce que l'on eût fait quelque arrangement défini en ce qui regarde l'avenir. Le fait de compliquer la question des pêcheries de la question de la réciprocité, constitue une politique très douteuse. Nous savons tous combien le peuple des États-Unis est sensible au sujet de la protection d'un côté et du libre-échange d'un autre côté, tels qu'ils existent aujourd'hui aux États-Unis. Nous savons qu'il est parfaitement possible qu'en apportant un argument qui implique la question du libre échange ou de la protection, l'on ne mette en danger l'adoption d'un arrangement satisfaisant au sujet des pêcheries.

Je consens volontiers à remettre la question entre les mains du gouvernement, maintenant que l'on a appelé son attention en parlement sur la chose. Je suis sûr qu'il n'oubliera pas ce fait. S'il n'est conclu aucun arrangement au sujet des pêcheries, avec ou sans réciprocité — je préférerais que ce fût avec réciprocité — j'espère que le gouvernement fera comprendre au gouvernement des États-Unis que l'arrangement conclu par M. West n'est que pour six mois et n'est que temporaire, et que nous ne permettrons pas qu'on le traîne d'année en année, comme on l'a fait dans une circonstance précédente. En 1867, lorsque nous occupions une position analogue au sujet de la question des pêcheries, je me rappelle que toute l'influence du gouvernement anglais a été exercée auprès du gouvernement du Canada pour le porter à abandonner toute question des pêcheries et laisser

l'affaire traîner en longueur; on appuyait cet énoncé de l'argument que le temps réglerait la question et que, si nous permettions aux Américains de participer à nos pêcheries avec nos compatriotes, plus tard nous aurions la réciprocité et la question serait réglée à l'amiable. Nous nous en sommes rapportés au gouvernement anglais et nous avons imposé un droit de 50 centins par tonneau sur les vaisseaux américains. J'étais alors ministre de la marine et des pêcheries et j'ai examiné très attentivement la question. L'année suivante, vu que les autorités américaines ne manifestaient aucune disposition de nous donner la réciprocité, nous avons porté le droit à \$2 par tonneau; mais cela n'a produit aucun effet.

Nous l'avons porté ensuite à \$4 par tonneau, et quand cela eut cessé de produire des effets et que les Américains eurent cessé de tenir compte des règlements établis; quand un corps organisé pour protéger les pêcheries eut pratiqué saisi sur saisi, nous avons constaté que les choses étaient arrivées à un tel point que les Américains, voyant que nous étions déterminés à protéger nos pêcheries, sont venus, et sous la pression qui fut exercée, la conférence de Washington eut lieu et le résultat a été le traité de Washington, qui a duré onze ou douze ans. J'espère que l'on obtiendra un résultat analogue. Ce que nous voulons c'est un commerce réciproque, ce sont des relations générales et libres entre les deux pays, dont les peuples, les institutions et tout ce qui tend à former la grande race anglo-saxonne sont analogues et entre lesquels des relations amicales devraient exister; qu'ils devraient accepter ce que nous avons à leur donner, et nous devrions avoir une compensation. Quand nous traiterons la question, j'espère que nous ne le ferons pas au point de vue des louis, des chelins et des deniers, mais au point de vue de l'intérêt national, nous efforçant, d'un côté, de maintenir nos droits, et de l'autre, consentant à donner une pleine compensation aux Américains.

J'approuve l'arrangement temporaire qui a été fait, maintenant la position des différentes nationalités dans les diverses pêcheries durant les six mois qui s'écouleront avant la réunion du Congrès; mais s'il n'a été conclu aucun arrangement, j'avertis aujourd'hui le gouvernement de prendre des moyens pour mettre, l'année prochaine, des vaisseaux dans nos pêcheries afin de faire reconnaître nos droits et de protéger les pêcheurs de notre propre pays. Pendant six mois, nous permettons aux Américains de jouir de nos pêcheries et nous abandonnons la valeur qui, d'après l'estimation établie par la commission d'Halifax, serait d'environ \$500,000. Mais bien que nous désirions créer parmi les Américains le sentiment que nous sommes généreux dans notre conduite à leur égard et bien que nous ne désirions pas profiter de la circonstance de l'expiration du traité au milieu de la saison de la pêche, bien que nous voulions être raisonnables et généreux envers eux et recevoir leurs ouvertures d'une façon courtoise, nous sommes cependant décidés à protéger nos droits.

On devrait conclure un arrangement quelconque en vertu duquel des relations commerciales réciproques seraient établies, et nous pourrions envoyer aux États-Unis nos produits bruts, qui nous rapporteraient des bénéfices, et les Américains l'avantage de nos pêcheries. Je puis dire franchement que la réciprocité au sujet des pêcheries se réduit à rien. Quand les Américains disent que les Canadiens jouiront de leurs pêcheries comme compensation, c'est une illusion; c'est une fausse représentation de valeur en ce qui concerne les pêcheries américaines. Leurs pêcheries ne sont d'aucune valeur pour nous. Nos pêcheurs ne désirent pas aller pêcher sur les côtes des États-Unis; ils ne désirent pas laisser leurs propres pêcheries pour aller dans des pêcheries épuisées. Il n'y a aucune réciprocité en cela; mais je consens pour le moment à accepter la position afin de permettre au gouvernement d'arriver à une conclusion satisfaisante avant la réunion du Congrès.

M. VAIL: Je suis très étonné d'entendre l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), dire qu'il est parfaitement satisfait de l'arrangement dont il est question dans le télégramme de Washington que l'on a publié hier. Il est satisfait de cet arrangement; il se contente de très peu, car je ne vois pas que l'on nous indemnise d'avoir abandonné nos pêcheries pendant les six prochains mois.

M. MITCHELL: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que je consentais à l'accepter comme arrangement temporaire.

M. VAIL: Je ne suis pas satisfait de l'arrangement temporaire. Si le rapport publié est exact, nous avons réellement abandonné nos pêcheries et n'avons rien eu en compensation.

Je ne me sens pas disposé aujourd'hui à discuter la question, après ce que le premier ministre a dit. Ce dont je me plains plus particulièrement, c'est que nous n'ayons pas eu ce renseignement plus tôt. Nous avons un haut-commissaire en Angleterre, et un membre du gouvernement s'y trouve depuis un ou deux mois; ils auraient pu faire des recherches au bureau colonial, obtenir la permission requise et envoyer un télégramme au gouvernement; de sorte qu'ils auraient été en état d'informer exactement le peuple des provinces maritimes de la position où il se trouvait au sujet de la question des pêcheries. Ce sujet est d'une importance vitale pour les provinces maritimes. Le poisson est une de nos exploitations les plus précieuses, et tout arrangement fait avec les Etats-Unis qui permettrait aux Américains de venir pêcher dans notre limite de trois milles, et tout ce qui a trait à l'envoi du poisson aux Etats-Unis, tout cela affecte très sensiblement notre commerce. J'espère que le premier ministre se hâtera de se procurer d'Angleterre les renseignements nécessaires, et qu'il les déposera sur le bureau de la Chambre, afin que nous puissions savoir exactement où nous en sommes.

J'espère que le rapport publié dans les journaux n'est pas exact. J'ai été heureux d'entendre l'honorable premier ministre dire qu'il n'était pas exact. J'espère que les faits prouveront qu'il en est ainsi et que l'on pourra faire quelque arrangement préférable à celui qui est projeté.

Sir JOHN A. MACDONALD: Quand j'ai dit que les énoncés n'étaient pas exacts, je parlais du fait que quelques-uns des énoncés qui ont été lus sont très inexacts. On a lu une partie d'une dépêche de M. Bayard; elle est très inexacte. Mais je pourrais dire que l'acceptation définitive, les arrangements définitifs n'ont eu lieu que le 22. Ces renseignements seront sans doute en notre possession lorsque la Chambre s'assemblera de nouveau.

Avec la permission de la Chambre, et seulement avec cette permission, je désire faire une remarque et j'espère que la Chambre comprendra l'esprit dans lequel je la fais. On se rappellera que le président est démocrate et que les républicains sont en majorité au Sénat. Les démocrates sont en majorité à la Chambre des représentants. Je crois que le gouvernement actuel des Etats-Unis désire sincèrement nouer des relations très étendues entre les deux pays; mais, comme il n'y a qu'une des Chambres d'accord avec la politique générale du président, la question est très délicate. Toute la question doit être portée devant le Congrès, et l'on doit obtenir l'assentiment de l'une et de l'autre branche du Congrès, et en conséquence, comme l'adoption du traité est entre les mains du Sénat, qui est un Sénat républicain, je me permettrai d'insinuer—l'on a certainement causé aucun tort par les quelques remarques qui ont été faites aujourd'hui—mais je me permettrai simplement d'insinuer qu'il serait très opportun, dans toute discussion qui aura lieu à l'avenir dans la Chambre sur cette question, que nous ne donnions pas, par une discussion quelconque, ici, l'occasion aux ennemis de relations étendues au Canada d'apporter des arguments contre nous, ou peut-être, de créer des sentiments contre nous. La Chambre comprendra parfaitement dans quel esprit je fais ces remarques.

M. MITCHELL

M. BLAKE: Je désire dire que je ne puis que trouver extrêmement malheureux que ces documents n'aient pas été produits plus tôt. Naturellement, je comprends la raison donnée pour l'honorable premier ministre et elle est valable, pourvu que tous les efforts possibles aient été faits par l'honorable monsieur pour éviter le retard qui a eu lieu. Eu égard à la période de la session, à l'imminence du changement et à l'importance du sujet, mon opinion est qu'il était du devoir de l'honorable monsieur de faire des arrangements avec le gouvernement impérial ou de s'efforcer d'en faire, avant la conclusion formelle de ces négociations, arrangements qui l'auraient autorisé à faire connaître ces négociations au peuple du Canada et au parlement du Canada, qu'elles affectent d'une façon si vitale. Et, comme l'honorable monsieur l'a dit plusieurs fois, la crise ministérielle qui a eu lieu en Angleterre entre les libéraux et les conservateurs de ce pays-là, empêche le peuple du Canada de savoir ce que sera leur sort sous ce rapport, tandis que son parlement siège, car ces documents ont été publiés sous une forme ou sous un autre, peut-être sous une forme dénaturée, par les journaux des Etats-Unis et les journaux du Canada; il y a donc une nouvelle raison pour qu'ils soient produits immédiatement, afin que nous puissions connaître les faits réels. Je puis dire que, pendant que l'honorable député de Northumberland a parlé, j'ai senti qu'il était un peu malheureux que, dans le cours d'une discussion comme celle-ci, que nous savions délicate, il y eût des allégations hostiles aux penchants d'un des grands partis politiques des Etats-Unis, surtout quand ce parti politique forme la majorité de la Chambre même qui possède le pouvoir de faire des traités. Il ne pouvait pas y avoir de déclaration de guerre plus malheureuse que celle que nous avons faite aujourd'hui contre un des partis politiques des Etats-Unis. Je pense que nous n'avons pas le droit de prétendre que l'un ou l'autre parti politique est hostile à ce pays sous ce rapport. Je ne vois aucun signe de cette hostilité, et il est regrettable, je pense, que l'on ait parlé comme on l'a fait aujourd'hui du parti qui est en majorité dans le corps qui fait les traités, au Congrès des Etats-Unis. Nous avons, je pense, le droit de nous attendre à avoir franc jeu de l'un et de l'autre parti, du Sénat, qu'il soit républicain ou démocrate, du président, qu'il appartienne à un parti ou à l'autre, et qu'on se rappelle que ce n'est pas en disant que nos espérances reposent dans le parti qui est aujourd'hui en minorité dans le Sénat que nous pouvons nous attendre à faire beaucoup pour étendre nos relations avec les Etats-Unis. Je ne dirai pas un mot au sujet de ces documents; je dirai seulement que le fait qu'ils ont été publiés, peut-être dénaturés, sous une forme dénaturée, constitue une raison additionnelle qui démontre que le parlement libre du Canada devrait savoir le plus tôt possible ce qui a été réellement fait au sujet de cette question.

M. MITCHELL: Je demande qu'il me soit permis de donner une explication personnelle. Je désire dire que je n'ai jamais parlé de la prépondérance du parti républicain ou démocrate au Sénat ou au Congrès. J'ai parlé du fait, qui est très bien connu, que le traité a été conclu par le parti qui n'est pas aujourd'hui au pouvoir, pour justifier le gouvernement de n'avoir pas présenté cette question plus tôt au peuple des Etats-Unis ou au gouvernement des Etats-Unis. En conséquence, les observations de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) sont tout à fait inutiles en ce qui me concerne. Je dirai que s'il veut donner à entendre.....

M. L'ORATEUR: L'honorable député donne une explication personnelle et ne peut pas faire de réponse générale.

M. MITCHELL: Je désire simplement dire que ce n'est pas vrai; c'est faux.

M. MILLS: En dépit de ce que dit l'honorable député de Northumberland, je crois que l'ancien président Arthur, désirait assurer des relations commerciales réciproques avec le Canada aussi sincèrement que le président actuel, qui est

aujourd'hui chef de l'exécutif aux Etats-Unis ; et il est grandement regrettable, je pense, que, lorsque l'on a reçu avis, il y a deux ans, de l'intention du gouvernement américain d'abroger ces articles du traité de Washington, aucune démarche n'ait été faite par le gouvernement canadien dans le but d'arriver à une entente avec les Etats-Unis relativement à nos pêcheries et à nos relations commerciales. Je crois que l'occasion était tout aussi bonne sous la présidence de M. Arthur qu'elle l'est sous la présidence de M. Cleveland, et si, avant la prochaine réunion du parlement, l'honorable monsieur réussit à assurer une meilleure entente avec le peuple des Etats-Unis, relativement à notre commerce avec ce pays, il accomplira simplement ce qui aurait pu être accompli beaucoup plus tôt. Nous savons tous que l'honorable premier ministre a exprimé des idées un peu différentes de celles de l'honorable député de Northumberland. Ce dernier s'est réjoui du succès du parti démocrate. On rapporte que le premier ministre, dans une entrevue qu'il a eue à New-York, pendant l'élection, aurait dit qu'il désirait beaucoup le succès de M. Blaine ; pour motiver cette opinion, il aurait dit qu'il était protectionniste comme lui, tandis que M. Cleveland avait des tendances libre-échangistes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne saurais être responsable de tout ce que l'on pourrait dire à mon sujet. L'honorable monsieur doit savoir que je n'ai jamais fait semblable remarque.

M. MILLS : Alors, il est extrêmement malheureux, je pense, que l'honorable premier ministre n'ait pas contredit plus tôt cet énoncé. Ses amis croyaient, et je croyais aussi que c'était un énoncé raisonnable des idées de l'honorable député. Nous connaissons les opinions qu'il a exprimées sur nos relations commerciales à Washington, et il était naturel de conclure que les opinions qu'on lui prêtait étaient celles qu'il a indubitablement exprimées. On était fortement sous l'impression, non seulement dans le parlement, mais au dehors, que le retard apporté par l'honorable premier ministre à traiter la question de la réciprocité, bien qu'elle fut présentée à son attention par une dépêche formelle, était dû au fait que, dans son opinion, il n'était pas conforme à nos intérêts que des relations commerciales plus intimes existent avec la république voisine. Le principe de l'honorable premier ministre était que nous devions conserver le Canada pour les Canadiens, et l'insuccès du traité de Washington et le fait que l'on a fermé les ports des Etats-Unis à nos pêcheurs étaient un autre moyen de réaliser les idées commerciales de l'honorable monsieur ; et il me semble que les opinions de l'honorable monsieur démontrent clairement pourquoi des démarches actives n'ont pas été faites pour renouveler les dispositions relatives aux pêcheries du traité de Washington, ou pour établir ce que quelques-uns de nous pourraient considérer comme des relations commerciales satisfaisantes avec la république voisine. Quoi qu'il en soit—et je n'ai pas l'intention d'entreprendre une discussion de la question d'après ses mérites tant que les documents ne seront pas devant nous—il reste acquis qu'aucune démarche n'a été faite et que les pêcheries du Canada sont ouvertes aux Etats-Unis, au moins pour la saison prochaine, et cela, sans que nos compatriotes aient un avantage correspondant.

M. CHARLTON : Je n'ai qu'un mot à dire au sujet d'une remarque faite par l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), qui s'est levé dans le but de nier qu'il eût fait allusion à la majorité républicaine du Sénat des Etats-Unis, et en faisant cette allusion, il a fait une remarque très discourtoise relativement à l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) ; il l'a accusé d'avoir dit des faussetés. L'honorable député de Northumberland, en parlant de l'abrogation du traité de réciprocité par le parti républicain, a donné à entendre, au moins par induction, que ce parti était opposé au traité ; et je prétends que l'honorable député de Durham-Ouest a critiqué avec beaucoup de raison la remarque faite

par l'honorable député de Northumberland. Le traité de réciprocité, qui a été abrogé par le parti républicain en 1865, est un traité qu'aucun parti américain ne voudrait renouveler. N'espérons jamais renouveler un traité comme celui-là aux Etats-Unis.

J'approuve de tout mon cœur les remarques de l'honorable député de Bothwell (M. Mills), c'est-à-dire que pendant les années dernières, il n'y a rien eu dans l'attitude du parti républicain qui nous autorise à croire qu'il ne voulait pas recevoir de propositions pour le renouvellement d'un traité de réciprocité, et je crois que le gouvernement n'a pas fait les efforts qu'il aurait dû faire pour obtenir un traité de réciprocité avec les Etats-Unis.

M. MITCHELL : Je ne pense pas qu'il me soit nécessaire de répondre aux remarques de l'honorable député, car on y a déjà répondu. L'honorable député n'a rien dit de nouveau, rien qui nécessite une remarque de ma part, rien qui soit digne de remarque.

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

(En comité.)

Milice—Solde, division militaire et état-major de district.....\$19,800

M. VAIL : J'aimerais demander au ministre s'il a réduit les états-majors de l'année dernière.

M. CARON : La seule réduction est celle que j'ai mentionnée hier soir, \$600 pour le payeur de district. J'ai expliqué hier au soir que ce poste était vacant depuis quelque temps et que la politique du gouvernement était de confier ce poste à nos gardes-magasins, ce qui épargnait un salaire. C'est la seule réduction qui a eu lieu dans les états-majors.

M. VAIL : Les dépenses, l'année dernière, ont été de \$24,524, et il ne vaut guère la peine de prendre un crédit de \$19,800 si nous sommes pour dépenser le même montant que l'année dernière.

M. CARON : L'année dernière, toutes les dépenses ont été de \$19,800, et l'estimation de l'année dernière et celle de cette année sont les mêmes.

M. VAIL : Naturellement, l'honorable ministre demande cette année le même montant que l'année dernière, mais, l'année dernière, il a dépensé \$24,524 d'après les comptes publics.

M. BOWELL : Si l'honorable monsieur veut prendre la peine de lire la page des comptes publics, il verra que cette somme comprend différents autres articles. L'article dont parle maintenant l'honorable monsieur, c'est celui de la solde ; les dépenses imprévues sont stipulées dans une autre partie des estimations.

M. VAIL : Pourquoi ces crédits figurent-ils dans les comptes publics sous le chef de soldo et dépenses des états-majors de district ?

M. CARON : Quand l'honorable monsieur occupait le poste que j'occupe aujourd'hui, les mêmes entêtes étaient adoptées. Je ne sais pas comment l'honorable monsieur peut voir que pour ces services, dont la plupart sont prévus par le statut, nous ayons excédé le crédit. Je n'ai pas pu excéder le crédit de l'année dernière, car, dans les estimations, je vois le montant qui y figurait l'année dernière.

M. VAIL : Mon honorable ami ne doit pas penser que je trouve à redire. Je demande simplement des renseignements. L'honorable ministre a tout à fait raison de dire que le service se fait aujourd'hui comme autrefois, mais ce que je désire faire remarquer, c'est que les comptes publics devraient s'accorder autant que possible avec le montant réservé dans les estimations pour ce crédit particulier, et les comptes publics et les estimations ne s'accordent pas.

M. BOWELL: Si l'honorable monsieur veut regarder un peu plus bas, il verra, à l'article 57, une allocation pour dépenses imprévues de \$38,000, montant sur lequel ces allocations sont payées.

M. CAMERON (Middlesex): Comme l'honorable député de Digby (M. Vail) le dit, les estimations et les comptes publics ne s'accordent pas du tout, et en conséquence, ils donnent lieu à la confusion. L'honorable député de Digby appelle l'attention sur ce fait, parce qu'on suppose généralement que le crédit qui figure dans les estimations est, en général, représenté dans les comptes publics par une dépense qui répond à la même fin. De fait, la solde de la division militaire et des états-majors de district figure dans les comptes publics comme étant de \$23,000, tandis que le crédit de l'année dernière et celui que l'on demande aujourd'hui est simplement de \$19,800. Je comprends l'explication du ministre que les dépenses imprévues figurent dans une autre estimation. Alors, il est évident que cela est dû à la préparation des comptes publics, c'est-à-dire, qu'ils ne suivent pas l'estimation de l'année dernière, et il serait bon, en examinant ces comptes, que le même principe fût suivi et que l'on mit les mêmes entêtes, comme cela arrive dans la plupart des autres cas. Le département a l'intention de séparer des allocations la solde payée à la division militaire et aux états-majors de district, bien que les comptes publics comprennent les allocations sous le même chef. Si cela est compris, nous avons une explication pratique, mais il serait avantageux, je pense, que l'on suivît, sous ce rapport, le système que l'on suit généralement dans les comptes publics.

Solde des majors de brigade, transport, etc..... \$13,900

M. CARON: Je désire réduire ce montant de \$2,400, ce qui représente la solde de deux majors de brigade, à \$1,200 chacun. Le poste de l'un de ces majors, dont les quartiers généraux étaient à Kingston, est vacant depuis quelque temps, et sans nuire à l'efficacité du service, je crois que nous pouvons nous passer de lui. J'ai aussi aboli une position analogue au Nouveau-Brunswick. En cette province, j'ai suivi un système qui a produit de grands résultats, celui de faire de nos écoles d'infanterie les quartiers généraux du district. Le commandant de notre école d'infanterie, à Frédéricton, le colonel Maunsell, fait aussi, aujourd'hui, les fonctions de sous-adjutant général ou d'officier commandant de tout le district. Je me suis efforcé de faire autant que possible de l'école A le centre militaire du district, et jusqu'ici, cela a donné beaucoup de satisfaction.

M. WELDON: A-t-on fait une allocation additionnelle au colonel Maunsell ?

M. CARON: C'est simplement une réduction de solde, et je donne au colonel Maunsell l'allocation additionnelle de \$360 que l'on donnait autrefois au major de brigade. La solde du major de brigade était de \$1,200 et \$360 d'allocation, et je donne les \$360 au colonel Maunsell, le sous-adjutant général. L'année dernière, l'estimation a été de \$16,300, et dans les comptes publics, le rapport de l'auditeur général accuse des dépenses de \$14,363.

M. VAIL: Quelle est la cause de la réduction ?

M. CARON: La réduction que j'ai expliquée se trouve dans l'épargne de la solde de deux majors de brigade. Nous avons fait des estimations l'année dernière pour deux autres majors de brigade, et nous n'avons pas rempli la vacance.

Munitions..... \$55,000

M. LANGELIER: Je vois par les comptes publics que l'on a acheté pour \$5,000 de poudre d'une maison de Québec. J'aimerais savoir si l'on a demandé des soumissions. La maison est très respectable, mais c'est une maison de marchands de quincaillerie, et je ne pense pas qu'ils soient fabricants de poudre. J'aimerais savoir pourquoi l'on a fait cet achat dans une maison de marchands de quincaillerie, au

M. VAIL

lieu de le faire directement d'une fabrique de poudre; et pourquoi n'a-t-on pas demandé de soumissions ?

M. CARON: L'honorable député a parfaitement raison. Nous avons eu la poudre nécessaire pour la fabrique des cartouches à Québec, de la maison Beaudet, Chinic et Cie, qui sont des marchands très respectables, comme l'a dit l'honorable député. Nous avons fait cela parce que nous désirions, autant que possible, que les cartouches fussent complétement fabriquées avec ce que nous pourrions trouver au Canada. Nous désirions employer la poudre canadienne, fabriquée dans des établissements canadiens, au lieu d'aller chercher de la poudre en Angleterre, comme auparavant. La compagnie de poudre qui nous a fourni la poudre est la compagnie de poudre de Hamilton, et Beaudet, Chinic et Cie, sont les agents de cette compagnie. La compagnie nous a donné à entendre que nos ordres leur seraient envoyés par l'entremise de cette maison, sans frais additionnels, et l'on a agi de cette manière depuis que la fabrique de poudre fonctionne.

M. LANGELIER: Dans le cas même où la poudre serait fournie par une fabrique canadienne, ce qui est très raisonnable, il y a une autre fabrique dans la province de Québec, dans les Cantons de l'Est, non loin de Richmond. Je ne me rappelle le nom de l'endroit, mais je pense que c'est Windsor. Je suis parfaitement certain qu'il y a en a une beaucoup plus rapprochée de Québec que la compagnie de poudre de Hamilton. Je ne m'oppose pas à ce que la poudre soit fournie par la compagnie de Hamilton, si cela coûte moins cher, mais je pense que l'on devrait chercher à se procurer de la poudre au taux le moins élevé possible. L'honorable député de Digby (M. Vail) me dit qu'il y a aussi une fabrique de poudre dans la Nouvelle-Ecosse, et, puisqu'il y a un aussi grand nombre de fabriques d'un produit dont le gouvernement a besoin, il devrait demander des soumissions lorsqu'il lui faut une quantité valant \$5,000.

M. CARON: J'ai fait exactement ce que suggère l'honorable député, et je suis heureux de voir que nous nous accordions si bien sur cette question. Nous avons demandé que des échantillons fussent envoyés par la compagnie de Windsor, et ils ne l'ont pas été, et naturellement, la compagnie de poudre de Hamilton, qui a toujours fourni cette poudre depuis que nous avons inauguré le système d'employer de la poudre de fabrique canadienne, a eu la commande.

M. LANGELIER: L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien coûte par mille les cartouches fabriquées à la fabrique de Québec, comparativement à ce que coûte le même article importé d'Angleterre ? Je suis parfaitement disposé à admettre que dans le cas même où il y aurait une différence de prix en faveur de l'article étranger, il serait préférable d'employer l'article fabriqué dans le pays; mais il serait intéressant de savoir quels sont les prix de l'article importé de la Grande-Bretagne comparativement aux prix de l'article fabriqué à la fabrique de cartouches ? Je ne prétends pas qu'il y ait eu des extravagances, mais je demande simplement la chose à titre de renseignements pour le public.

M. CARON: L'estimation de \$55,000 est répartie de la manière suivante : Fabrication de 2,000,000 de cartouches Snider, 1,000,000 de cartouches à balles, estimées à \$20 le mille, \$20,000; 500,000 cartouches à balles, à titre de supplément pour les volontaires, \$10,000. Je vais expliquer comment ces munitions supplémentaires de cartouches à balles ont été livrées plus tard, et comment le département se trouve remboursé du montant payé pour ces munitions distribuées aux volontaires pour les fins de leurs concours de tir annuels. Cartouches blanches, 500,000, à \$10 par mille, \$5,000. L'honorable député verra aussi, outre ce que nous avons donné à la manufacture de cartouches, un montant que nous avons estimé pour les munitions, y compris les munitions de l'artillerie. Comme l'honorable député le com-

prendra immédiatement, nous devons importer de Woolwich les munitions de l'artillerie. Il serait impossible, à moins que nous n'ayons une fabrique ici, d'entreprendre la fabrication de ces grosses munitions. Munitions d'artillerie venant des magasins impériaux de Sa Majesté, pour 18 batteries de campagne, à \$100 chacune, \$7,200, et pour 47 batteries de garnison, à \$270, \$12,800. Cela fait en tout \$55,000. Or, quant aux cartouches d'Angleterre nous n'en avons pas importé depuis quelque temps, mais autant que je me le rappelle, je n'ai pas eu les prix ici, car nous nous sommes complètement abstenus de considérer la chose au département, parce que nous fabriquons tout ce dont nous avons besoin,—autant que je me le rappelle, dis-je, l'année dernière nous les avons importées, les prix étant de \$15, \$16 ou \$17 en Angleterre. La quantité de munitions que nous avons fabriquées jusqu'au 1er décembre 1884 a été de 1,816,570 charges. Nous avons 1,500,000 charges en voie de fabrication, lesquelles devaient être terminées dans le cours de l'année 1885.

Pendant les événements qui ont eu lieu au Nord-Ouest, j'ai cru qu'il était opportun de doubler le nombre d'hommes employés dans l'établissement et de faire fonctionner la fabrique durant cette période. Depuis le 4 mars jusqu'au 12 de juin, nous avons fabriqué 1,147,720 cartouches. Après la bataille de Batoche, le personnel a été immédiatement réduit, car nous considérons que nous avons une réserve suffisante pour tout ce dont nous avons besoin. La quantité commandée à la fabrique pour 1885 et 1886, étant double de la quantité annuelle, est de 3,000,000 de charges, y compris la quantité dont j'ai parlé comme fabriquée en prévision des événements du Nord-Ouest.

M. LANGELIER : La fabrique de Québec fait-elle des munitions pour la carabine Martini-Henry ou seulement pour le Snider ?

M. CARON : L'honorable député voudra bien se rappeler que la fabrique de cartouches a été établie par mon prédécesseur, le lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec. L'ordre donné alors n'était que pour la carabine Snider-Enfield. D'après les expériences qui ont été faites en Angleterre au sujet des carabines et des petites armes, j'ai cru opportun, avant que les machines commandées ne fussent arrivées d'Angleterre, de stipuler qu'elles pourraient s'adapter de façon à rendre notre fabrique de cartouches propre à la fabrication de munitions pour la Martini-Henry. Cependant, le problème n'est pas encore résolu. Il y en a qui ont une foi très forte dans le Snider, et, d'après les renseignements que j'ai en ma possession et les rapports des tireurs compétents, il y en a plusieurs en faveur de la Snider ; de fait, ils la préfèrent à la Martini-Henry. Cependant, si l'on juge opportun en tout temps de changer la Snider pour la Martini-Henry, la fabrique de cartouches peut faire de ces munitions moyennant un prix très peu élevé, \$4,000 ou \$5,000, je pense.

M. LANGELIER : Je me permettrai de demander si, afin de conserver les ouvriers experts que nous avons à cette fabrique, il ne serait pas possible de fabriquer des cartouches pour d'autres pays que le nôtre ? On réaliserait de l'économie en faisant un tel arrangement. Autrefois, nous importions des cartouches d'Angleterre, ce qui prouve que l'on y fabriquait des munitions pour l'exportation ; et notre fabrique ne pourrait-elle pas être utilisée d'une façon analogue pour la fabrication de cartouches destinées à l'exportation ?

M. CARON : La suggestion ne pourrait pas être mise en pratique, car cela nécessiterait l'achat de machines tout à fait différentes et dispendieuses. Les machines que nous avons aujourd'hui ne sont propres qu'à la fabrication d'une seule espèce de cartouches. Au sujet des munitions supplémentaires, je puis dire que nous avons fourni plus de 700,000 charges de cartouches à balles comme munitions supplémentaires. Elles sont fournies à ordre et les gens

paient ces munitions supplémentaires le prix coûtant. Pendant l'année 1883-84, nous avons fourni 711,546 charges, pour lesquelles la somme de \$12,041 a été payée au trésor.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : On fait constamment des plaintes au sujet de la qualité des munitions fournies aux différents concours de tir. Or, rien n'est plus important, en réalité, que l'on enseigne à nos volontaires à tirer convenablement ; et il devient plus évident tous les jours, ainsi que me l'assurent des officiers qui ont servi au Nord-Ouest, qu'un nombre peu considérable d'hommes qui savent tirer sont beaucoup plus forts qu'un grand nombre d'hommes, auxquels on n'a pas enseigné le tir. Je puis informer le ministre que j'ai appris d'un certain nombre de personnes que la qualité des munitions employées par ceux qui prenaient part aux concours de tir, dans le but de devenir bons tireurs, était en effet très mauvaise. Je puis particulièrement citer les concours qui ont eu lieu à Toronto durant l'automne de l'année dernière. Quelques tireurs d'expérience, qui étaient là, m'ont informé que la qualité des munitions fournies aux tireurs était si mauvaise que, dans un cas, les balles n'ont pu aller qu'à 300 ou 400 verges. Je puis donner privément à l'honorable ministre les noms de plusieurs officiers et volontaires qui m'ont fait ces plaintes.

M. CARON : Je n'ai pas entendu de plaintes au sujet des cartouches fournies l'année dernière.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : Je ne sache que ce fut des cartouches de l'année dernière. Je crois qu'elles étaient très vieilles.

M. CARON : J'étais tellement désireux de prévenir toute erreur dans la fabrique des cartouches que, il y a deux ans, j'ai formé un conseil composé d'officiers compétents, dans le but de s'enquérir sur ce sujet, et voici ce que dit rapport de ce conseil :

Le conseil est unanime dans l'opinion que les procédés de la fabrique de cartouches canadiennes, sont très satisfaisants, d'après le grand soin que l'on a mis à l'examen des parties principales qui entrent dans la composition des cartouches, et qui aurait mis à découvert la moindre lacune ou le moindre défaut. La poudre en usage est la même qu'à Woolwich.

Le conseil est aussi unanime dans l'opinion que les munitions canadiennes ont donné un meilleur résultat que les n^{os} 9 anglais des années 1877-8, d'un point fixe à 500 verges, tel que le montre le diagramme ci-inclus. Le résultat obtenu à Lévis au concours de tir, à 300, 500 et 600 verges, par 16 hommes de la batterie "A" et autant de 8^{me} carabiniers, prouve la force et la qualité des munitions canadiennes. Par conséquent le conseil n'hésite pas à en recommander l'usage dans tout le Canada. Le conseil rend avec plaisir hommage aux qualités supérieures du surintendant.

Lieut.-col. T. J. DOHNSAY, D. A. G., dist. mil. n^o 7, président ;
lieut.-col. E. B. BERR, 7^{me} bat., lieutenant-col. E. G. SCOTT, 8^{me} R. R. ;
major G. J. SHORT, B.B., R.S.C. ; capt. H. F. PERLEY ; capt. G. H. BALFOUR, 8^{me} R. R. ; capt. E. A. MACNAUGHTAN, O. G. A.

Je dois dire aussi qu'aux concours de l'association de tir du Canada, les munitions étaient de fabrique canadienne, et, l'année dernière, ont donné satisfaction.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : C'était aux concours des carabiniers ici ?

M. CARON : Oui. Cette question est d'une telle importance que j'instituerai un comité d'enquête, afin de connaître les faits, et si l'honorable monsieur veut me laisser les noms des messieurs mentionnés ci-dessus, je m'informerai auprès d'eux quelles sont les plaintes qu'ils ont à faire.

M. VAIL : Quel est le coût relatif des cartouches fabriquées ici, et celles importées ?

M. CARON : J'ai déjà dit que nos cartouches coûtaient \$20 du mille. Le prix des cartouches étrangères—nous n'en avons pas importé depuis très longtemps,—la dernière fois que nous en avons importé, était d'environ \$16 ou \$17 du mille à Woolwich.

M. CAMERON (Middlesex) : Combien coûtent de telles munitions à nos armées pour l'exercice au tir ?

M. CARON : L'on charge le prix coûtant,

M. CAMERON (Middlesex) : Alors dois-je comprendre qu'il en coûte plus cher à l'armée depuis l'établissement de la fabrique de cartouches ?

M. CARON : Je comprends que l'honorable monsieur veut savoir si nos forces paient plus cher que lorsqu'elles avaient les cartouches importées. Nous avons chargé exactement le même prix. Si le prix était de \$16.50 ou \$17, elles ont eu les cartouches canadiennes pour le même prix. J'ai cru qu'il convenait de les donner au même prix. Tant qu'à ce que nous pourrions faire à l'avenir, je n'ai rien décidé.

M. CAMERON (Middlesex) : J'ai remarqué dans la presse certaines plaintes au sujet de l'approvisionnement de munitions à l'armée en service au Nord-Ouest. Nous savons que dans l'opinion de quelques officiers de l'armée active, les munitions étaient mauvaises, et on me pardonnera de dire que nous devons voir à ce que les munitions fabriquées dans le pays soient de première qualité, les balles surtout, et que celles que l'on distribue aux armées en service soient les meilleures. Une des plaintes était que les munitions venant de notre fabrique n'étaient pas bonnes; que les mêmes cartouches n'étaient pas toujours de la même qualité, parce que la poudre était de force différente. C'est une sérieuse objection pour ce qui est des cartouches à balle. Puis j'ai examiné avec soin le rapport de l'année dernière, du ministre de la milice, au sujet des expériences qui ont été faites, et je ne puis m'exempter d'attirer l'attention sur le fait qu'il y a eu des plaintes de portées quant à la qualité des munitions servies pour l'exercice.

Les expériences faites à Québec ont donné des résultats très satisfaisants. Cependant, c'est un fait qu'il y a eu un certain nombre de plaintes, à ma connaissance, relativement à la qualité des munitions fournies aux volontaires. L'honorable ministre a-t-il étudié la question d'établir un système par lequel les munitions après un certain séjour en magasin seraient converties en cartouches blanches ?

Nous savons que la qualité de la poudre peut se détériorer de temps en temps, et le département devrait voir au moyen d'utiliser les cartouches qui peuvent être restées en magasin assez longtemps pour perdre leur utilité.

M. CARON : J'ai fait des recherches pendant cette campagne, à ce sujet, par correspondance ou dépêches, et je n'ai reçu aucune plainte des quartiers-maîtres. J'ai vu dans les journaux quelques plaintes au sujet des munitions. Un journal semble se plaindre des munitions pour les canons; dans un autre c'est des munitions légères. Mais en autant que j'ai pu m'assurer il n'y a eu aucune plainte, relativement aux munitions envoyées sur le théâtre de la guerre. Avant que notre fabrique canadienne fut en opération, nous étions obligés de tenir en réserve des quantités considérables de munitions importées. La réserve augmentait chaque année, grâce au fait que nous n'en avions pas besoin, car nous traversions une période de paix profonde. D'après le système suivi à notre fabrique et aux magasins du gouvernement, les articles condamnés sont envoyés au département des cartouches blanches.

L'honorable député a fait remarquer que la qualité de la poudre n'était pas toujours la même. Je puis dire à l'honorable monsieur que nous avons importé d'Angleterre les meilleurs instruments connus de la science, pour vérifier la qualité de la poudre, des instruments qui sont en usage dans tous les grands arsenaux, tel qu'à Woolwich. La poudre qui entre dans la composition de la cartouche est soumise à toutes sortes d'épreuve, chimiques et autres. Le major Prevost, qui a étudié à Woolwich, et est considéré comme autorité, fait une spécialité du sujet. Il met constamment les cartouches et la poudre à l'examen, et il n'y a pas de meilleur officier dans le service. Rien n'est accepté ni payé par le département à moins que les matériaux qui servent à la fabrique des cartouches ait été acceptés d'abord. Nous avons pris toutes les précautions possibles, et j'espère que ce que l'honorable monsieur a dit relativement aux

M. CARON

cartouches qui n'étaient pas d'égale qualité s'appliquera à celles qui faisaient partie de la réserve. Dans tous les cas je vais, sans délai, ordonner des recherches sur ce sujet. J'espère que l'on découvrira que nos cartouches canadiennes sont aussi bonnes et aussi parfaites que le dit le rapport de ces hommes expérimentés et compétents.

M. LISTER : Il est consolant de savoir que l'on prend de telles précautions, mais je dois dire que l'année dernière, j'ai moi-même entendu dire, à Londres, que nos cartouches n'étaient pas d'assez bonne qualité pour être données à nos volontaires. Je demanderai à l'honorable ministre s'il a importé des petites armes ou armes de toutes descriptions, des Etats-Unis ou d'ailleurs ?

M. CARON : Nous avons importé tout dernièrement, c'est-à-dire depuis que les troubles sont éclatés au Nord-Ouest, entre 100 et 150 Winchesters, pour les éclaireurs. La plupart de ces hommes vivent dans le Nord-Ouest depuis des années et sont accoutumés à ces armes, et les ont demandées.

M. LISTER : Les munitions dont on s'est servi dans le Nord-Ouest étaient-elles de fabrique canadienne ?

M. CARON : Oui; pour les Sniders.

M. LISTER : Je vois que l'année dernière le crédit était de \$55,000, tandis que d'après le rapport de l'auditeur général la dépense ne s'est élevée qu'à \$24,044.

M. CARON : On n'a pas attiré mon attention sur cet item en particulier du rapport de l'auditeur général; mais je suppose que cela comporte les \$12,000 payés au percepteur général pour les munitions fournies aux volontaires.

M. LISTER : Est-ce que les munitions fournies à nos volontaires pour des armes de petites dimensions étaient les mêmes que celles fournies à la police à cheval du Nord-Ouest ?

M. CARON : Oui. J'ai oublié de dire à l'honorable député qu'en outre des Winchesters nous avons importé environ 1,000 pistolets Colt. Nous n'avions pas de pistolets, et il fallait les avoir dans un court délai. Les munitions pour les Winchesters étaient les mêmes que pour la police à cheval du Nord-Ouest, et il en est de même des munitions pour les pistolets.

M. LISTER : Vous ne fabriquez pas de petites munitions ?

M. CARON : Non.

M. LISTER : On le supposerait d'après cet item.

M. CARON : Cela s'applique aux armes de petites dimensions, distinctes de l'artillerie ou le canon. Toutes les cartouches fabriquées par les Martini-Henry ou Sniders sont appelées munitions pour armes de petit calibre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre a-t-il étudié les moyens à prendre pour engager nos meilleurs hommes à s'enrôler, pour fournir à un certain prix au-dessous du prix coûtant, un nombre raisonnable de munitions devant être fourni par mesure de précautions aux membres de l'association des carabiniers. Ceux qui veulent devenir bons tireurs, aujourd'hui, sont obligés de pratiquer pendant un temps considérable, et le montant de munitions qu'il faut est peut-être une plus grande perte que plusieurs d'entre nous le supposent. Je vois que ceux qui veulent devenir bons tireurs doivent dépenser jusqu'à 1,000 ou 2,000 cartouches par année. Plusieurs d'entre ces hommes sont confondus dans les rangs, et en outre de la pratique pendant un temps considérable, il y a une taxe de \$16 à \$20 dans le but de les rendre convenables si leurs services étaient requis. Il me semble que le gouvernement serait justifiable de fournir à ces hommes une certaine quantité de munitions à des prix modérés, en prenant des précautions naturellement contre les abus.

M. CARON : Je dois dire que nous avons travaillé dans ce but. Depuis deux années nous avons payé le transport;

et fourni les munitions à un prix considérablement au-dessous du prix coûtant. Comme le sait l'honorable député nous les avons fournis à un prix au-dessous du prix coûtant. Mais c'est une matière très importante, et je crois que nous ne pouvons faire rien de mieux que d'augmenter le nombre de nos carabiniers. Vingt bons carabiniers ayant de bonnes armes valent mieux que cent hommes qui ne sont pas accoutumés au maniement de la carabine.

M. VAIL: Est-ce que l'honorable monsieur importe les cartouches pour la carabine Martini-Henry ?

M. CARON: Je suis prêt à donner à l'honorable député tous les renseignements que nous avons, mais je ne veux pas faire entrer dans cette discussion des matières liées avec la révolte, car ces matières doivent être discutées sur des points différents; mais il nous a fallu importer environ 3,000,000 de cartouches que nous ne pouvions pas fabriquer assez tôt.

M. CAMERON (Middlesex): L'estimé de l'honorable monsieur, l'année dernière, était en somme semblable à celui que nous discutons maintenant, bien que la dépense se soit élevée à environ \$24,000. Je ne me rappelle pas avoir entendu dire à l'honorable monsieur quel montant additionnel de dépenses il se propose de faire cette année, pour justifier sa demande du même crédit que l'année dernière, dont une grande partie n'a pas été dépensée.

M. CARON: L'année dernière le parlement vota un crédit pour permettre au département d'acheter neuf canons. Pendant que nous en sommes à ce crédit, je dois expliquer à l'honorable monsieur comment nous avons pu acheter douze canons au lieu de huit avec l'argent voté. Par suite de la grande demande à Woolwich ces canons furent envoyés beaucoup plus tard que nous nous attendions de les recevoir. Par conséquent le montant d'argent que nous avions voté pour l'artillerie et les munitions ne fut pas dépensé en entier, mais nous le plaçons maintenant parce que nous considérons que, avec le montant qui a été reporté, de l'année dernière, et le montant voté cette année, nous n'aurions que ce qu'il nous faut pour les deux années.

M. CAMERON (Middlesex): Ainsi le crédit de l'année dernière serait, en réalité, \$55,000, plus \$20,000 ?

M. CARON: Oui; exactement.

Habillement et capotes..... \$30,000

M. LISTER: Ces articles sont ils fabriqués à l'entreprise ?

M. CARON: Oui; au moyen de soumissions. L'estimé est fait pour 5,500 uniformes, à un coût moyen de \$10 chaque, et 6,000 capotes, à un coût moyen de \$5.83.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Que disent les officiers en service de la qualité des habillements qu'ils ont eu pendant la dernière campagne ?

M. CARON: Je n'ai reçu aucune plainte, et le général, qui est un bon juge, dit, en autant qu'il s'agit des capotes et des tuniques, qu'il n'a rien vu pour approcher la qualité du drap.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'espère que c'est du drap canadien ?

M. CARON: Oui; tout du drap canadien.

M. CAMERON (Middlesex): L'habillement qui sert à l'armée active est-il le même qui sert aux volontaires en temps d'exercice ordinaire ?

M. CARON: Nous n'avons eu rien à donner, excepté ce qui restait dans nos magasins, à part des uniformes ordinaires. Je donne des ordres pour faire faire des petits habits légers, qui, si la guerre eut duré quelque temps, auraient été de grande utilité aux soldats, étant plus légers que leurs pesantes tuniques; mais à l'exception de 2,000 ou 3,000 de

ces habits, nous n'avons eu à distribuer à l'arrivée du Nord-Ouest que ce que nous fournissons à l'armée en général.

M. CAMERON (Middlesex): Les a-t-on donnés sous contrat ?

M. CARON: Oui.

M. CAMERON (Middlesex): Il y a eu des plaintes de faites quant à l'habillement qui a été fourni; et bien que je n'aie aucun doute que chaque membre de ce comité soit d'opinion qu'il faut se procurer, en autant que possible ce drap dans le pays, cependant je crois que notre premier devoir est envers nos volontaires. Quelques-uns des sous-adjutants généraux se plaignent de ce que les habits sont mal cousus, et l'un d'eux suggéra que l'on accorde à chaque officier commandant un certain montant pour voir à faire coudre ses boutons. Il est évident que la qualité de l'habillement n'est pas telle que nous aimerions à la voir.

M. BERGIN: Je crois avoir eu l'occasion de connaître quelque chose de la qualité des habillements fournis aux volontaires, et durant les deux ou trois dernières années j'ai constaté que la qualité des habillements était considérablement améliorée. Ce qui m'étonne c'est que l'on puisse fournir d'aussi bons habits à aussi bas prix. Les capotes ne pourraient-elles être égalées, suivant moi, par celles d'aucun autre pays.

M. CAMERON (Middlesex): J'ai certainement beaucoup de respect pour l'opinion de l'honorable député; mais je crois que W. H. Jackson, sous-adjutant général du district militaire n° 1, est aussi une bonne autorité. Il est actuellement au Nord-Ouest, en service et a la direction de ce département dans le corps d'armée de service.

Le comité se lève, et à six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. CAMERON (Middlesex): Lors de l'ajournement, M. l'Orateur, j'attirais votre attention sur la qualité des habillements fournis à la milice. J'ai fait remarquer que le rapport du ministre pour la dernière année fiscale indiquait que quelques-uns des habillements n'étaient pas d'une qualité convenable à l'usage que l'on en fait. J'ai alors référé au rapport du colonel Jackson, sous-adjutant général du district militaire n° 1, qui dit, sous le titre équipement et habillement, qu'une grande partie de l'équipement est très vieille et usée. Les bonnets de police fournis par le département, dit-il, occasionnent beaucoup de plaintes, parce qu'ils sont tout à fait impropres au climat, soit en été ou en hiver, et plusieurs hommes prêts à s'enrôler ont ensuite refusé de le faire à la vue du bonnet de police qu'ils auraient à porter.

On se plaint aussi de la mauvaise qualité des habillements, de la pitoyable façon des pantalons, et du peu de solidité des boutons. La qualité des habillements a plus d'une fois attiré l'attention de la presse; et tout en approuvant le désir du ministre de prendre les effets manufacturés dans le pays, je crois que la première nécessité devrait être de les avoir d'un caractère durable. Nos volontaires font des sacrifices considérables, et la qualité des habillements telle qu'indiquée par le rapport du sous-adjutant général est certainement de nature à les décourager. On a remarqué aussi que lorsque les corps viennent dans les camps leurs uniformes font, la plupart du temps, très mal. Je connais les difficultés qui existent sous ce rapport; je sais que les habits étant achetés par contrat, il est impossible de les faire à la taille de chaque volontaire. Je sais que dans quelques cas, des capitaines en commandement de compagnies ont de leurs propres deniers, payé un tailleur pour faire les changements nécessaires. Je ne puis dire si le département jugera à propos d'accorder une allocation pour

pourvoir à des cas de cette nature ; mais il y a certainement beaucoup de plaintes.

Il y a aussi des plaintes résultant du fait, facile à expliquer, qu'un grand nombre de volontaires sont des hommes nouveaux à chaque camp d'instruction ; quelques uns des rapports indiquant une proportion de recrues de 90 pour 100. Je ne puis enseigner le remède à ce mal, mais je crois que le département désire y donner son attention et aviser s'il n'y aurait pas quelques mesures à prendre pour retenir les personnes enrôlées dans les différents cadres pour le terme complet de trois années. Nous savons qu'ils sont enrôlés pour trois ans, mais que la loi est rarement mise en force, et il y a lieu de considérer s'il y a des moyens de faire disparaître cette difficulté.

M. BERGIN : L'honorable monsieur qui vient de parler est tout à fait malheureux de résider dans le seul district qui se plaigne de la qualité des habillements pour l'année dernière. J'ai lu les rapports des officiers commandants les différents districts militaires, et je n'ai trouvé dans aucun des plaintes, à part dans celui de l'officier commandant le district militaire n° 1. Tous les autres, qui réfèrent spécialement à l'habillement, le déclarent bon et presque invariablement en bonne condition ; je ne remarque qu'une exception, et c'est celle où l'officier inspecteur dit que les habits n'étaient pas en bonne condition parce qu'ils avaient été placés par l'officier commandant le corps, dans une place humide.

Il est impossible pour le département de la milice de voir au bon état de chacune des salles d'armes en charge des commandants de corps ou de compagnies, et il peut arriver quelquefois que les salles d'armes ne soient pas convenables. Dans le cas dont je parle, la chose était inévitable, je crois, parce que cela se trouvait dans un des districts du Manitoba, où l'on ne pouvait avoir aucune autre tâtisse à ce moment-là. Maintenant, je puis dire que j'ai une aussi grande expérience au sujet de la milice qu'aucun autre dans le pays. Pendant plusieurs années j'ai eu l'honneur de commander un corps, et j'ose dire sans craindre d'être contredit par des faits, que l'habillement de la milice de ce pays est excessivement bon, bien meilleur ces années dernières, que jamais auparavant. Je suis fier de dire que depuis que l'habillement est fait d'étoffes canadiennes il est bien meilleur que lorsqu'il était fait d'étoffes étrangères.

L'objection faite par le colonel Jackson aux bonnets de police est assez bien fondée, quant à la période chaude de l'année ; mais c'est une coiffure très confortable à toutes les autres époques, et si j'avais des dispositions à la critique, je dirais que le colonel Jackson, quand il a écrit ces lignes, était peu disposé à encourager l'enrôlement. C'est une très-extraordinaire raison à donner pour motiver le refus des hommes à entrer dans notre milice, que la forme de la coiffure ne leur convient pas. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de marchands de mode dans la force volontaire, et avant le rapport du colonel Jackson, je n'avais jamais entendu mentionner cette raison comme opposée au recrutement des volontaires. Les hommes sont satisfaits—ils ont de bons habits, et les coiffures qui leur sont fournies sont fabriquées de bons matériaux. Peut-être ne sont-elles pas façonnées pour une promenade dans Broadway pour un homme particulier dans sa toilette, mais elles sont confortables et utiles, et nullement dommageables à la santé.

Il y a une autre objection. L'honorable monsieur admet que c'est un obstacle insurmontable : savoir, que l'habillement fourni par le département ne ferait par exactement à la taille de chaque volontaire, au moment de son enrôlement ; et l'honorable monsieur a lui-même fourni la raison pour laquelle le gouvernement ne doit pas permettre qu'on ajuste l'habillement à chaque volontaire, parce que la coutume est de ne pas poursuivre ceux qui ne remplissent pas le terme de leur enrôlement ; et il y a plusieurs jeunes gens, qui pour diverses causes, très souvent à la veille de

M. CAMERON (Middlesex)

camp, sont obligés d'aller dans d'autres parties du pays. Ils laissent leur habillement à ceux qui doivent les remplacer, et si le département de la milice permettait de faire les habits à la taille des nouveaux venus à chaque fois, ils seraient en peu de temps sans habillement du tout. La conséquence est que les hommes sont obligés de porter des habillements, les uns trop petits, les autres trop grands ; mais c'est dans l'intérêt de l'économie que ces habillements ne soient pas coupés et refaits chaque fois qu'ils changent de mains. Dans les cités où les corps ont un caractère plus permanents, et où les hommes ont plus de chance de faire leur terme complet, il est d'usage de faire ajuster les habillements à la taille des hommes, et je ne crois pas que le département en ait en aucun cas souffert aucun tort, le corps ayant, généralement, remplacé les tuniques ou les pantalons qui ont pu être perdus par tels changements. S'il n'y a pas d'objection plus forte à faire à l'habillement fourni par le département de la milice que cet étrange paragraphe du lieutenant-colonel Jackson, le seul de tous les districts militaires qui dise que l'habillement n'est pas de bonne qualité, je pense que l'honorable monsieur devrait être convaincu que le colonel Jackson a commis quelque erreur et que l'objection n'est pas très bien fondée.

M. CAMERON (Middlesex) : En admettant que le colonel Jackson soit le seul officier qui ait trouvé défectueux l'habillement fourni par le département, nous ne devons pas oublier que, comparativement au nombre de districts militaires dans la Puissance, il représente un douzième de la force totale de nos volontaires, et en outre sa division est beaucoup plus forte numériquement que celle de plusieurs des autres sous-adjutants généraux. Mais il y a d'autres plaintes faites privément, il est vrai, et pour cela n'ayant pas droit à autant de considération que celle-ci. Je n'admets pas que parce que les changements sont fréquents les habillements des volontaires ne devraient pas leur bien faire. Je pense que ce serait une doctrine préjudiciable au succès de notre force volontaire que d'admettre que l'habillement doit invariablement mal faire parce que quelqu'un pourrait plus tard être obligé de le porter.

M. BERGIN : Vous dites invariablement, je dis occasionnellement.

M. CAMERON (Middlesex) : Mon opinion est, qu'il résulte beaucoup du fait que dans les bataillons ruraux les changements sont très nombreux ; et l'attention du département devrait être attirée sur ce fait, afin qu'il puisse voir à remédier à un état de choses pernicieux, non seulement en ce qui concerne l'habillement, mais encore au bien-être de la force. Il doit être évident pour chaque membre que 12 jours d'exercice sont insuffisants pour donner au pays ce qu'il a le droit d'attendre en échange des dépenses. Si un système par lequel les volontaires seraient retenus dans nos rangs pendant le terme complet de l'enrôlement, était adopté, l'habillement pourrait être changé de manière à bien faire, et on ne pourrait pas donner comme raison que quelqu'un aurait à porter un habit faisant mal, l'année suivante. Je crois qu'une plus grande proportion du montant assez considérable que nous dépensons pour l'armée pourrait être employée à donner aux hommes quelques cents de plus par jour. Je vois que là où les municipalités ont accordé une augmentation de 25 cents par jour aux volontaires, le caractère des bataillons forme un contraste marqué et favorable à ceux qui ne reçoivent que 50 cents par jour. Peut-être le ministre trouvera-t-il là le moyen de surmonter la difficulté que l'honorable monsieur admet comme moi exister.

M. CARON : L'honorable monsieur a eu parfaitement raison d'attirer mon attention sur ces points. Lorsque les uniformes étaient importés d'Angleterre les plaintes étaient aussi nombreuses, et même, je crois plus nombreuses qu'elles le sont aujourd'hui. Les boutons s'arrachaient autant lors que les uniformes étaient manufacturés en Angleterre

qu'ils s'arrachent depuis qu'ils sont manufacturés en Canada. L'honorable député dit que l'on devrait adopter quelque moyen pour forcer les hommes entrant dans la milice à faire leurs trois années de service. Nous savons que dans un pays comme le Canada les hommes vont d'une place à l'autre pour leurs affaires personnelles, et je considère que jusqu'à présent le système a très bien fonctionné. Ces hommes peuvent servir aujourd'hui dans un bataillon de telle partie du pays, et l'année suivante dans un bataillon d'une autre partie ; mais chaque fois que nous en avons eu besoin, ils étaient prêts à livrer les combats du pays, et cela très effectivement.

M. CAMERON (Middlesex) : D'après les comptes publics de l'an dernier, nous avons payé un montant assez considérable pour un examen soigné des habillements, entre \$1,100 à \$1,200, et je crois que la plainte du colonel Jackson ne devrait pas passer inaperçue, quand une telle somme a été dépensée pour l'inspection des habillements, et à voir à ce qu'ils soient délivrés en bonne condition par l'entrepreneur.

M. LISTER : Exiger que les uniformes donnés aux volontaires leur fassent bien, serait exiger du département ce que nous n'avons pas le droit d'espérer. Le moins que l'on puisse attendre, je pense, est que l'on fasse ce qu'il faut pour qu'ils soient aussi bons que possible. Je crois que l'honorable député de Cornwall (M. Bergin) est injuste à l'égard du colonel Jackson. Le colonel Jackson est un officier du gouvernement, et je crois qu'il était de son devoir de rapporter au gouvernement l'état exact des affaires. S'il ne l'eût pas fait il aurait failli à son devoir. Je n'ai pas le plaisir de connaître le colonel Jackson, mais je le crois un officier très compétent, et je n'ai pas de doute qu'il a fait un rapport aussi exact que possible. Il dit que l'habillement n'était pas convenablement fait. Je crois que l'honorable député de Cornwall a été injuste envers le colonel Jackson, car cet officier a fait ce qu'il était de son devoir de faire. On n'attaque pas l'exactitude de sa déclaration, et si elle est vraie, il aurait failli à son devoir s'il n'eût pas attiré l'attention du ministre de la milice sur ce point. En parcourant ce rapport je vois qu'il y a d'autres plaintes concernant d'autres parties du service. Il y a des plaintes de la part de plusieurs officiers commandants, des plaintes sérieuses, quant aux armes qui sont de vieux modèles et inefficaces. Et bien qu'il n'y ait pas d'autres plaintes quant à l'habillement, il y a abondance de plaintes quant aux armes. Je crois que ces messieurs n'auraient pas fait leur devoir s'ils n'eussent pas attiré l'attention du département sur ces faits. Comment peut-on espérer que le ministre de la milice ait une force effective si les officiers ne lui font pas connaître tout ce qui s'y rapporte, tout ce qui peut la rendre plus effective et plus propre à remplir les devoirs qui lui incombent. L'honorable monsieur dit que l'habillement est de meilleure qualité que lorsqu'on l'importait d'Angleterre, et j'admettrai que sur ce point il devrait être meilleur juge que je le suis. Mais nous avons vu dans les journaux que lors de l'arrivée des volontaires à Port-Arthur, en route pour le Nord-Ouest, leurs uniformes étaient dans un état déplorable, à cause de l'infériorité des produits employés à leur confection. Maintenant que la question a été signalée à l'attention du ministre, j'espère qu'il verra à ce que toute juste cause de plainte disparaisse.

M. McCALLUM : Un honorable monsieur s'est plaint que les volontaires ne servaient pas leur terme complet de trois années ; mon opinion est qu'aussitôt qu'un volontaire a appris l'exercice, il devrait sortir et laisser la place à un autre. Il est de l'intérêt du pays qu'autant d'hommes que possible acquièrent la connaissance de l'exercice militaire. Quant à ce qui concerne l'habillement, il y a toujours eu et il y aura toujours des plaintes. La question est : les habits sont-ils faits pour les hommes ou ces derniers sont-ils faits pour les habits ? Mais en somme je suis convaincu que les uniformes de fabrication canadienne fournis aux volon-

naires sont d'aussi bonne qualité que ceux d'aucun autre pays.

M. CAMERON (Middlesex) : Je vois que R. S. Webb et Cie, d'Angleterre, ont fourni des habillements pour une valeur de \$15,776, tandis que le montant payé pour l'habillement militaire en Canada est de \$25,000. Il peut se faire que ce soit le drap anglais qui est défectueux ; j'attire seulement l'attention du ministre sur le fait que les plaintes viennent des volontaires eux-mêmes, et sont appuyées sur le rapport d'un officier du gouvernement.

M. CARON : Je puis affirmer, pour ce qui est du drap importé d'Angleterre, que l'honorable monsieur sait après la discussion qui a déjà eu lieu dans cette Chambre, que nous importons d'Angleterre les tuniques écarlates, parce que nous ne pouvons pas trouver dans ce pays un drap écarlate dont la couleur soit permanente. Vu la petite quantité de drap qu'il faut à la milice, il ne paierait pas de construire une fabrique dans le but spécial de fabriquer ce drap en Canada. La teinturerie surtout serait très dispendieuse. Mais outre les tuniques et le drap écarlate, tous les autres habits militaires sont faits dans le pays.

M. VAIL : Le ministre a parfaitement raison d'adopter ce système. Lorsque j'étais à la tête du gouvernement j'ai constaté qu'il était tout à fait impossible de se procurer un drap écarlate dont la couleur résistait ; elle durait très peu de temps. Je vois que le montant demandé pour cette année est \$90,000, le même que l'an dernier, mais il n'apparaît pas que la balance, entre les \$47,740 dépensés, et les \$90,000 de l'année dernière votés par la Chambre, aient été dépensés.

M. CARON : L'honorable monsieur pourra voir que c'est un crédit, et qu'il a été transporté. Tous les comptes couvrant la dépense n'ont pas été payés. Le montant a été transporté afin de solder les contrats qui ont été donnés.

M. VAIL : Je vois que la balance non dépensée, et reportée, est \$7,676 pour munitions, habillements, et autres effets militaires.

M. CARON : C'est un crédit, et il a été transporté en entier. Il ne peut être divisé, et aussi il apparaît dans le rapport comme ayant été transporté pour le paiement d'une classe particulière de marchandise, et aucune autre. Mais les contrats ont été donnés, et l'argent sera requis pour les payer. Les \$90,000 seront dépensés.

M. McCALLUM : J'ai compris que le ministre actuel, et l'ex-ministre de la milice disaient que nous manufacturons en ce pays tout le drap nécessaire à l'habillement des volontaires, à l'exception des tuniques écarlates. Maintenant je pense que nous pourrions abandonner complètement la couleur écarlate, parce qu'elle offre un trop bon point de mire. Il n'y a pas de meilleure cible ni de meilleure couleur pour permettre à un ennemi de tirer, et j'espère que les autorités militaires de ce pays considéreront l'opportunité de changer cette couleur pour une autre, disons grise ou verte. Et si nous pouvons la fabriquer dans le pays, ce sera tant mieux, et alors nous serons au moins capables de garder cette industrie chez nous.

M. CAMERON (Middlesex) : Il me fait plaisir de pouvoir partager l'opinion de l'honorable député de Monck (M. McCallum), qui vient justement de parler de la couleur écarlate des uniformes. Je crois que quelque autre couleur conviendrait mieux pour notre armée. Je suis d'opinion que comme nos volontaires paraissent devoir être employés surtout comme tirailleurs et éclaireurs, l'uniforme rouge ne convient pas. Bien que je sache qu'il y a un fort sentiment à cause de ses traditions, cependant dans l'intérêt de nos volontaires nous pouvons mettre de côté ce sentiment et leur fournir un habillement adapté aux circonstances. J'ai entretenu cette opinion pendant plusieurs années, et elle s'est enracinée davantage par le fait que l'habillement écarlate est très difficile à tenir net, et qu'après un peu

d'usage il n'a pas l'apparence qu'offre le vert foncé. Il sera-t décidément avantageux pour les volontaires d'abandonner les tuniques écarlates.

M. CARON : La question de l'écarlate contre les autres couleurs n'est pas nouvelle, elle a été discutée par de hautes autorités, et le résultat de l'expérience de ceux qui ont fait une étude spéciale à ce sujet est que l'écarlate est la meilleure couleur. C'est un fait bien connu qu'un carabinier habillé de vert est un meilleur point de mire, à presque toutes les distances, qu'un homme portant l'uniforme écarlate. Je ne désire pas me mêler aux critiques militaires qui ont fait une étude spéciale de ce sujet ; mais cette question a été si souvent discutée qu'elle est maintenant considérée comme réglée, et le résultat de la discussion est que, après tout, l'écarlate est la meilleure couleur. Le fait que la couleur écarlate a été en usage dans toutes les grandes armées d'Europe indique nécessairement qu'elle ne peut être une aussi mauvaise couleur que l'honorable monsieur semble le dire.

M. CAMERON (Middlesex) : Les personnes qui ont suivi les armées sur le champ de bataille se sont prononcées contre les uniformes écarlates. On fait allusion au fait que les uniformes écarlates offraient un meilleur point de mire, et que les pertes résultaient de là jusqu'à un certain point. Je sais que ceux qui portaient ces uniformes n'ont pas été beaucoup exposés ; mais qu'au contraire ce sont les soldats qui portaient d'autres habits que ceux de couleur écarlate qui ont essuyé le feu. Je ne sais pas que l'on ait défini d'une manière certaine que la couleur écarlate était préférable, comme le dit l'honorable député. Je me rendrai certainement dépendant au jugement de l'honorable monsieur dans une matière de ce genre, qui doit de toute nécessité attirer plus son attention que la mienne.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai eu l'occasion il y a quelques années d'étudier cette question, et j'ai lu quelques chose à ce sujet. Je n'ai pas lu en entier, mais j'ai parcouru le rapport de la commission formée au sujet des volontaires en Angleterre. Il y a un sentiment général chez les militaires que la couleur rouge offre plus de sécurité que le vert. Il m'est arrivé de contempler des troupes en revue et celles habillées de rouge apparaissaient comme une ligne rouge indécise, tandis que les hommes à l'uniforme vert foncé, ayant le soleil en arrière, étaient individuellement distingués. Il est évident que le rouge offre beaucoup plus de sécurité que le vert foncé.

Cela est tellement vrai que les autorités militaires en Angleterre changent la couleur des uniformes pour l'écarlate, et cela très rapidement. La seule question qui n'est pas réglée est de savoir si le gris pâle n'est pas une meilleure couleur. Mais malgré cette question, qui je crois n'est pas encore décidée, la recommandation de la commission est que l'uniforme des volontaires, qui est surtout gris, soit abandonné et que l'on adopte l'uniforme écarlate pour les forces volontaires.

M. PLATT : Quelle peut être la durée moyenne de la capote et de la tunique ?

M. CARON : A venir jusqu'à il y a trois ans, nous avons distribué des capotes tous les cinq ans. Vu la qualité supérieure de la matière première employée dans nos fabriques canadiennes, je crois que nous pourrions obtenir deux années de plus sur chaque capote. Il n'y a aucun doute qu'en temps ordinaire les capotes et uniformes durent cinq ans. On se propose, lorsque les soldats actuellement en service seront de retour, de leur fournir un nouvel uniforme et de nouveaux accoutrements.

M. PLATT : Cela ménagerait beaucoup les capotes si l'on pouvait faire des arrangements pour qu'elles ne servent pas de lit. Dans les camps d'instructions, on abuse beaucoup plus des capotes et des tuniques sous les tentes qu'en dehors. On s'est plaint que cela résultait de la rareté des couvertures.

M. CAMERON (Middlesex)

Il est possible que l'on économiserait beaucoup en fournissant un plus grand nombre de couvertures et en portant plus de soin aux capotes et aux tuniques. Les volontaires se couchent sur leur capote et se couvrent de leurs couvertures. Pendant les temps humides, les capotes deviennent en très mauvais état et ne sont plus propres pour la parade. Le fait que les boutons sont arrachés provient de ce que les hommes couchent sur leur capote. Est-ce une règle impérative de rapporter les capotes après la levée du camp ?

M. CARON : Oui.

M. PLATT : C'est un des règlements qui ne sont pas observés. Il n'est pas rare que l'on voit un volontaire charroyer du bois avec sa capote, et des travailleurs qui portent des capotes et des pantalons militaires.

Dans un grand nombre de cas où les bataillons ne sont pas sur un pied effectif à cause du mauvais état de leur habillement, cela est dû à ce que les hommes l'ont porté en tout temps et n'en ont pas pris soin. Je crois que l'on ferait une grande économie si les règlements obligeaient les officiers commandants à enlever immédiatement après le camp les uniformes, les faire nettoyer et serrer. D'après mon expérience, j'ai remarqué pour ce qui est surtout de l'accoutrement des hommes de cavalerie, qu'il est souvent apporté à la maison et laissé dans une grange ou une étable, et quand requis, ils ne sont plus convenables pour le service et l'inspection. Je crois qu'en fournissant deux ou trois couvertures si c'est nécessaire à chaque volontaire en temps de camp, on pratiquerait une grande économie sur les habillements.

M. CARON : Nous fournissons ordinairement deux couvertures à chaque homme, ce qui en juin serait suffisant, et au camp d'instruction en septembre, nous fournissons une couverture additionnelle. De sorte qu'il n'existe aucune raison pour que l'on se serve des capotes comme lit. Nous ne pouvons pas certainement fournir des bois de lit. Mais comme les hommes ont de la paille en quantité en outre de leurs couvertures, ils ne sont nullement justifiables de se servir de leur capote pour l'usage indiqué par l'honorable député. Nos couvertures sont des meilleures que l'on puisse trouver, et si les habits servent de lit c'est de la faute de l'officier commandant, vu qu'il est de son devoir, lorsque le camp est terminé, de voir à ce que les uniformes et accoutrements, etc., lui soient remis. Quant à l'usage des uniformes militaires en dehors du service, l'honorable député sait qu'après cinq ans on dispose de ces uniformes et il peut se faire que ce soit pour un bon nombre, que l'on s'en serve comme l'a indiqué l'honorable député. Je verrai bientôt à ce que les vieux uniformes soient remis lorsqu'ils seront remplacés par des nouveaux, mais cela n'a pas été fait jusqu'aujourd'hui.

M. PLATT : Pour ce qui est de la coiffure, j'espère que l'honorable député n'obligera pas les volontaires de faire l'exercice cette année avec des bonnets de police en juin ou septembre, vu qu'il y a beaucoup de plaintes à ce sujet, vu le fait qu'un grand nombre de volontaires n'étant pas accoutumés à une exposition prolongée au soleil, ont la figure tellement brûlée qu'il faut les envoyer à l'hôpital, car ils ne sont plus propres à l'exercice. J'ai moi-même donné des certificats leur permettant d'être mis sur la liste des malades. Certains bataillons importent eux-mêmes d'Angleterre des casques, et ce serait un chargement très avantageux si on pouvait leur fournir ces casques ou autres articles à meilleur marché.

M. CARON : Je dois dire que l'on considère actuellement cette question, vu que nous avons eu des plaintes à ce sujet, et j'espère que nous pourrions trouver une coiffure qui sera en rapport avec notre climat.

M. PLATT : Je dois mentionner que certains bataillons ont fait appel à leurs amis et ont recueilli de l'argent en donnant des concerts, ou d'autre manière, pour payer leurs casques, et je crois que dans de tel cas, le gouvernement devrait au moins payer la moitié de la valeur.

M. CARON : Je dois dire que nous allouons le montant de la valeur du bonnet de police, à ces bataillons qui importent des casques.

M. PLATT : Cela s'applique-t-il aux bataillons qui ont eu des bonnets de police l'année dernière et qui achètent des casques cette année.

M. CARON : Oui.

M. VAIL : Quant à cet item d'effets militaires, l'honorable ministre pourrait-il nous donner une idée de la quantité qu'il y a en magasin.

M. CARON : Je puis dire à l'honorable député quel est l'estimation que nous faisons. Il y a cinq mille accoutrements, le havresac compris ; cinq mille couvertures, cinq cents tentes, et les matériaux pour les réparations à faire à l'artillerie.

M. VAIL : La quantité régulière est-elle suffisante pour cette année ?

M. CARON : L'honorable député comprendra qu'ayant à faire face cette année à des événements imprévus, il nous a fallu acheter un grand nombre d'articles pour compléter ce que nous avons en magasin. Le crédit voté chaque année est simplement pour tenir sur pied de service 32,000 hommes, et il nous reste un bien petit excédant sur ce qui a été requis pour les besoins ordinaires de l'armée.

M. CAMERON (Middlesex) : Quelques-uns des articles fournis aux corps permanents sont-ils compris dans ce crédit ?

M. CARON : Oui ; cela ne comprend pas seulement les forces ordinaires, mais les corps permanents, les batteries et les écoles d'infanterie et de cavalerie.

M. CAMERON (Middlesex) : Alors le coût des écoles de cavalerie et d'infanterie a été augmenté du montant qu'il retire chaque année de ces articles ?

M. CARON : Oui ; naturellement.

Arsenaux publics et soins des armes, comprenant le salaire des gardes-magasins et autres employés et armuriers..... \$69,000

M. LISTER : Tout le crédit de l'année dernière a-t-il été dépensé ?

M. CARON : Oui.

Paie de l'exercice, et autres dépenses imprévues en rapport avec l'exercice et l'enseignement militaire..... \$250,000

M. VAIL : Le ministre aura-t-il la bonté de nous dire ce qu'il se propose de faire l'année prochaine—combien d'hommes il se propose de faire exercer, et si aucun montant additionnel a été dépensé l'an dernier en sus du crédit de \$50,000 ?

M. CARON : Le crédit de cette année est pour douze jours d'exercice pour les corps de cité et les brigades d'artillerie de place. L'estimation pour 9,500 officiers et soldats à un coût moyen de 72 cents chacun par jour, \$77,760, et 385 chevaux à \$1.00 par jour pendant 12 jours, \$4,620, soit un total de \$82,380. Nous affectons aussi pour 1,222 chevaux et 10,000 officiers et soldats à une moyenne de \$1.10 par jour chacun, y compris rations et paie, \$132,000 ; le transport est estimé à environ \$3.00 par homme, soit \$30,000, et les dépenses contingentes de camps, \$5,620, soit un total de \$250,000. Nous avons l'intention de tenir cette année les camps d'instruction et d'avoir les exercices ordinaires que nous avons eu durant les quatre ou cinq dernières années.

M. VAIL : Je remarque que bien que le crédit pour 1883-84 s'élevât au même chiffre de \$250,000, les dépenses furent de \$314,000. Il me semble que l'on devrait rester un peu plus près du crédit. Si l'honorable monsieur a besoin de plus d'argent, il vaudrait mieux qu'il le fasse voter.

M. CARON : L'année dernière, au commencement de la saison, il y eut lieu d'appeler pour l'exercice quelques bataillons qui, pour certaines raisons, ne pouvaient pas répondre et n'ont pas répondu à l'appel. L'adjudant général croyant que nous devions exercer autant d'hommes que possible sans dépasser le crédit voté par le parlement, nous avons pris quelques autres corps locaux. Plus tard, pendant la saison, les corps qui avaient été appelés firent l'exercice, et c'est pour cette raison que le crédit a été dépassé. Mais l'honorable député pourra voir que les dépenses pour la présente année ont été moins élevées que le crédit voté ; sans doute, nous ne savons pas encore si la dépense égalera le crédit, pour la raison que bon nombre de bataillons font l'exercice à une période très avancée de l'année, et ils ont le droit de s'exercer jusqu'au dernier jour de ce mois. Par conséquent il y a un bon nombre de bataillons qui n'ont pas été payés, et il nous est impossible de savoir quel chiffre peut atteindre le crédit.

M. LISTER : Je crois que l'honorable ministre de la milice ferait bien de considérer si le système qui existe depuis plusieurs années est réellement dans l'intérêt de la milice en général. Plusieurs soutiennent que le système de faire camper les différents bataillons une fois tous les deux ans, n'est d'aucun avantage pour l'armée. Nous savons que les volontaires s'enrôlent pour trois ans et que la loi exige que les différents bataillons s'exercent pendant douze jours, au moins, tous les deux ans. Il se peut qu'un bon nombre de volontaires n'aillent au camp qu'une fois pendant trois ans, et nous savons que pratiquement ils n'ont que huit jours d'exercice, en retranchant deux jours pour aller et revenir, et deux dimanches, sur douze jours. Sans autre instruction, si les volontaires dépendent de l'instruction qu'ils reçoivent au camp, il est impossible qu'un homme qui n'a été au camp, que huit jours ait pu y recevoir une instruction qui lui sera profitable pour plus de deux ou trois jours après ce temps d'exercice. Je ne sais pas si le ministre a pris les moyens de s'assurer du nombre de soldats de chaque bataillon qui assistent au camp plus d'une fois. Je crois que si l'on allait aux informations à ce sujet, on découvrirait que les bataillons ruraux, dans tous les cas, ne campent pas plus d'une fois. Dans ce cas, on comprendra que l'instruction que la plupart des volontaires reçoivent aux camps ne peut leur être d'aucun avantage et ne peut les rendre propres au service. Par conséquent je crois que le ministre ferait bien d'étudier si le système peut être amélioré—si nous n'aurions pas une armée plus efficace, en diminuant le nombre des volontaires et prolongeant la durée des exercices. Le coût de l'exercice annuel est très élevé, environ \$250,000, un impôt considérable sur le peuple.

Je crois que si le chiffre de notre force volontaire était diminué de moitié et la durée des exercices prolongée, nous aurions de meilleurs volontaires et ils seraient en nombre amplement suffisant en temps de danger pour maintenir la paix publique. Il y a un autre sujet de considération se rattachant à cette question. Si le gouvernement insiste à dépenser ce montant d'argent, la paie des volontaires devrait être augmentée. Il me semble que le chiffre de la paie accordée en temps de camp est ridicule, 50 cents par jour. Ce fait seul est suffisant pour empêcher un bon nombre de nos meilleurs jeunes gens de l'idée d'aller au camp, s'il n'indemnise pas un homme obligé de quitter ses affaires ou sa situation, et je pense qu'ayant à compter sur les volontaires, comme nous le faisons, la milice devrait être aussi agréable que possible, et que les hommes qui y entrent devraient recevoir des gages raisonnables et tels que le pays est en état de leur payer. Dans l'Etat de Michigan les volontaires appelés en campement reçoivent une piastre par jour et leur ration. Et je crois moi-même que cela est peu si nous considérons le fait que les hommes sont arrachés à leurs travaux, et perdent peut-être des gages beaucoup plus élevés que ceux qu'ils reçoivent du gouvernement ; sans compter ce qu'ils

ont en outre à endurer. A moins que vous ne trouviez moyen de les indemniser du trouble, des inconvénients et de la perte qu'ils éprouvent, vous devez vous attendre à avoir une force volontaire en partie inefficace. Les hommes qui devraient être exercés, et sur lesquels le pays pourrait compter quand requis, se font remplacer pour aller au camp ; de sorte que souvent ce sont d'autres hommes que les volontaires réguliers qui prennent les armes. Le seul remède à ce mal, est de payer mieux. Si nos volontaires étaient mieux payés, je crois que nous aurions une force généralement plus efficace que celle que nous avons aujourd'hui.

M. CARON : Je suis heureux de voir l'intérêt que l'honorable monsieur porte à la milice. Les suggestions qu'il fait sont réellement très importantes. L'honorable monsieur sait qu'en autant qu'il s'agit des corps de cités, les soldats servent réellement leur trois années de service, mais dans les corps ruraux, j'admets qu'il a raison de dire qu'il est beaucoup plus difficile d'obtenir ce résultat. J'exprime simplement, non pas mes opinions personnelles, parce que dans les affaires de ce genre je ne prétends pas être un critique militaire, mais les opinions exprimées par chaque officier commandant, chaque général qui a eu le commandement de notre milice, en disant qu'il n'y a pas de doute que les camps d'exercice ont un résultat merveilleux pour augmenter l'efficacité de la milice. Je crois que si vous réunissez un certain nombre de bataillons en camp, les hommes s'exercent davantage, vu l'émulation entre les différents bataillons, qui contribue beaucoup au perfectionnement des soldats. Personnellement, je suis fortement en faveur des exercices en camp. Comme de raison, je ne puis refuser d'admettre que ce serait un grand avantage si nous pouvions exercer nos hommes en camp tous les ans, au lieu de chaque deux années, parce que plus vous les exercez, plus ils deviennent habiles. Mais l'honorable monsieur ne doit pas oublier que cette année les événements du Nord-Ouest nous font encourir de très lourdes dépenses, et je n'aimerais pas à recommander un changement de système ; mais la question s'imposera à notre attention avant longtemps. Jusqu'à présent, notre système a très bien fonctionné ; nos volontaires en service actif ont fait merveille, si l'on tient compte du fait qu'ils n'étaient jamais auparavant allés sur un champ de bataille. Il vaudrait beaucoup mieux si nous pouvions adopter le système d'avoir des exercices de camp chaque année ; mais le coût serait beaucoup plus élevé qu'à présent.

M. CAMERON (Middlesex) : Je me lève simplement au sujet de la déclaration de l'honorable député de Lambton, attendu que j'ai quelque connaissance du sentiment qui anime la force. Naturellement, lorsqu'ils vont au camp ils désirent que l'exercice leur produise un bénéfice aussi permanent que possible ; et l'on admet généralement que les quelques jours passés au camp ont des résultats d'un caractère peu permanent ; si nous persistons dans le système actuel, je crains bien qu'il ne produise tous les résultats que nous pourrions raisonnablement espérer. Je comprends bien la force de la déclaration du ministre, que les dépenses qu'occasionne cette année l'appel d'un si grand nombre de volontaires, sous les armes paralysent le gouvernement dans ses efforts pour donner aux volontaires un meilleur exercice ; mais nous ne devons pas oublier que les hommes qui sont allés au Nord-Ouest ont acquis, pratiquement, la meilleure expérience, et qu'ils reviendront soldats accomplis. Mais une grande partie de la force n'a pas eu cet avantage et ne peut être considérée aussi effective. Je suis convaincu qu'une augmentation de dix centins par jour à l'allocation des volontaires produirait des résultats décidément avantageux. On voit dans le rapport qu'il est généralement remarqué que les corps des districts ruraux ne gardent pas leurs hommes pour tout le terme. Un des sous-adjutants généraux remarque qu'il est recruté entre chaque camp environ 90 pour 100 de la force. Je crois qu'une légère augmentation de salaire porterait remède à

M. LISTER

cela. Il ne s'en suit pas de là, que l'émigration parmi la population des districts ruraux soit plus grande que dans les villes. Naturellement, nous savons que les circonstances facilitent davantage, dans les villes, l'esprit de corps et la durée du service, cependant, je crois qu'une légère augmentation du salaire aurait un grand effet pour amener les soldats des corps ruraux à imiter davantage les corps des villes dans l'accomplissement des trois années de service. J'attirerai l'attention du ministre sur le fait qu'un des sous-adjutants généraux en faisant des remarques sur les différents camps d'instruction, constate que l'un de ces bataillons, le bataillon de Bruce, a reçu un supplément de paie du conseil de comté, et que cela a eu pour effet de faire entrer dans les rangs une bien meilleure classe d'hommes. Ce fait démontre que le gouvernement pourrait obtenir des résultats aussi satisfaisants s'il augmentait le chiffre de la solde. Nous pourrions alors avoir sous les armes la seconde année les mêmes hommes que la première année, qui seraient, conséquemment, plus en état de se former en ligne et de faire le service militaire que ceux qui sont novices dans cet art.

M. PLATT : Quant aux camps d'instruction, je concours dans une partie de ce que l'honorable monsieur vient de dire. Quant au paiement des volontaires la paie des soldats devrait être légèrement augmentée, non une augmentation considérable, vu que cela n'est pas nécessaire. Les augmentations ont invariablement eu pour effet d'envoyer la meilleure compagnie de la municipalité qui paye le plus. Quant au caractère de l'exercice, j'ai toujours été d'opinion que deux devaient avoir lieu aux quartiers généraux, et la troisième au camp de brigade. Je ne suis pas convaincu que le camp de brigade est le meilleur endroit pour les recrues. Le soldat n'apprendra pas là autant qu'aux quartiers généraux. Le meilleur moyen d'arranger la chose serait peut-être d'avoir un exercice aux quartiers généraux du bataillon, et un au camp de brigade. J'espère que le ministre verra à choisir de bons terrains. Je ne suis nullement de l'opinion que l'on choisisse certaines villes. Chaque ville fait sa demande, et offre telle et telle chose, et le choix est fait sans considération du terrain sur lequel les soldats doivent s'exercer. Dans le troisième district militaire, le seul endroit convenable est à Kingston, et le camp n'a pas été là depuis nombre d'années. L'année dernière, à Tronton, le terrain n'était pas convenable. Je n'accuse pas le ministre de choisir ces terrains pour favoriser les résidents de certaines villes, mais il n'est pas nécessaire, lorsque nous avons un bon terrain à Kingston, d'en choisir un autre ailleurs. L'année dernière le camp de brigade fut divisé, une partie allant à Tronton et l'autre à Kingston. Cela n'a pas donné satisfaction, et a augmenté les dépenses, tandis que ce n'a pas donné aux soldats une idée de l'exercice de brigade. Quant à la longueur du camp, c'est une question de dollars et cents. S'il y avait beaucoup d'argent, quinze ou vingt jours seraient une bonne longueur, mais il faut considérer la question d'économie, et je ne suis pas prêt à suggérer une augmentation des dépenses. On devrait perdre le moins de temps possible en parade inutile. Il n'est rien qui fatigue et ennuie autant les soldats, que les marches inutiles, en dehors des jours de revue. On perd souvent plusieurs jours à se préparer à une parade devant un officier inspecteur. On devrait exempter les soldats d'une grande partie de ce travail.

Je ne connais rien dans le camp d'instruction qui soit aussi préjudiciable que la cantine. J'en suis venu à la conclusion, bien que je n'aie pas d'idée extrême au sujet de la prohibition, que s'il est un endroit où les intoxicants devraient être prohibés, c'est au camp de brigade. Il n'est rien qui soit aussi injurieux pour le soldat, et qui ait soulevé un aussi fort sentiment d'indignation chez le peuple. En ma qualité de chirurgien, des parents sont venus me trouver et m'ont demandé de certifier que leurs enfants n'étaient pas

capables d'aller au camp; non pas qu'ils ne désiraient leur voir apprendre l'exercice, mais ils ne voulaient pas les envoyer au camp, parce qu'ils savaient qu'ils allaient, là plus que partout ailleurs, contracter l'habitude de boire des liqueurs. Les soldats croient qu'il faut prendre de la bière, et s'ils n'ont pas l'habitude de boire, cela les rend impropres à l'exercice, et le matin l'hôpital est rempli de jeunes gens malades, non pas d'avoir trop travaillé, mais des suites d'une orgie la veille. On devrait abolir les cantines. On pourrait en toute sûreté laisser aux épiciers le soin de fournir les choses nécessaires aux soldats. Rien ne contribuerait au bien-être des camps de brigade, comme l'abolition complète des intoxicants, et l'on ne devrait pas permettre l'usage de la grosse bière, parce que là où l'on permet une espèce de boisson, on peut être presque certain que les autres seront en usage. Aucun chirurgien qui a quelque humanité, enverra un jeune au camp lorsqu'il souffre d'un mal de tête. Un temps considérable est perdu pendant l'exercice, à cause des cantines dans les camps.

Encore un mot, au sujet de la pratique de la cible dans les camps. Je crois que dans l'intérêt de la milice on devrait abolir cette pratique, en autant qu'il s'agit des camps d'instruction. On veut trop, et l'on fait trop peu. Les soldats de recrue ne peuvent atteindre la cible avant d'avoir eu la chance de tirer à cartouches blanches. J'ai vu des jeunes gens appelés à tirer à la cible, qui n'avaient jamais fait usage de la carabine; la première fois qu'ils tirent, ils sont blessés par le recul, et un bon nombre d'entre eux ne voudront plus tirer la carabine. L'usage, alors, est que quelques officiers les remplacent, et déposent les cartouches. Je vois dans le rapport du ministre, une suggestion à l'effet de ne fournir que la moitié du nombre des cartouches, afin que l'instituteur puisse prêter plus d'attention et enseigner aux hommes comment tenir leur carabine. Certaines carabines donnent des contre-coups, et ce n'est pas bien plaisant pour une personne qui n'est pas accoutumée. Je crois que j'ai raison de dire qu'une grande partie de l'argent affecté à l'achat des munitions, pour l'exercice de la cible dans les camps de brigade, est dépensée en pure perte.

Pais voici un autre point. Il n'est rien dont un bataillon soit fier comme de sa fanfare; et par une longue expérience dans la milice, j'ai invariablement remarqué que dans les camps d'instruction où plusieurs bataillons s'exerçaient, celui qui avait la meilleure fanfare était considéré comme le meilleur bataillon. Je crois que le gouvernement devrait encourager, par tous les moyens, l'organisation de fanfares de première classe et donner tous les encouragements possible aux fanfares déjà formées.

M. CARON: Je suis très obligé à l'honorable député pour la manière dont il a soumis son opinion sur ces différents points. Je partage son opinion pour ce qui est des cantines. L'honorable monsieur pourra voir qu'en 1883, lorsque nous avons fait les nouveaux règlements, nous y avons mis une disposition défendant les cantines. Mais si l'officier commandant ne fait pas son devoir, l'honorable monsieur comprendra combien il nous est difficile d'exercer un contrôle aux quartiers généraux sur une question de détail comme celle-ci. Quant à la pratique du tir, j'ai toujours dit que c'était une pure perte de fournir dans ce but une quantité de munitions aux troupes rurales. Mon idée est que nous devrions former un plan d'après lequel les munitions, au lieu d'être fournies pendant le camp, seraient distribuées aux différents bataillons, afin de leur permettre de former des associations et avoir un certain nombre de jours d'exercice. Je crois que ce système donnerait de très bons résultats. Je pense que c'est à peu près l'opinion du général Middleton, dont j'ai attiré l'attention sur ce fait. Je suis aussi de l'opinion de l'honorable député quant à l'importance de la fanfare qui relève le bataillon, mais il sait que nous avons donné tout l'encouragement possible à cette branche du service, avec les moyens qui sont à la disposition du département.

M. SCRIVER: Je désire appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il n'a rien dit en réponse aux suggestions faites par plusieurs membres de la Chambre, à l'effet d'augmenter la paie des volontaires.

M. CARON: Je croyais y avoir répondu en déclarant que cette année nous avons une très forte dépense à solder, et je crois qu'il vaudrait mieux choisir une année de paix profonde, alors que nous pourrions donner toute notre attention à cette question importante. Je ne crois pas qu'il nous serait possible cette année d'effectuer cette augmentation.

M. SCRIVER: Alors j'espère qu'une autre année, si l'honorable monsieur est encore à la tête du département, qu'il y aura quelque chose de fait dans ce sens. Jugeant d'après le peu que j'ai vu, il est absolument nécessaire, si nous voulons obtenir la classe d'hommes qu'il faut pour les camps d'instruction, de créer une augmentation. L'honorable monsieur doit savoir que les gages des travailleurs sont beaucoup plus élevés qu'ils ne l'étaient il y a quelques années. Il ne peut s'attendre que des hommes actifs iront au camp d'instruction à moins qu'il n'aient d'aussi bons gages que ceux qu'ils reçoivent pour les travaux domestiques.

M. CAMERON (Middlesex): L'honorable ministre se rappellera que dernièrement la paie a été réduite au lieu d'être augmentée. L'ancien gouvernement l'avait élevée à 60 cents par jour, et ceux qui connaissaient quelque chose de l'armée à cette époque, savent que cette augmentation avait eu des résultats avantageux. Nous savons très bien que les carabines à longue portée, comme les Martini-Henry, sont très dangereuses pour les épaules non habituées, et cela démontre la nécessité de l'exercice. À moins d'être capables de se servir d'une manière efficace des carabines, des soldats sont certainement très incomplets, et bien qu'il puisse être inconvenable de restreindre la pratique à un seul jour pendant l'exercice, ou de commencer la pratique sans avoir d'abord appris à placer la carabine sur l'épaule, il ne s'en suit pas cependant que la pratique devrait être réduite, mais, au contraire, elle devrait être considérablement augmentée.

Dépenses contingentes..... \$38,000

M. CAMERON (Middlesex): Ce montant comprend-il quelque chose pour l'exercice dans les écoles publiques? Il y a quelque temps l'attention du ministre fut attirée sur les avantages qui pourraient résulter du fait de fournir à nos écoles les facilités de l'enseignement de l'exercice. Avec le développement récent de nos écoles, surtout dans Ontario, on obtiendrait de très bons résultats, à des dépenses peu élevées. Il y a 150 écoles et collèges dans notre province, et les dépenses de l'exercice ne seraient pas très élevées. De très bons officiers sortent de nos écoles militaires, et l'on pourrait obtenir leurs services à des prix comparativement réduits. Mes rapports avec le collège dans ma propre ville m'ont prouvé que nous pouvons nous assurer les services d'un instituteur très compétent, et cela a eu de très bons résultats pendant une ou deux saisons.

M. CARON: Cette question est très importante; elle a déjà été signalée à mon attention par le ministre de l'éducation d'Ontario. Dans cette province seule il y a dans les différentes écoles 110,000 garçons qu'il faudrait exercer si ce système était adopté. Dans les autres provinces il y a aussi une armée d'écoliers. L'adoption du système proposé, comporterait une dépense considérable pour l'instruction, et les armes. C'est un système qui a bien réussi en Allemagne, en France et en Suisse. Nous ne pouvons pas cependant faire cette dépense cette année, vu les troubles du Nord-Ouest. J'espère que plus tard nous pourrions discuter cette question, et j'aimerais à voir les écoles, surtout les écoles supérieures, en état de pouvoir fournir l'instruction de l'exercice, ce qui aurait de bons résultats en développant les

forces physiques des écoliers pour en faire plus tard des soldats de première classe.

Octroi à l'association de tir du Canada..... \$10,000

M. CARON : Ce montant est le même que l'année dernière. Il est destiné à envoyer un détachement canadien à Wimbledon. Nos hommes ont remporté des prix de valeur de Wimbledon, y compris le coup Kalapore, quatre fois. Le détachement, cette année, est très bon, et sous le commandement du colonel Ross, officier très compétent, et ayant le capitaine Clarke comme second commandant, officier qui a été blessé au Creek-au-Poisson. J'espère que nos Canadiens à Wimbledon remporteront autant de succès que par le passé.

Association d'artillerie du Canada..... \$2,000

M. CARON : Je dois demander au comité de retirer cet item. Il paraîtra dans les estimations supplémentaires de l'année dernière. Un détachement anglais est venu de Shoeburyness, et Sa Majesté a envoyé un prix pour le concours, le premier prix accordé par la reine devant être mis au concours dans toutes les colonies. Le détachement anglais, sous le commandement du lieutenant-colonel Rae, est venu au Canada et a concouru avec nos Canadiens à l'île d'Orléans. Le prix que nous aurions tant aimé à remporter le fut par les Anglais, après un concours chèrement disputé. Je crois que ces concours ont les meilleurs résultats possible. Quant à ce crédit de \$2,000 nous avons réellement plus d'exercice pour nos hommes d'artillerie et autres branches du service, qui suivent l'exercice extra, pour lequel ils ne sont pas payés, afin de pouvoir concourir, et cette dépense est profitable dans ce sens. Cette année un bon nombre des hommes choisis pour aller en Angleterre sont au Nord-Ouest, et j'ai cru qu'il valait mieux retirer ce crédit. L'année prochaine il sera mis de nouveau, et nous fournira une occasion d'envoyer des hommes concourir à Shoeburyness.

Collège militaire royal à Kingston..... \$59,000

M. CARON : Cet item est le même que l'année dernière. Les rapports du département donnent des détails quant au nombre des cadets au collège, et autre matière de ce genre. Je dois dire que ceux qui se sont présentés pour l'examen cette année étaient au nombre de 29, le nombre le plus considérable que nous ayons eu jusqu'à présent. Nous avons dû limiter le nombre à 65, vu le manque de logement.

M. CAMERON (Middlesex) : Pour ce qui est de l'emploi des gradués de ce collège, on a dernièrement soumis un rapport prouvant qu'il y en a un nombre comparativement petit employé dans notre service, bien qu'il fut entendu, comme une raison de l'institution du collège, que nous instruisions des jeunes gens qui seraient à notre disposition, quand cela serait nécessaire, soit dans le service civil de l'État, ou dans le service actif dans le Nord-Ouest. S'il en est ainsi, le comité sera content que cette déclaration soit confirmée par le ministre de la milice. J'ai cherché dans le rapport qui a été produit, le nombre de gradués du collège militaire qui avaient des positions dans les différentes écoles d'instruction, et je crois qu'il y en a un très petit nombre. Si l'instruction qu'ils reçoivent est de la valeur que l'on s'attend, ces jeunes gens devraient être compétents pour remplir des positions dans les différentes écoles d'instruction, mais nous avons trouvé qu'il n'y en avait qu'un très petit nombre qui occupaient ces positions.

Il est possible qu'ils aient refusé de telles positions, et nous savons qu'un bon nombre ont obtenu des commissions dans le service anglais. On pourra alléguer qu'il n'est pas de l'intérêt de ce pays d'instruire des jeunes gens pour le service anglais, mais on peut répondre avec justice qu'ils sont à notre disposition si nous en avons besoin ; et nous savons que un ou deux qui avaient des commissions dans le service anglais sont actuellement de service actif au Nord-Ouest. Je crois que l'on devrait profiter des services de ces

M. CARON

jeunes gens, dans une plus grande mesure qu'il ne paraît dans le rapport. L'honorable monsieur voudrait-il nous dire combien il y a de gradués de l'école militaire, en service actif dans le Nord-Ouest ?

M. CARON : En autant que je me rappelle il y en a 26 dans l'armée, et c'est réellement une grande proportion.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est presque tout ce qu'il y a eu de gradués dans le pays.

M. CARON : Oui. Et cela comprend les hommes qui font partie de l'école d'infanterie et aussi l'aide de camp du général, et trois de la police à cheval.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suis heureux d'entendre cette déclaration ; elle démontre que ces jeunes gens ont tous fait leur devoir. En mettant de côté ceux qui ont reçu des commissions dans le service anglais, et qui servent Sa Majesté, ces 26 doivent être la grande moitié de ceux qui restent. Je profiterai de l'occasion pour demander au premier ministre à ce sujet, si c'est l'intention du gouvernement de choisir dans les rangs des gradués militaires les nouveaux officiers nécessaires dans le corps de la police à cheval ? Ce serait reconnaître avec justice les services de ceux qui sont allés au Nord-Ouest, de choisir parmi ces 26 pour les faire entrer dans la police à cheval, ceux qui se sont montrés les mieux qualifiés pour la vie militaire.

Sir JOHN A. MACDONALD : Sans doute, il n'est que juste de choisir de préférence ceux qui se sont distingués au Nord-Ouest, les cadets du collège militaire aussi bien que les officiers des différents corps. Puis l'honorable député sait qu'il y a un grand nombre d'hommes possédant une bonne éducation, servant dans les rangs de la police à cheval, qui se sont enrôlés avec l'espérance de monter en grade, et il faudra faire justice à leur réclamation.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je sais parfaitement que dans les rangs de la police à cheval, de notre temps, et je suppose que cet état de choses a continué d'exister, je sais, dis-je, qu'il y avait un nombre considérable d'hommes possédant une bonne éducation. Je ne sache pas qu'ils fussent tous instruits et des sujets exceptionnellement bons ; mais il n'y a pas de doute que parmi eux, il se trouve un bon nombre d'hommes qui méritent une promotion, et je crois qu'il serait très bien, dans notre service, que ces hommes soient promus s'ils ont les capacités requises. Je suis heureux d'entendre dire au premier ministre que ces cadets qui se sont spécialement distingués au Nord-Ouest, seront promus. Je suppose qu'il faudra environ 20 officiers.

Sir JOHN A. MACDONALD : Environ 15.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : S'ils étaient divisés parmi les trois grades auxquels l'honorable monsieur fait allusion, cela allouerait quatre ou cinq à chacun. Je n'ai jamais soutenu que chaque homme qui passe par le collège militaire royal devrait être qualifié pour une commission du gouvernement ; mais ce que j'ai prétendu c'est que le gouvernement devrait procurer un certain nombre de places, dans le service civil ou militaire du Canada, ou dans le génie civil, ainsi que le suggère mon honorable ami (M. Mackenzie), au moins un aussi grand nombre que le gouvernement britannique en accorde. S'il était connu que le gouvernement britannique donne quatre commissions par an, distribuées parmi les cadets les plus distingués, et que trois ou quatre positions dans le service civil seraient données à ceux qui le méritent le plus, et qui seraient recommandés par le commandant de l'école, cela ajouterait beaucoup à l'utilité et à l'efficacité de ce collège, et comme je comprends que le gouvernement limite le nombre à 65, cela procurerait des situations à la moitié de la classe des gradués, chaque année. Si le gouvernement a décidé de faire cette déclaration, je suggérerais, que, comme les exercices de clôture du collège militaire auront lieu mardi prochain, il serait bien de faire connaître officiellement cette

décision, car je suis informé par le commandant que le gouvernement britannique a offert un nombre, plus qu'ordinaire de positions parmi les ingénieurs aux officiers ayant l'âge réglementaire, de sorte que le gouvernement ne courrait pas un grand risque en offrant aux élèves gradués avec une certaine distinction, une chance dans le service civil. Je crois que le gouvernement britannique a offert une douzaine de positions dans le corps du génie, et une douzaine dans l'artillerie, en tout 24. Je demanderai à l'honorable monsieur d'examiner cette question, et je demanderai en même temps, quelle est la décision du gouvernement sur cette question. Je suggérerais qu'il offre, disons, quatre nominations, qu'il n'aura pas je suppose beaucoup de difficultés à trouver, voyant que nous augmentons considérablement notre force militaire.

Salaire et entretien des batteries "A," "B," et "C," des écoles royales d'artillerie, à Québec, Kingston, et Victoria, C.-B. \$172,700

M. VAIL: Quelle est la raison de l'augmentation de \$20,000.

M. CARON: C'est afin d'organiser la batterie "C" dans la Colombie-Britannique. L'année dernière nous avons demandé un crédit beaucoup moindre parce que je ne voyais pas moyen alors d'organiser cette batterie. Cette année, cependant, les aviseurs militaires du département ont attiré mon attention sur son importance, et nous considérons que nous pourrions organiser la batterie "C" exactement comme les batteries "A" et "B", à part le nombre d'hommes, qui sera fixé à 100. Mon honorable ami se rappellera que les batteries "A" et "B" se composent de 150 hommes chacune; elles sont toujours au complet, et de fait très souvent dépassent le nombre réglementaire. Nous avons réduit la batterie "C" à 100 hommes parce que nous croyons pouvoir compenser l'augmentation du coût de la subsistance dans la Colombie-Britannique par la réduction du nombre.

M. CAMERON (Middlesex): On propose d'augmenter la force de la milice permanente à 350 hommes.

M. CARON: Oui.

M. CAMERON (Middlesex): Et on a l'intention de placer une partie de cette force à London, et l'autre à Winnipeg?

M. CARON: Oui.

M. HOLTON: Je désire demander si c'est l'intention du ministre d'organiser de suite cette batterie "C"?

M. CARON: Oui; aussitôt que possible. Le projet est d'avoir quelques hommes de la réserve de la marine royale. La difficulté que nous avons à surmonter est que la main-d'œuvre dans la Colombie-Anglaise prend tous les hommes propres au service, et il est difficile de recruter dans cette province. Mais nous avons l'avantage d'avoir une classe d'hommes qui reçoivent une pension du gouvernement impérial et qui forment une très bonne classe.

M. HOLTON: Je remarque dans les comptes publics que le lieutenant-colonel Holmes a reçu, depuis le 10 août 1883 jusqu'au 30 juin 1884, un salaire s'élevant à \$1,975, à part ses dépenses de voyage, de Québec, s'élevant à \$731.25, et ce en qualité de commandant de la batterie "C." J'ose croire qu'il est bien permis de demander comment il se fait que cet officier ait reçu un salaire pour des services qu'il n'a pu rendre, puisque le corps qu'il était supposé commander n'existait que sur le papier?

M. CARON: Le lieutenant-colonel Holmes est sous-adjutant du district. Avant qu'il fut envoyé là, le général Laurie était sous-adjutant général; il résigna et nous envoyâmes le colonel Holmes pour remplir sa charge. Il commandera l'école lorsqu'elle sera organisée, et nous avons de la même manière nommé le colonel Maunsell commandant de l'école d'infanterie à Frédérickton, sous-adjutant général pour le district. J'ai envoyé le colonel Holmes là-

bas, et nommé le colonel Maunsell commandant de l'école "A" d'infanterie, à Frédérickton, et sous-adjutant du district; par conséquent ce n'est qu'une simple erreur de nom, en autant qu'il s'agit du commandant de la batterie "C" qui n'est pas encore organisée. C'est une réduction dans les dépenses, parce que, bien que commandant de l'école, il restera encore sous-adjutant général.

M. HOLTON: Ne reçoit-il pas le salaire de sous-adjutant général?

M. CARON: Non; il retire un salaire équivalent à l'allocation accordée au colonel Maunsell. Naturellement, comme il n'y a pas de caserne on doit lui donner une allocation pour payer son hôtel. C'est simplement une allocation ordinaire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelle est la force totale des batteries "A," "B" et "C"?

M. CARON: "A" et "B" 150 chacune, "C" n'aura que 100 hommes. La dépense pour la subsistance étant plus grande dans la Colombie-Britannique, j'ai pensé qu'il valait mieux ne la former que de 100 hommes, au lieu de 150.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Est-ce l'intention du gouvernement de faire instruire les soldats en garnison à Victoria, dans l'usage des torpilles?

M. CARON: Oui; c'est là une partie de notre programme.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur est-il en communication avec les autorités impériales à ce sujet?

M. CARON: Oui; depuis quelque temps.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Alors l'honorable monsieur et les autorités impériales ont l'intention de s'entendre pour protéger coopérativement le port de Victoria. Si je me rappelle bien, ce port, tout particulièrement, doit être défendu par les torpilles.

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui; et surtout le port d'Esquimalt.

M. BAKER (Victoria): Est-ce l'intention du gouvernement d'utiliser dans la formation de la batterie "C" les services des messieurs qui ont suivi un cours d'instruction de trois mois sous le colonel Holmes. Combien d'officiers seront-ils attachés à la batterie, et le choix en sera-t-il fait parmi ceux qui ont pris leur certificat dans la Colombie-Britannique?

M. CARON: Nous n'avons pas encore pu décider quels seront les officiers. Je ne connais pas les qualités des messieurs dont parle mon honorable ami, et l'organisation n'est pas à un point qui me permette de lui dire quels seront ces officiers. Le commandant sera le colonel Holmes, maintenant sous-adjutant général. Il n'y a pas de doute que lors de l'organisation de la batterie, tous ces points devront être soigneusement étudiés.

M. BAKER: Il y a environ quinze ou seize messieurs dans la Colombie-Britannique qui ont été soumis à un exercice rigoureux durant trois ou quatre mois, à leur grand détriment, et ont obtenu des certificats. J'ai des lettres d'eux, dans lesquelles ils disent ne pas désirer être laissés de côté dans la formation de la batterie. S'il doit y avoir trois ou cinq officiers attachés à cette batterie, comme je le crois — trois officiers, sergent payeur, et ainsi de suite, — ils devraient être choisis parmi ceux qui ont enduré la chaleur et le fardeau du jour dans la Colombie-Britannique. J'aimerais aussi savoir si le ministre de la milice est en état de dire que 100 hommes peuvent être trouvés pour le salaire.

M. CARON: C'est une des difficultés que nous avons à surmonter, mais je pense que nous pouvons facilement trouver les 100 hommes parmi la réserve de la marine royale,

parce que la différence dans le salaire sera comblée par la pension qu'ils reçoivent du gouvernement impérial.

M. BAKER : L'honorable monsieur peut-il dire combien d'officiers seront attachés à la batterie "C" à part le commandant ?

M. CARON : Nous en avons généralement cinq dans une batterie de 150 hommes. Il y en aura probablement trois ou quatre.

M. WELDON : Relativement à l'artillerie volontaire de Saint-Jean, je désire informer le ministre que la récente nomination du colonel Armstrong a causé un grand mécontentement et qu'un grand nombre d'officiers ont résigné. Le colonel Armstrong était dans la cavalerie du comté de King, d'où on l'a transféré à la tête de l'artillerie. Cela ne paraît pas juste de laisser de côté des officiers qui ont été longtemps dans l'artillerie, et de nommer le colonel Armstrong au commandement de ce corps. Je n'ai personnellement aucune objection au colonel Armstrong, qui est un de mes amis; mais sa nomination a donné lieu à beaucoup de récriminations. Vous ne pouvez prendre un journal qui ne dise que les officiers envoient leur résignation. Je crois que jusqu'à présent il y a environ 10 officiers qui se sont ainsi retirés de la batterie.

M. CARON : Je connais peu de choses de cette nomination. Elle a été faite de la manière ordinaire; c'est une affaire qui regarde plus le major général que moi. Je connais bien peu de choses à ce sujet, excepté, toutefois, que la recommandation a été faite par la voie officielle. Je ne sais pas pour quelle raison on l'aurait rejeté. La chose m'a été recommandée de la manière ordinaire, et je l'ai sanctionnée, et je regrette que cela ait causé du mécontentement. Mon honorable ami sait peut-être si le colonel Armstrong a obtenu un certificat d'officier d'artillerie. Je prendrai la chose en considération. Le seul fait qu'il est officier de cavalerie ne l'empêche pas de prendre le commandement de la batterie.

Paie et entretien des écoles de cavalerie et d'infanterie, à Québec, Frédéricton et Toronto..... \$171,000

M. FOSTER : Je désirerais attirer l'attention du ministre de la milice sur une question se rattachant à l'école d'infanterie de Frédéricton, je veux parler de la cantine. On m'a fait de très graves reproches, maintes et maintes fois, au sujet de la vente et de l'usage des liqueurs enivrantes dans l'école même. Je crois que cette question devrait recevoir toute l'attention du ministre. On a déjà fait des démarches pour abolir les cantines dans les camps tenus pendant l'été, et je suis convaincu que la population de Frédéricton approuvera cela, et je crois que l'école même approuverait l'abolition des cantines là. Quoique l'on puisse dire la nécessité d'avoir des liqueurs comme médicament, on ne peut dire que cela est utile pour le bon ordre de l'école, qui contient, pour la plupart des jeunes gens

Pièces d'artillerie améliorées \$3,000

M. CARON : Je demande \$3,000 pour compléter l'achat des canons requis pour remplacer les canons de petit calibre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Qu'y a-t-il eu de fait avec les \$15,000 votés l'année dernière ?

M. CARON : Ce crédit fut voté pour l'importation de canons de 6 pour armer nos différentes batteries du Canada, et qui jusqu'à présent n'ont eu que les vieux canons. En négociant nous sommes parvenus à avoir douze canons pour le montant voté, le gouvernement impérial étant toujours prêt à nous aider. Quatre de ces canons ont été envoyés à la batterie de Miramichi, et quatre à la batterie de Richmond, et le reste fut distribué parmi les autres batteries, d'après le rang d'ancienneté.

M. CARON

Salles d'exercice et champs de tir..... \$10,000

M. WATSON : Tous les champs de tir doivent-ils bénéficier de ce crédit ?

M. CARON : Oui.

M. WATSON : Il a été envoyé de très fortes requêtes du champ de la montagne de Pierre. L'association de tir dans le Manitoba, a dépensé beaucoup d'argent pour l'entretien de ce champ, qui a envoyé ici un nombre de bons tireurs, et a contribué sa grande part au parti de tireurs de Wimbledon. Je demanderai au gouvernement de considérer sérieusement cette question, vu que nous n'avons qu'un champ dans la province, et cela l'aiderait au plus haut degré. Il en coûte beaucoup à l'association pour entretenir ce champ, et les membres sont obligés de faire de grandes dépenses pour y arriver. Il y a environ trois ans, ils furent obligés de quitter la Pointe Douglas, qu'ils ont demandé au gouvernement de leur donner. J'espère que le gouvernement comprendra qu'ils ont droit à une aide additionnelle.

Entretien des propriétés militaires \$12,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A ma propre connaissance les propriétés à Kingston ont besoin de quelques réparations, sur le mur de devant du Fort Henry. Je ne crois pas qu'il soit une bonne défense aujourd'hui; mais il a une très mauvaise apparence, et comme les touristes qui descendent le Saint-Laurent le voient tombant en ruine dans la rivière, je crois que pour l'honneur du pays, on devrait faire quelque chose, et quelques centaines de dollars seraient peut-être suffisantes pour le mettre dans un état convenable.

M. VAIL : J'aimerais à savoir du ministre ce que l'on doit faire de certaines propriétés appartenant au département et que l'on a dit ne plus être requises pour les fins militaires. Il y a une petite propriété à Digby et une autre à Annapolis. Ont-elles été transportées ?

M. CARON : Lorsqu'une propriété est déclarée n'être plus utile au département, elle est transportée au département de l'intérieur.

M. VAIL : Il me semble que l'on devrait rendre ces transports publics.

M. CARON : Oui; il sera rendu public. Il sera publié dans la *Gazette Officielle*.

Edifices publics—Ottawa—Edifices publics additionnels, rue Wellington..... \$175 00

Sir HECTOR LANGEVIN : M. A. Charlebois est l'entrepreneur de ces bâtisses, et le contrat est daté du 20 septembre 1883, pour la somme de \$295,000. Cela ne comprend pas les traverses et le toit en fer. Le coût total a été estimé à \$503,000. Mais dans les devis servant de base au contrat, il y avait une certaine espèce de pierre de mentionnée comme type, mais l'entrepreneur pouvait fournir de la pierre que le principal architecte jugerait d'une égale qualité et satisfaisante. L'entrepreneur a soumis à cet architecte un certain lot de pierres comme échantillons, et finalement le principal architecte a déclaré l'une d'elles d'une qualité égale à celle mentionnée dans le devis. Celle-ci vient de Saint-Simon, près de Trois-Pistoles; mais après avoir fait quelques travaux dans cette carrière, on a considéré que cela prendrait trop de temps pour l'ouvrir et avoir les pierres en grande quantité et en blocs convenables. L'entrepreneur vit lui-même qu'il serait obligé de fournir d'autre pierre, et finalement on a choisi celle qui est maintenant sur le terrain. Elle vient d'une carrière du Nouveau-Brunswick et est apportée par les trains du chemin de fer Intercolonial.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Aller chercher là de la pierre pour Ottawa semble un peu loin. Je suppose qu'il y a 800 à 1,000 milles d'ici. Est-elle tout apportée par voie ferrée jusqu'ici ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui; elle vient par l'Intercolonial, le Grand-Tronc et le chemin de fer Atlantique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suppose que le ministre a examiné la question ; mais généralement parlant, je penserais que le transport de la pierre pour une bâtisse ici doit ajouter énormément et inutilement au coût de la construction. Le ministre a-t-il une idée du prix par pied cube ou par toise, ou de toute autre mesure ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne saurais dire, mais quelle que soit la distance, longue ou courte, le contrat a été pour la somme ronde de \$295,000. Par conséquent, si la distance est courte, tant mieux pour l'entrepreneur, mais celui-ci a trouvé que la pierre qu'il se procurait à cette carrière était une bonne pierre, dont l'ingénieur en chef a été satisfait, et qu'il n'aurait pu obtenir à un prix moins élevé que d'autre pierre de bonne qualité qu'il a achetée ; il pensait que bien que la distance fût plus grande, cependant le prix était assez bas pour lui permettre une pierre d'une qualité égale à celle de l'échantillon, et même lui permettre de réaliser un bénéfice de 5 ou 10 cents.

Bassin de radoub d'Esquimaht, pour le parachèvement..... \$400,000

Sir HECTOR LANGEVIN : Il y a eu un contrat de donner pour ceci. Les entrepreneurs sont MM. Larkin, Connolly et Cie. Le montant approximatif du contrat, suivant estimation, est d'environ \$375,000, bien que nous ne puissions pas donner le chiffre exact. En outre de cela, nous demandons des soumissions pour le caisson, et le contrat vient justement d'être accordé à la Compagnie de construction de Pont de Montréal.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le gouvernement anglais n'a-t-il pas contribué à cela.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui, il donnera \$265,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que les travaux, une fois terminés, seront suffisants pour recevoir un navire de guerre de première classe, ou un navire de guerre de la grandeur de ceux qui viennent à cette station ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je crois que oui ; mais je ne dis pas qu'il pourra recevoir le plus considérable des bateaux de la marine. Je ne crois pas qu'il le pourrait, mais la grandeur du bassin a été déterminée avec l'assentiment du gouvernement anglais et l'approbation de l'amirauté, et cela explique pourquoi ils ont accordé \$265,000. En outre, nous avons changé une des extrémités du bassin. Il devait avoir à une extrémité, une entrée, et à l'autre une issue devant le mettre en communication avec un autre bassin si nous en construisions un. Comme il n'était pas probable que nous pourrions en construire un autre avant longtemps, on a jugé qu'il valait mieux ne pas perdre l'espace à l'autre extrémité, mais l'arrondir comme il a été fait pour le bassin de Québec, et de cette manière nous avons gagné 50 pieds d'espace sans ajouter beaucoup au prix du contrat. Cela a été approuvé par l'amirauté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la dimension maintenant ?

Sir HECTOR LANGEVIN : La longueur sera à l'intérieur de 380 pieds clairs. On l'estimait ainsi avant l'extension de 50 pieds, et maintenant elle sera de 430 pieds.

M. BAKER (Victoria) : Le bassin est assez grand pour recevoir les vaisseaux de la dimension la plus grande qui viennent là. On ne s'attend pas d'y recevoir des vaisseaux ayant plus de 400 pieds de long. Le plus long qui soit entré là avait 386.

Havre de Port-Arthur et rivière Kaministiquia..... \$70,000

M. TROW : Quelle proportion accorderons-nous pour le havre de Port-Arthur et quelle proportion pour la rivière Kaministiquia ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le chiffre est de \$28,000 pour la Kaministiquia, et la balance pour le brise-lames à

Port-Arthur. Les autorités locales à Port-Arthur ont souscrit \$25,000 en outre de ce montant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je me rappelle bien, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a décidé de construire ses principaux éleveurs sur la rivière Kaministiquia et à Fort William ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Elle en a mis un à Port-Arthur et l'autre à Fort William.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mais le plus considérable est à Fort William ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui. Plusieurs pensaient que la rivière avait un lit de sable ; mais il a été démontré que c'était un lit d'argile, et l'argile est très dure. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a elle-même, récemment creusé en cet endroit. Il est tout probable qu'à la fin de la saison nous aurons un grand chenal, se rendant aussi loin que les travaux exécutés par la compagnie.

M. TROW : Le dragage se fait-il à l'embouchure de la rivière, dans la baie, ou en remontant la rivière.

Sir HECTOR LANGEVIN : Le creusage est à la barre, et elle a été coupée. Maintenant il y a certains endroits où nous désirons avoir la même profondeur qu'à la barre, afin que les grands vaisseaux puissent remonter la rivière. La profondeur est, je pense, en moyenne 16 pieds, et la largeur 100 pieds. Il y a un chenal de 3,700 pieds de long, 100 de large, 18 de profondeur moyenne, et 14½ au bord.

M. TROW : Cet ouvrage convenablement fait, de largeur et profondeur suffisantes, serait permanent, car c'est un lit naturel d'argile qu'il faut enlever, et une fois enlevé il ne cause plus de difficultés.

M. MILLS : Il est consolant de découvrir que le ministre trouve que l'ex-député de York-Ouest avait parfaitement raison relativement au site, pour l'établissement d'un havre à Port-Arthur. Nous nous rappelons la violente attaque dirigée alors contre le ministère par l'honorable député de Niagara (M. Plumb) et autres honorables messieurs. On se rappelle les enquêtes faites au Sénat, relativement à l'établissement de ce havre, et la grande erreur commise en plaçant le havre dans la Kaministiquia, au lieu de le placer à Port-Arthur. Maintenant l'action du gouvernement démontre parfaitement la sagesse de la conduite adoptée par l'honorable député de York-Est, lorsqu'il était ministre des travaux publics.

M. DAWSON : Je ne sache pas qu'ouvrir l'embouchure de la Kaministiquia est adopter la politique du ministre des travaux publics du précédent gouvernement. La place qu'il avait choisie était à quatre milles plus haut ; je pense que c'est une bonne politique d'ouvrir les deux places, à Port-Arthur et l'embouchure de la rivière. Les facilités du havre qui seront ainsi fournies, sont considérables.

M. TROW : La dépense d'une grosse somme d'argent à Port-Arthur n'a pas sa raison d'être, pour le simple motif que Port-Arthur n'a pas de havre, excepté au lac même, où il y a un courant de 24 milles, et qui est sujet à de fréquents orages et des rafales.

M. DAWSON : L'honorable monsieur dit qu'il y a un courant de 24 milles. Sa largeur extrême à l'est est de 12 milles, et au sud et au nord-ouest, c'est complètement abrité. Quant aux vagues se brisant sur les quais, il y a sur un quai en face de la ville, un petit hangar en planches, et qui est là depuis deux ans, et qu'une seule grosse vague aurait enlevé. Ceci prouve que le havre est bien abrité.

M. TROW : J'ai vu des navires qui ne pouvaient pas réussir durant des jours, à entrer dans le havre.

Havre du cap Tourmentin \$150,000

Sir HECTOR LANGEVIN : Ceci n'a pas été dépensé. C'est une grosse somme, et nous ne voulons faire aucune

erreur quant à l'emplacement. L'ingénieur en chef a fait faire un examen. J'ai décidé, après consultation avec l'ingénieur en chef du département, d'attendre qu'il ait pu visiter l'endroit lui-même afin d'obtenir certaine information dont il a besoin, concernant la localité. Il sera alors en état de faire rapport; il sera prêt à commencer l'ouvrage.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela sera-t-il d'aucun usage, excepté en hiver, comme protection contre la glace?

Edifices publics, Nouvelle-Ecosse \$91,525

Sir HECTOR LANGEVIN: Edifices publics d'Amherst—tout le montant requis pour parachever est \$29,798; de sorte que le crédit de 1884-85, \$19,800, finira l'ouvrage. L'item suivant, bureau de poste et douane, à Baddeck, \$4,000. Ceci est dans le comté de Victoria, N. E., et au chef-lieu du comté. Je pense que la population est petite. Les exportations se sont élevées, je crois, à environ \$89,926 pour l'année dernière. L'item suivant—édifices publics à Halifax—est requis pour quelques réparations au plancher, \$1,500; entrepôt d'examen à Halifax—ceci, avec le crédit de l'année dernière, finira les travaux; ils coûteront en tout, environ \$39,000. Le bureau de poste de Sydney-Nord—ce travail n'est pas encore commencé. Nous avons eu des difficultés à obtenir un morceau de terre convenable. Hôpital de marine à Sydney—je pense que c'est pour quelques réparations.

M. VAIL: Sydney va bien. Voilà trois édifices publics.

Sir HECTOR LANGEVIN: Cela paraît gros, mais ces items sont là depuis deux ans; \$200 pour l'hôpital de la marine à Sydney, sont pour la construction d'une petite bâtisse détachée pour recevoir les cadavres. Puis la douane, le bureau de poste, et la banque d'épargne de Truro—ceci est pour compléter. Puis le bureau de poste de Windsor—il faudra \$3,000 de plus que l'an dernier. Le coût sera environ \$32,000. Le bureau de poste de Yarmouth, \$10,000. Ces travaux progressent, ils coûteront environ \$37,000.

M. KIRK: J'aimerais à demander au ministre s'il a examiné en entier la requête faite pour une bâtisse à Guysboro. Je vois qu'il n'y a aucune somme dans ce crédit pour cet objet. Peut-être doit-on le placer dans les estimations supplémentaires.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crains de ne pouvoir répondre aujourd'hui à l'honorable monsieur. Je pense qu'il devra mentionner cette question quand les estimations supplémentaires viendront. Je serai alors en état de lui répondre. Je ne pouvais pas m'attendre à lui voir faire cette question, dans cette occasion, parce que ces travaux ne sont pas mentionnés parmi ces différents items.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Si nous devons encourir des dépenses extravagantes, telles que pour les reviseurs, etc., nous ne pouvons espérer avoir des bureaux de poste et des maisons de douane.

M. KIRK: L'honorable ministre des douanes dit qu'il n'a perçu que \$700 de droits de douane à Guysboro, l'an dernier. En regardant les estimés d'importation et d'exportation, dans les districts où ont été construits les bureaux de douane et de poste, je trouve que Guysboro reste à la tête d'un grand nombre d'entre eux. A Amherst, les exportations sont \$179,710, et les importations \$90,814; à Baddeck, les exportations sont \$50,643, et les importations \$36,321; à Sydney-Nord, exportations \$142,694, importations \$93,116; à Sydney, exportations, \$205,725; importations \$45,577; Arichat, exportations \$33,623; importations \$25,265; à Guysboro, exportations \$196,689; importations \$32,530; cependant l'honorable monsieur dit que vu le peu d'affaires à Guysboro, il n'est pas nécessaire d'y construire une bâtisse.

M. BOWELL: D'où viennent ces importations?

Sir HECTOR LANGEVIN

M. KIRK: Qu'importe d'où elles viennent, elles sont venues. J'ai déjà attiré l'attention sur le fait que le ministre a réduit les importations et les exportations du port de Guysboro, en séparant de ce port celui de Mulgrave, qui a été uni au comté voisin. En conséquence de cela, Guysboro semble atteindre un chiffre moindre qu'il ne serait autrement. Il serait très facile pour l'honorable monsieur, s'il enlevait tous les ports tributaires de Guysboro, de montrer que ses affaires sont très petites.

M. BOWELL: J'ai seulement parlé de la perception des droits de douanes à ce port. A Amherst \$25,000 ont été perçues—je ne parle pas des ports—tandis que \$700 seulement ont été perçus à Guysboro; à Mulgrave, on n'a perçu que \$900, de sorte que même en ajoutant cette somme aux chiffres de Guysboro, cela ne ferait pas beaucoup de différence.

M. KIRK: Quel loyer payez-vous annuellement?

M. BOWELL: Je ne sais pas.

M. KIRK: Vous payez un loyer triple pour une bâtisse qui est aussi employée comme chambre de caucus par le parti conservateur lors des élections. Par rapport au montant perçu à Guysboro, j'ose dire que si l'honorable monsieur analysait les montants perçus dans les ports que j'ai mentionnés il arriverait au même résultat que dans le cas de Guysboro.

Edifices publics, Ile du Prince-Edouard..... \$91,525.

Sir HECTOR LANGEVIN: La nouvelle bâtisse publique à Charlottetown est maintenant en voie de construction. Le bureau de poste de Montague—on s'est assuré d'un lot pour la construction de la bâtisse. Mais nous ne pouvons pas avoir un bon titre immédiatement. Le département de la justice est à s'enquérir de l'affaire afin d'obtenir tel titre. Edifices publics de Summerside, \$10,000; cette somme ne couvrira pas la balance des dépenses, il faudra encore \$3,000 l'an prochain. Le coût total sera d'environ \$33,000 ou \$34,000, y compris clôture, etc.

M. WELDON: Par rapport à la bâtisse publique à Charlottetown il y a eu un changement dans la pierre employée; elle venait d'abord de Cumberland, et ensuite on l'a prise à la rivière Jean.

Sir HECTOR LANGEVIN: Dans le devis de cette bâtisse on a mis les mêmes conditions que dans tous les autres; c'est-à-dire nous donnons un certain échantillon sur lequel doit être déterminée la qualité de la pierre. Dans ce cas, la pierre qui était fournie venait de la rivière Jean. L'autre jour on a dit que la pierre n'était pas bonne, et j'ai envoyé un employé, et il constata qu'une partie n'était pas aussi bonne que l'échantillon; cette partie a été mise de côté; alors, il alla à la carrière et il constata que exactement sur la rive apposée il y avait en quantité de la pierre égale à l'échantillon.

M. WELDON: De quelle partie du pays venait l'échantillon?

Sir HECTOR LANGEVIN: Je n'ai pas le devis ici, et je ne puis dire d'où elle venait.

M. WELDON: L'honorable monsieur a dit que l'échantillon venait du comté de Cumberland. J'aimerais à savoir de quelle partie du comté.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne puis dire.

M. McINTYRE: A-t-on fait quelque contrat pour la bâtisse de Montague? Ce montant a été voté il y a trois ans; je vois qu'il a été voté de nouveau. L'honorable monsieur a dit que le gouvernement faisait des démarches pour trouver un emplacement, mais il prend du temps à en arriver là. Il est inutile de placer des montants dans les estimés s'ils ne doivent pas être employés.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous nous sommes assurés d'un lot, et nous désirions avoir un titre clair, mais il faut qu'une enquête à ce sujet soit faite par un avocat du département de la justice, attendu que le titre n'a pas paru très bon.

M. McINTYRE : De qui prenez-vous le terrain ?

Sir HECTOR LANGEVIN : De la succession Lambert. Le lot a été acheté pour \$800, et l'argent a été déposé à la banque de Montréal; mais je ne voudrais pas, quelque pressant que soit le besoin, construire une bâtisse sur un lot avant d'être certain de la validité du titre; en conséquence, j'ai fait, comme bien des fois auparavant, différer la construction jusqu'à ce que le titre fût trouvé valide.

M. MACDONALD (King) : On devait procéder à la construction, mais on a trouvé que le titre était un peu défectueux. L'affaire était considérablement compliquée, mais on est sur le point de l'éclaircir, et le titre est correct. Il n'y a aucun doute que le ministre fera marcher la construction aussitôt que possible.

Edifices publics, Nouveau-Brunswick \$76,400

Sir HECTOR LANGEVIN : Le bureau de poste et maison de douane à Bathurst, \$12,000. Le montant du contrat est de \$8,325. Toute la bâtisse coûtera un peu moins que \$30,000. Le crédit cette année est de \$12,000; presque le même montant, l'année prochaine, \$11,600, sera requis pour finir. Le bureau de poste de Carlton, \$1,500; ceci complètera la bâtisse. Le coût total sera environ \$13,600. Le pénitencier de Dorchester, \$22,000. L'honorable monsieur sait que les travaux avancent à cet endroit. Ceci est requis pour remplir le contrat et pour les besoins les plus urgents sur lesquels on a appelé l'attention du ministre de la justice. L'année prochaine, il faudra \$3,000 pour finir. Le bureau de poste et maison de douane, Moncton, \$12,000. Cette somme est pour compléter les travaux et sera suffisante, d'après la déclaration qui m'en est faite.

M. WELDON : Le coût sera d'environ \$32,000.

Sir HECTOR LANGEVIN : Vous aurez à ajouter les mobiliers et garniture, le calorifère et accessoires, cela coûtera en tout \$40,000. Le bureau de poste et la maison de douane de New-Castle, \$20,000, la balance du contrat est de \$26,000, et les accessoires, le calorifère, etc, \$33,000. Ce n'est que le commencement, et l'année prochaine nous aurons besoin encore de \$12,000 ou \$15,000.

M. WELDON : Qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire avec la bâtisse maintenant employée comme maison de douane.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je suppose que nous aurons à en disposer. Maison de douane de Saint-Jean, \$1,400. Cette somme est pour quelques petites réparations à la bâtisse. Bureau de poste et maison de douane de Saint-Etienne, \$7,500. Les soumissions sont maintenant demandées.

Bâtisses publiques, Québec..... \$120,500

Sir HECTOR LANGEVIN : Bureau de poste de Hull, et bureau du revenu de l'intérieur, \$2,000. Station de quarantaine à la Grosse-Ile, \$10,000. Toute cette somme est nécessaire pour réparer les bâtisses. Vu que, heureusement, cette station n'a pas servi depuis plusieurs années, on a pu y faire les réparations, et l'année dernière, en vue des dangers du choléra, nous l'avons mise en ordre convenable, et par conséquent nous avons encouru des dépenses; et c'est pour cela que nous demandons un crédit dans les estimations supplémentaires. Nous avons aussi établi une ligne télégraphique avec Québec, afin de pouvoir communiquer librement avec la ville. Salle d'exercice à Montréal, \$90,000. Je suis sous l'impression que dans les estimations supplémentaires, il nous faudra demander un crédit pour les salles d'armes. La bâtisse est presque finie. Les bureaux d'inspection à Mont-

réal—pour parachèvement. Cette bâtisse était dans un très mauvais état, et nous avons cru un instant que nous serions obligés de la reconstruire. Les traverses et les planchers étaient détériorés et il nous a fallu les renouveler. Bâtisses publiques à Sorel, \$19,000. Cette somme ne suffira pas à compléter les travaux; il faudra encore près de \$11,000 l'année prochaine. Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, \$19,500. Cette somme est affectée aux matériaux et outils destinés aux criminels, tel que décrit dans l'estimé de l'architecte surintendant.

Edifices publics dans Ontario..... \$227,610

Sir HECTOR LANGEVIN : Amherstburg, \$8,000. On construisait dans cet endroit un édifice public, et ceci est pour le finir. Je crois cependant qu'il nous faudra encore \$2,000. Bureau de poste et maison de douane à Brockville, \$11,500; ce crédit suffira pour compléter ces travaux. Bureau de poste et maison de douane à Berlin, \$12,500. Il faudra environ \$4,500, l'année prochaine, pour compléter les travaux. Bureau de poste de Barrie, pour parachèvement, \$14,000. Il faudra, l'année prochaine, un nouveau crédit de pas moins que \$5,000. Bureau de poste à Brantford pour réparations et améliorations. Cet édifice est dans un mauvais état. Bureau de poste et maison de douane à Cornwall, \$8,500. Ce montant complètera les dépenses faites pour cette bâtisse. Bureau de poste et maison de douane de Clifton, \$5,500. Cela complètera les travaux. Bureau de poste et maison de douane de Galt, \$8,000. Ceci est pour une partie du contrat sur cette bâtisse, mais il nous faudra l'année prochaine un peu plus de \$14,000 pour compléter les travaux. Bureau de poste et maison de douane de Hamilton, \$92,000; je crois que ce crédit suffira pour compléter les travaux, et l'entrepreneur les a poussés vigoureusement, à la satisfaction du département. Pénitencier de Kingston, \$8,000.

Ceci est pour les travaux indiqués dans le rapport de l'architecte surintendant pour l'achat de machines devant compléter l'usine à gaz permanente, qui s'est faite à l'entreprise; pour des voyages de sable et de brique et ainsi de suite. Bureau de poste d'Orangeville, \$7,000. La construction de cette bâtisse avance bien, mais il nous faudra \$1,500 l'année prochaine pour la terminer. Bureau de poste et maison de douanes de Port-Hope, \$45,000. Le crédit est tout probablement pour terminer les travaux. Bureau de poste et maison de douanes à Peterborough, \$10,000. On n'a pas encore commencé ces travaux. On est en pourparlers au sujet du terrain où doivent être construites ces bâtisses. Bureau de poste et maison de douanes de Prescott, \$8,000. Il en est de même pour ces bâtisses. Hangards des émigrants à Sarnia. Il nous faut \$350.00 pour cela. Bureau de poste et maison de douanes de St-Thomas, \$13,600. Ceci est pour terminer les travaux. Bâtisse du revenu de l'intérieur à Toronto. Il faut faire à ces bâtisses des réparations pour le montant de \$1,660. Entrepôt d'examen à Toronto, \$12,600. Les honorables députés doivent se rappeler que nous avons construit une extension à ces bâtisses, et ce crédit n'est qu'environ un tiers de la somme que l'on s'attendait de payer; mais on n'a pu en bâtir davantage l'année dernière, non plus que cette année. Et nous avons dû nous restreindre au montant qui nous a été donné.

M. SMALL : Cela n'est pas pour de nouveaux travaux, n'est-ce pas ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non. Nous avons eu \$25,000 l'année dernière et \$12,000 cette année.

M. SMALL : Cela est en vertu de l'ancien contrat ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui; je le crois. La bâtisse que nous avons construite là est une allonge du corps principal; et à l'extrémité ouest nous avons l'intention de construire une autre allonge pour y mettre la machine, de manière que la bâtisse soit plus utile qu'elle ne l'est maintenant. Je crois que cela sera construit avec l'argent qui nous est donné,

laissant de côté pour l'année prochaine la question des machines.

Édifices publics au Manitoba..... \$90,612

Sir HECTOR LANGEVIN : Pénitencier du Manitoba, \$112,00 pour solder le compte du mobilier acheté en 1880. C'est un vieux compte qui a été laissé de côté parce que l'on n'a pu trouver l'officier qui devait le vérifier. Mais lorsque cet officier est allé à Winnipeg, nous l'avons chargé de faire rapport à ce sujet, et le compte, qui était de \$134,00, fut réduit à \$112,00. Pénitencier du Manitoba, \$37,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce là la bâtisse construite à la Montagne-de-Pierre ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui. Nous aimerions à demander plus que cela, mais nous ne pouvons le faire cette année. Nous avons l'intention de construire à part pour le gardien. Toute la partie qu'il occupe maintenant sera transformée en nouvelles cellules, et nous croyons que par ce moyen il ne sera pas nécessaire de construire une nouvelle aile avant deux ans peut-être, ce qui retardera la dépense. Salle d'exercice à Winnipeg, \$3,500. Cette bâtisse est donnée sous contrat et ce montant est pour solder la balance du contrat et aménager les arsenaux et payer le surintendant. Durant l'été une partie de cette bâtisse s'est écroulée, mais ce fut aux dépens de l'entrepreneur. J'étais peiné pour lui, mais c'était inévitable. Bureau de Winnipeg, \$50,000. Nous avons un contrat pour cela. Les travaux marchent bien ; mais il nous faudra une somme considérable d'argent pour compléter la bâtisse, qui nous coûtera environ \$90,000.

Édifices publics, territoires du Nord-Ouest..... \$37,070

Sir HECTOR LANGEVIN : Ecoles industrielles pour les sauvages à Qu'Appelle et à High River, \$11,000. Ceci est pour le parachèvement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Comment se fait-il qu'il n'y a eu aucune entrée l'année dernière, si cette somme est pour compléter les travaux.

Sir HECTOR LANGEVIN : Cette somme fut donnée au département de l'intérieur, et par un arrêté du conseil fut rapportée à mon département pour construire les bâtisses, vu que le département de l'intérieur n'avait pas d'officier convenable pour s'en occuper. J'ai vu la bâtisse à Qu'Appelle, à quelques acres de la mission. C'est une très bonne bâtisse, qui, je crois, répondra aux exigences.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suppose que l'honorable monsieur n'a aucun renseignement particulier à ce sujet ? Ça n'est pas strictement dans son département ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non. Je suppose que cela viendra quand nous nous occuperons du département des sauvages. Nouveau bureau d'agence de sauvages à Regina, \$6,000. Le bureau d'agence des sauvages est près de la salle du conseil du Nord-Ouest, et on a trouvé ce local trop petit. Il n'y avait pas d'espace suffisant pour les bureaux et les salles du comité, et par conséquent, comme la bâtisse du bureau d'agence des sauvages était voisine de la salle du conseil, nous avons cru que nous ferions bien d'établir une communication entre les deux et de construire un nouveau bureau d'agence à un endroit plus central. Dans ce but nous avons demandé un crédit de \$6,000. Prison et asile pour les lunatiques à Regina. Cette construction a été donnée sous contrat au prix d'environ \$16,000.

Réparations, mobilier, appareil de chauffage, etc..... \$360,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Allez-vous ajouter ici la lumière électrique.

Sir HECTOR LANGEVIN : Si nous avons la lumière électrique dans cette Chambre et au Sénat ainsi que dans les corridors, il faudra construire des engins au pied du cap, car il ne serait pas prudent de les avoir dans la bâtisse même. J'ai fait faire une évaluation, et le tout coûterait entre \$25,000 et \$27,000 comme dépenses d'installation,

Sir HECTOR LANGEVIN

et mes officiers me disent qu'ensuite la dépense annuelle sera d'environ les deux tiers ou la moitié de ce qu'elle est aujourd'hui pour le gaz. Si on met l'argent à ma disposition cette année, je m'efforcerai d'avoir avant la prochaine session, une meilleure lumière dans cette Chambre. Puis l'allocation pour le combustible et la lumière à Rideau Hall. Ceci est tout ce qui est demandé pour le gouverneur général.

Havres et rivières—Ile du Prince-Édouard. Balance de remboursement au gouvernement de l'Ile du Prince-Édouard dans le règlement de réclamations pour la construction et l'entretien du havre et des travaux d'importance publique dans la rivière, du premier juillet 1873 au mois de janvier 1883 \$24,240

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la somme totale que l'on paie ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Un peu plus que \$77,000. Le mode employé dans la distribution de ce montant est comme suit :—

Il y a une réclamation de la part du gouvernement de l'Ile, au sujet de havres et, du consentement de mes collègues, j'ai nommé une commission d'ingénieurs pour s'enquérir. Ces ingénieurs furent accompagnés d'un ingénieur du gouvernement local, et ils présentèrent un rapport à l'ingénieur en chef, qui déterminait quels ports étaient d'importance publique, et quels étaient d'importance locale. Ce rapport fut déposé devant le parlement, et nous avons choisi ceux que nous considérons d'une importance publique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le gouvernement de l'Ile du Prince-Édouard a-t-il accepté cette somme avec satisfaction ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui.

Havres et rivières, Nouveau-Brunswick \$31,000

Sir HECTOR LANGEVIN : Havre de Saint-Jean—brise-lames de la Pointe du Nègre—\$25,000. Ces travaux sont d'une très haute importance pour le port de Saint-Jean. Les tempêtes en ont détérioré une partie, et on y fait des réparations considérables.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'aimerais à savoir si cela doit avoir une fin. Depuis environ quinze ans ce havre est une source de dépense pour le Canada. J'aimerais à savoir, d'une manière approximative, combien de centaines de dollars il a coûté.

Sir HECTOR LANGEVIN : Voici ces dépenses en détail : pendant les quatre années finissant au mois de juin 1877, nous avons dépensé \$145,000 ; en 1878, \$80,000 ; en 1879, \$16,000 ; en 1880, \$5,900 ; en 1881, \$2,200 ; en 1882, \$5,200 ; en 1883, \$30,000 ; en 1884, \$41,000 ; en 1885, \$15,000 ; et maintenant nous demandons \$25,000. Le coût total est de \$344,000. L'honorable député veut savoir quand nous verrons la fin. Eh bien ! je suis allé à Saint-Jean, mais les travaux sont si considérables que je n'ai pu en voir la fin. Le fait est que c'est une protection pour le havre. C'est nécessaire, et le parlement l'a toujours compris, car pendant les 12 dernières années nous avons voté ces sommes considérables.

M. CAMERON (Huron) : Ce crédit est pour prolonger la brise-lames ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui. Je crois que c'est à la fin de 1882 qu'a eu lieu la tempête, et que nous avons dû dépenser \$30,000.

Havres et rivières, provinces maritimes—réparations et améliorations..... \$10,000

M. BAKER (Victoria) : En autant qu'il s'agit du Nouveau-Brunswick, comme province maritime, je demanderai à l'honorable monsieur si l'on doit affecter un certain montant pour cette province ?

Havres et rivières, province de Québec \$70,500

Sir HECTOR LANGEVIN : Le Nouveau Brunswick n'est pas compris ; mais cette province ne sera pas oubliée. A propos de l'item, nous avons dragné dans ce port, et au moyen de cette dépense l'on va nettoyer le chenal.

Quant à l'hôpital de la marine à Québec, \$4,000. Je crois que c'est l'honorable député de Québec (M. Langelier), qui a dit que certaines personnes atteintes de la petite vérole avaient été transportées à l'hôpital, à travers la ville. Lorsque ces quais seront terminés, les bateaux pourront se rendre directement des steamers à l'hôpital, sans passer par la ville.

Rivière Saint-Louis, \$5,000 ; c'est pour compléter les travaux commencés ; il y a trois ans.

Percé, \$3,000 ; c'est pour compléter l'achat de la pierre et du bois, et terminer les travaux à cet endroit.

Havres et rivières, Ontario \$55,500

Sir HECTOR LANGEVIN : Au sujet de \$24,000 pour Collingwood, lac Huron, c'est le montant requis pour terminer ce qui reste à construire du brise-lames, 600 pieds. Chenal Wilson, lac Huron, \$4,500 ; ce chenal est sur la route des vaisseaux allant à l'ouest. Il y a un phare sur le roc, qui a été découvert là et qui est à environ 10 pieds au-dessus de l'eau. En faisant enlever ce roc, on fait disparaître un grand danger pour les bateaux se dirigeant vers l'ouest. Petit-Courant, lac Huron, \$4,500. Il y a quelques années que ces travaux sont commencés, et ce crédit est pour leur parachèvement, d'après ce que me dit l'ingénieur en chef. Havre de Port-Hope, \$1,500. C'est pour terminer les réparations commencées sur la jetée ouest, et allonger le brise-lames. Nous avons voté un crédit de \$7,000 l'année dernière. Thornbury, lac Huron, \$1,000. Ce crédit est pour l'ouverture d'un passage de 12 pieds de profondeur à eau basse. Havre de Kingston, lac Ontario, \$400. C'est pour continuer les travaux que l'on exécute là depuis plusieurs années.

M. CAMERON (Huron) : Je ferai remarquer que l'année dernière il y a eu un crédit de \$4,000 pour le havre de Bayfield. Je demanderai si cette somme a été dépensée, ou s'il en reste encore quelque partie à dépenser. J'aimerais aussi à savoir si l'honorable monsieur a donné les travaux à l'entreprise, ou de quelle manière ils furent exécutés ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Comme ce havre n'est pas au nombre de ceux pour lesquels on doit voter des crédits cette année, je n'ai pas ici les renseignements voulus, mais si l'honorable monsieur le désire, je les lui donnerai à la prochaine séance de la Chambre.

M. CARON (Huron) : Je crois comprendre que les \$4,000, ou bien près, ont été dépensés. Je crois aussi comprendre que l'honorable monsieur n'a pas donné ces travaux à l'entreprise, mais les a donnés à faire, à la journée, en employant le surintendant. Je sais, d'après les renseignements que j'ai reçus de la localité, que pour \$4,000 dépensés, il n'y a pas eu de fait pour une valeur de \$100, que l'ouvrage a été fait avec négligence, et que durant presque tout l'automne, le surintendant n'a réellement rien fait. Si l'honorable monsieur veut s'enquérir sur la condition de ce havre, et la valeur de l'argent public dépensé en cet endroit là, il pourra voir qu'il n'y a en réalité rien de fait pour cet argent. C'est là une nouvelle preuve de l'absurdité de l'idée de faire faire des ouvrages publics de cette sorte à la journée, en nommant comme surintendant pour les surveiller quelque favori du gouvernement, comme dans le cas actuel. Je crois que le conseil du village a fait une requête au département sur ce sujet, et je sais que les gens de la localité se sont plaints amèrement de ce que l'octroi libéral qui a été fait ait été gaspillé dans ces travaux.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne suis pas en état de contredire ce que l'honorable monsieur dit. Mais je regrette

qu'il n'ait pas appelé mon attention sur ce fait, ou qu'il ne m'ait notifié qu'il y appellerait mon attention, alors j'aurais pu me préparer à lui répondre. Je ne pouvais m'attendre à ce que cela vint devant la Chambre ce soir : mais je puis dire que j'ignore qu'il y ait quelque plainte de faite, bien que la chose soit possible. Après la déclaration de l'honorable monsieur, j'aurai soin de m'assurer comment les choses sont et je les ferai connaître telles que je les trouverai ; s'il y a eu mal administration, l'officier responsable devra rendre compte de sa conduite.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable monsieur voudrait-il expliquer pourquoi les travaux n'ont pas été donnés sur soumission ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne puis donner plus d'information à ce sujet, attendu que je ne puis retenir toutes ces choses dans ma mémoire ; l'honorable monsieur peut retenir cette affaire dans sa mémoire, parce que son attention est spécialement attirée sur cet ouvrage ; mais s'il avait eu à s'occuper de 350 ouvrages différents, il serait incapable de se les rappeler tous, ou probablement en confondrait quelques-uns avec d'autres. Je lui donnerai plus ample information la prochaine fois que je viendrai à la Chambre.

M. CAMERON (Huron) : N'est-ce pas la règle du département que ces ouvrages soient donnés sur soumission ?

Sir HECTOR LANGEVIN : La règle est de donner des contrats pour tous les travaux considérables ; mais quand ce sont de petits travaux et que l'on considère que l'intérêt public ne l'exige pas, et que l'ouvrage sera fait mieux à la journée, il est fait à la journée. Que c'est là le système suivi sous tous les gouvernements, et l'acte des travaux publics n'exige pas que les ouvrages d'une valeur moindre que \$10,000 soient faits sous contrat. Je ne suis pas cependant cette règle. En général je demande des soumissions, je trouve que c'est moins de peine pour le département, que c'est plus satisfaisant et qu'il y a moins de responsabilité, et dans le cas actuel, je ne puis me rappeler pourquoi était cet argent. L'honorable monsieur peut persister dans son affirmation, si cela lui plaît, mais je suis incapable de lui donner l'information, et je pense qu'il ferait mieux de différer ses remarques jusqu'à ce que je sois en état de lui répondre et qu'il soit lui-même bien renseigné sur ce point. Je dois le remercier d'avoir appelé mon attention sur ce sujet, car je ne permettrai pas à un officier de mon département de faire ce qu'il ne devrait pas faire. S'il a manqué aux instructions qu'il avait reçu, s'il a gaspillé de l'argent, il doit être puni, mais jusqu'à ce que j'aie eu la preuve, et que j'aie vu l'ingénieur en chef, je ne puis accepter la déclaration de l'honorable monsieur, mais je le remercie d'avoir attiré mon attention sur ce fait. Je vais m'enquérir et je pourrai lui répondre à la prochaine session.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il m'est arrivé de visiter cette localité à la fin de l'automne dernier, et j'ai appris de certaines personnes sur les lieux—de fait par des personnes que le gouvernement emploie—qu'elles travaillaient à cet ouvrage depuis le mois de juillet. C'était en octobre ou novembre. L'entrée de ce port était obstruée par 10 ou 12 pieds de sable, je pourrais dire, et il était très évident, même pour les personnes non compétentes, qu'il n'était résulté aucun bien des dépenses faites jusqu'à présent. Je ne sais pas combien des \$4,000 a été dépensé jusqu'à l'époque de ma visite, mais je crois qu'il y en a eu une grande partie, et même plus de la moitié. Je pense qu'on a fait quelque tentative pour enlever le sable, mais dans tous les cas, aujourd'hui, une chaloupe même ne peut entrer ni sortir du port, tant l'entrée est obstruée. Ce port de Bayfield nous a déjà coûté beaucoup d'argent, et cette côte est tellement exposée, que c'est une question importante, partout où l'on peut avoir un petit port, de l'ouvrir aux plus petits navires qui naviguent sur le lac.

M. MILLS : Je remarque que le crédit que demande l'honorable monsieur est d'un cinquième moins élevé que l'année dernière. Cela n'indique pas chez l'honorable monsieur une grande confiance dans la prospérité du pays.

Sir HECTOR LANGEVIN : Au sujet du port à Bayfield, on a fait des efforts pour enlever la barre, et deux ou trois jours après une tempête est survenue qui a mis le port dans une aussi mauvaise position qu'il était auparavant. Je suis certain que les gens ont dû être peinés de voir tout les travaux et dépenses perdus. Mais je donnerai les faits à l'honorable monsieur à la prochaine séance, et si l'officier est on tort il sera puni.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans tous les cas je dirai qu'à moins que le gouvernement ait l'intention d'abandonner entièrement ce port, il est absolument nécessaire de voter un crédit pour enlever les obstructions. Cette côte est d'une telle nature que si l'on néglige ce sable, il va s'accumuler d'une telle manière, que dans quelques années il sera excessivement dispendieux de l'enlever.

M. CAMERON (Huron) : C'est le seul port entre Goderich et Sarnia. Une somme considérable d'argent a été dépensée pour ce port, et une grande partie venait de source privée. Quand pour la première fois le gouvernement fédéral s'occupa de ces travaux, environ \$200,000 avaient été dépensés par les autorités locales, et l'on pensait que dans l'intérêt public une somme semblable devait être votée par le parlement, ce qui fut fait. Si on laisse les choses telles qu'elles sont aujourd'hui, avant longtemps ce port sera complètement inutile. Il se fait dans cet endroit un commerce considérable, surtout par les bateaux pêcheurs et goélettes.

Havres et rivières, Manitoba \$1,000

M. WATSON : J'aimerais à demander au ministre si c'est le seul crédit que l'on va donner au Manitoba cette année ? L'année dernière \$10,000 furent votés pour faire faire des explorations dans la rivière à la Poule-d'Eau, et la plus grande partie de l'argent fut dépensé à faire des préparatifs pour le dragage de la rivière, et améliorations sur le lac. On n'a rien fait des instruments qui sont encore à Westbourne. Est-ce l'intention du ministre de mettre dans les estimations supplémentaires un crédit pour permettre de tirer du profit de ces préparatifs.

Sir HECTOR LANGEVIN : Ces items sont les estimations ordinaires pour continuer les travaux déjà entrepris; pour les travaux nouveaux il sera demandé des crédits supplémentaires, et je ne puis dire maintenant à l'honorable monsieur quels seront les nouveaux items.

Dragage pour payer les dépenses \$117,400

M. CAMERON (Huron) : Sont-ce les dragueurs achetés l'année dernière des Américains pour \$50,000 ?

M. KIRK : Le ministre a-t-il décidé dans quel endroit, dans la Nouvelle-Ecosse, le dragage serait fait cette année ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Ces travaux sont faits conformément au rapport de l'ingénieur en chef, là où ils sont le plus requis. Je ne puis indiquer maintenant l'endroit exact, parce que les rapports de l'ingénieur ne viennent qu'après la session.

M. KIRK : Pourquoi y a-t-il tant de différence en moins, entre le crédit de cette année et celui de l'année dernière ? Est-ce parce qu'il y a moins d'ouvrage à faire ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non; ce n'est pas parce que nous avons moins d'ouvrage à faire; mais parce que nous avons moins d'argent à dépenser.

M. WATSON : Je désirerais demander où seront dépensées les \$10,000, au Manitoba ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le dragueur a été employé à débarrasser l'entrée du lac Winnipeg à la rivière Rouge, mais il n'a commencé qu'à la fin de l'exercice, et je sup-

Sir HECTOR LANGEVIN

pose que l'ingénieur en chef recommandera la continuation des travaux.

M. WATSON : Cet argent sera-t-il tout dépensé sur le lac Winnipeg ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne dis pas cela. On le dépensera là où le besoin se fera sentir d'avantage.

M. WATSON : Je crois que l'on a constaté que le dragueur *Sir Hector* avait un tirant d'eau trop considérable pour passer par-dessus la barre, de sorte qu'il a fallu commencer l'ouvrage du côté de la rivière, et au lieu de transporter la boue et le sable dans le lac, il la transporte au haut de la rivière. Je pense que l'on a commis une erreur en prenant un dragueur tirant huit pieds d'eau pour passer sur une barre où il n'y a que six pieds, et je crains qu'une grande partie de l'ouvrage fait n'ait pour conséquence de laisser le sable remplir de nouveau le chenal. Si cet ouvrage doit être encore fait, je crois qu'il vaudrait mieux le faire du côté opposé.

Sir HECTOR LANGEVIN : Il y a eu d'abord quelques difficultés à cause du peu de profondeur de l'eau, mais ensuite le dragueur a fait un bon service. Quelque temps a pu être perdu en essayant de travailler d'un côté ou de l'autre, mais l'ingénieur en chef m'a dit qu'il était convaincu que ce dragueur ferait l'ouvrage. Naturellement si nous trouvons que la déclaration de l'honorable monsieur est correcte et qu'il soit inutile de travailler là, nous devons arrêter et ne pas dépenser l'argent; c'est tout. L'honorable monsieur peut être certain que si nous nous apercevons qu'en employant le dragueur il produit l'effet qu'il dit, nous ne dépenserons pas l'argent, et je remercie l'honorable monsieur pour avoir attiré mon attention sur ce point.

M. WATSON : Je n'ai pas appelé l'attention de l'honorable monsieur sur le fait que l'argent ne pourrait pas être bien dépensé en débarrassant le chenal. Je pense que l'argent peut être dépensé là aussi avantageusement qu'en aucun autre endroit du Canada; mais il me semble que c'est travailler de reculons que de porter la terre en haut du courant lorsqu'elle devrait être portée au bas. Ordinairement, le rebut est transporté dans le lac et non pas en haut de la rivière. Si j'ai appelé l'attention du ministre sur ce point, ce n'est pas dans l'intention de lui faire retirer ce crédit; mais je pense qu'il devrait s'enquérir à ce sujet avant de dépenser plus d'argent, parce que le système actuel n'améliorera pas le chenal comme il devrait l'être. Le lac Manitoba est un lac sur lequel il y a beaucoup de trafic, et il paraît que les troupes et les provisions venant du Nord-Ouest seront ramenées par cette route, et il est de première nécessité que la capacité du chenal soit augmentée.

Lignes télégraphiques \$15,250

Sir HECTOR LANGEVIN : La reconstruction de la ligne entre Battleford et Edmonton, *via* Fort-Pitt, \$12,000. La ligne, lorsqu'elle a été construite en premier lieu, il y a des années, n'a pas été placée où elle devrait être; il y a des marais et des obstacles sur la route, et le bois pour les poteaux est très mauvais. Nous pensons qu'en construisant dans la direction du Nord-Ouest, nous aurions plus de succès. Je ne suis pas en état de dire si nous serons capables de la prolonger cette année. Ce montant pourrait simplement réparer la ligne actuelle, et nous attendrions au printemps pour voir si nous construirons une autre ligne. La ligne de ceinture entre le fort Carleton et Stoddart, sur l'embranchement de Prince-Albert, \$2,500. Les honorables messieurs doivent avoir remarqué que durant les troubles du Nord-Ouest, cette petite ligne a été d'une grande utilité. C'est une petite ligne de 14 à 15 milles. De Saskatoon, Saskatchewan, à la traversée de Clark, \$750. C'est pour aider les gens de la Saskatchewan à se mettre en communication avec la ligne principale.

Le comité se lève et rapporte progrès.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à une heure a.m., samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 30 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRÉLIMINAIRES.

TRIAGE ET MESURAGE DU BOIS.

M. COSTIGAN : Je propose que la Chambre concoure dans la résolution concernant le triage et le mesurage du bois dans Ontario et Québec.

M. CHARLTON : Je demanderai quels sont les articles que ces trieurs mettraient de côté—le bois de rebut, les mâts, et autres articles ?

M. COSTIGAN : Les madriers aussi.

M. CHARLTON : Quel est le type du madrier, combien de pieds de superficie ?

M. COSTIGAN : Environ 1,980 pieds.

La Chambre accorde son concours à cette résolution.

M. COSTIGAN : Je présente le bill (n° 154) à l'effet d'amender les actes concernant le triage et le mesurage du bois dans les provinces d'Ontario et de Québec.

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

SUBSIDES—CONCOURS.

La Chambre considère la résolution rapportée du comité des subsides.

Collège militaire royal du Canada..... \$59,000.

M. CARON : J'ai promis de donner les noms des cadets actuellement en service actif; il y en a 29 en tout. Voici leurs noms : Doucet, Wise, Weller, Tomlinson, C. E. Cartwright, Wood, Casgrain, Daygner, Sanders, Nanton, Coryell, Leonard, Greig, Freer, Sears, Laidlaw, R. Cartwright, O'Gilvie, Chalmers, Nuthell, Rivers, Perry, Laurie, R. Strange, Woodman, Dixon et Hesketh.

Ecole industrielle des sauvages à Qu'Appelle, et à High River—pour parachèvement..... \$11,000.

M. MILLS : Je pense que le ministre en charge des affaires des sauvages ferait bien de nous donner quelques renseignements relativement à ces écoles, dire combien d'enfants sauvages y assistent, qui en a la direction, et comment il se fait que l'on ait décidé de faire cette dépense. Nous n'avons pas encore eu le moindre renseignement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le plan était d'utiliser les bâtisses publiques à Battleford comme écoles industrielles protestantes, et au lieu d'avoir une grande école pour les catholiques, on a pensé, après avoir consulté les archevêques et évêques, dans le Nord-Ouest, qu'il valait mieux avoir deux petites écoles, une dans le voisinage de fort Qu'Appelle et l'autre près des montagnes Rocheuses, sous la direction du Père Lacombe. Ces écoles sont à leur début et pour l'enfance. Je ne suis pas capable de dire maintenant, avant d'avoir les documents, où sont rendus les travaux.

M. MACKENZIE : Les bâtisses sont levées ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne crois pas qu'ils soient achevés; mais qu'elles sont à leur début. Lorsque

les estimations concernant les sauvages viendront, je serai heureux d'obtenir des informations pour l'honorable monsieur.

M. MACKENZIE : J'ai compris que l'école à Qu'Appelle était pour les métis.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh non. L'école à Qu'Appelle est sous la direction du père Hugonnard. C'est dans le diocèse de l'archevêque Taché. L'autre, plus à l'ouest est pour les Pieds-Noirs et les Gens-du-Sang, de la rivière du Daim-Rouge, est sous la direction de l'évêque Grandin, évêque de Saint-Albert. Les deux écoles sont pour les enfants sauvages et non pas pour les métis.

Havres et rivières—Réparations et améliorations générales, provinces maritimes..... \$10,000

M. VAIL : Une très forte proportion de cette somme est, selon moi, détournée de sa véritable destination. Je remarque par les comptes publics de l'année dernière, qu'au-dessus de \$2,000, de l'année précédente, ont été ajoutés aux \$10,000, soit une somme de \$12,426, dont pas moins que \$4,300 ont été payés pour salaires et dépenses de voyages des ingénieurs.

Il me semble que ce n'est pas très juste de distraire une somme aussi forte d'un aussi petit octroi destiné aux réparations des travaux seulement. J'appelle l'attention du ministre des travaux publics sur ce fait, afin qu'il puisse faire une petite enquête et voir si ces dépenses ne peuvent pas être mises au compte général des travaux publics, afin de ne pas diminuer le montant affecté aux réparations.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous n'avons pas un crédit spécial pour ces ingénieurs, qui ne sont employés que temporairement, et nous devons charger leurs dépenses à un crédit destiné à la partie du pays où ils sont employés. S'ils sont employés dans les provinces maritimes nous mettrons les dépenses à un des crédits pour cette province au lieu de le distribuer dans les différents crédits. Il en a toujours été ainsi; je ne pense pas que cela fasse aucune différence. Par rapport au crédit de \$4,000 de l'an dernier pour l'amélioration du havre de Bayfield, je regrette que les honorables députés de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) et Huron-Ouest (M. Cameron), ne soient pas ici, comme le dernier de ces deux messieurs a fait une déclaration à propos du havre, et a été légèrement appuyé par l'autre honorable député, qui n'attache pas autant d'importance à l'affaire; j'ai dit alors que si les honorables messieurs m'avaient donné avis de leur intention de soulever la question, qui ne se rattache pas aux estimations alors devant la Chambre, j'aurais été préparé à leur répondre, si l'affirmation faite par l'honorable monsieur eût été exacte, s'il eût été bien renseigné, car je ne suppose pas qu'aucun député ferait une affirmation qu'il saurait n'être pas exacte,—l'employé qui aurait mal agi aurait dû être puni. J'ai obtenu des informations du département depuis, et je lirai la déclaration suivante, qui répond à l'accusation de l'honorable monsieur :

A la dernière session du parlement la somme de \$4,000 fut votée pour réparer le port de Bayfield, Ontario. Comme on avait porté à la connaissance du département que, par suite d'une brèche à la jetée du nord, le sable s'était accumulé à l'entrée du port, au point de le fermer complètement, et d'empêcher l'entrée et la sortie des bateaux pêcheurs, la somme de \$200 a été dépensée pour ouvrir un chenal suffisant. Des arrangements ont été faits de suite pour se procurer le bois nécessaire aux réparations de la brèche dans la jetée, et à l'extension de cette jetée, à une distance de 500 pieds dans la direction est dans le port, afin de protéger le côté nord du bassin. Cet ouvrage a été commencé en juillet dernier et a progressé d'une manière avantageuse jusqu'à octobre, époque à laquelle on jugea nécessaire, vu le temps orageux, de suspendre les travaux. Ce printemps on a repris et achevé ces travaux; dont la largeur a un peu plus que 600 pieds. A l'appui de ceci j'envoie deux photographies prises par l'ingénieur en fonction en mai dernier, montrant la position et la nature des travaux faits et achevés par le département, à Bayfield. Le dragueur Challenge est prêt—aussitôt qu'il aura terminé son travail à Kincardine—à aller à Bayfield, et à enlever le banc de sable qui s'y est formé. Les matières enlevées seront mises sur les travaux en pilotis, pour faire une grève solide comme auparavant, dans la direction nord. L'ouvrage dont on parle ci-dessus a été fait à la journée, sous la surveillance de M. Gray, assistant ingénieur du département, avec M.

James Addison de Goderich, comme contre-maître. On en a agi ainsi parce que, vu l'étendue des travaux endommagés dans la jetée nord, il était impossible de préparer un devis de l'ouvrage à faire comme réparation, et on a jugé convenable de le faire à la journée, afin de pouvoir rencontrer toutes les exigences de suite et sans délai.

Le dragueur n'a été que peu de temps à cet endroit, faisant de l'ouvrage pour \$200, afin d'obtenir un chenal pour les bateaux-pêcheurs pendant que la fermeture de la brèche dans la jetée nord se faisait. L'ouvrage se fit durant la saison, il fut terminé au printemps. Ainsi nous avons fermé la brèche, et le port est de nouveau comme il était auparavant, à l'exception qu'il y a une barre de sable qui a été formée par le fait qu'une autre issue s'est faite par la brèche de la jetée. Le dragueur ira là et la débayera. Je n'ai aucun doute que cette déclaration sera satisfaisante; mais je pense qu'il sera plus satisfaisant pour les honorables messieurs de voir par eux-mêmes comment les travaux sont faits. Ainsi, loin d'avoir gaspillé les \$400 que le gouvernement a donnés à mon département pour cette fin, l'argent a été très bien employé, comme ces deux photographies le font voir.

M. MILLS: Je pense que l'honorable député de Huron s'est plaint que l'ouvrage avait été fait à la journée au lieu d'être donné à l'entreprise, que la nature de l'ouvrage devant être fait n'a pas été annoncé et que l'on n'avait pas demandé de soumissions; et il a dit, ce que la déclaration du ministre semble confirmer, que le port est encore obstrué par un banc de sable à son entrée. Cet ouvrage est à recommencer. L'honorable monsieur n'a pas dit quel avait été le coût des réparations à la jetée, et s'il était resté en deçà des \$3,000 ou non, et ce que coûtera l'enlèvement du banc de sable.

Sir HECTOR LANGEVIN: Quant à la déclaration faite par l'honorable député de Huron, au sujet de l'ouvrage fait à la journée, j'ai donné la bonne et forte raison, mentionnée par l'ingénieur en chef, que cela avait été fait ainsi parce que le département ne savait pas au juste le dommage que la jetée avait causé. Mais les honorables messieurs verront que les nouveaux travaux du côté ouest du port sont très bons, et que lorsque la vase qui s'est accumulée à l'entrée du port sera enlevée et rejetée derrière le pilotis, on aura un ouvrage solide.

L'honorable monsieur désire savoir quel en est le coût. Il a coûté le montant d'argent que le gouvernement a mis à ma disposition, et il faudra un peu plus d'argent qui sera pris au compte général des travaux pour enlever la barre, dépense nécessaire afin de mettre ces travaux dans un état convenable. J'ai fait cette déclaration, parce que j'ai pensé qu'il était dû à mon département et à moi-même que le parlement sache que cet ouvrage a été fait convenablement, et que l'argent dépensé, l'année dernière, pour enlever la barre, n'a été que la somme minime de \$200, et que cela était nécessaire pour faciliter l'entrée et la sortie des bateaux pendant que les autres travaux étaient exécutés.

Dragage..... \$117,400

M. CHARLTON: Je désire demander où l'on prendra le matériel à dragage?

Sir HECTOR LANGEVIN: Cet item est pour faire de grandes réparations à trois des dragueurs actuels, l'un desquels a besoin de nouvelles chaudières, et les autres de différentes réparations. Ce montant n'est pas pour du nouveau matériel.

M. CHARLTON: Est-ce pour des réparations à des dragueurs pris à Lockport?

Sir HECTOR LANGEVIN: Non. Ces dragueurs sont très bons, en parfait ordre. Comme l'honorable monsieur se le rappellera ils ont été obtenus, et avec raison, à cet endroit et à cette époque, parce que nous ne pouvions pas les fabriquer dans le pays.

M. WATSON: Où va-t-on dépenser le montant de \$10,000 pour dragage au Manitoba.

Sir HECTOR LANGEVIN

Sir HECTOR LANGEVIN: J'ai déjà dit qu'une partie du montant serait pour draguer à l'embouchure de la rivière Rouge. Je craignais que l'honorable monsieur ne s'opposât à ce que cet ouvrage se fit, et c'est ce que j'ai donné à entendre à l'honorable monsieur. Je pense que ce sera un bon ouvrage, et à l'endroit convenable. Nous pouvons avoir éprouvé des difficultés dans le commencement, mais elles seront surmontées, et si l'honorable monsieur a quelque loisir il pourrait visiter les travaux et voir comment ils sont exécutés.

M. WATSON: Je pensais que probablement quelque chose de ce montant serait dépensé au lac Manitoba.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne suis pas en état de répondre à l'honorable monsieur sur ce point.

REGLEMENT DES RÉCLAMATIONS DU MANITOBA.

La Chambre se forme en comité pour considérer de nouvelles résolutions proposées pour le règlement des réclamations faites par la province du Manitoba au gouvernement fédéral.

(En comité.)

M. BLAKE: Je pensais que cela devait continuer jusqu'à \$150,000.

M. BOWELL: L'allocation *per capita* est basée sur \$150,000. La dette est basée sur \$125,000.

M. MILLS: Quel est le montant des dépenses dans la province du Manitoba que l'on peut mettre au crédit de cette province, sous ces deux chapitres.

M. BOWELL: Je ne suis pas en état de répondre. J'ai fait des recherches spéciales pour m'assurer s'il n'y avait pas moyen d'obtenir des informations pour la Chambre, mais j'ai vu que je ne le pouvais. Il y a eu un montant considérable de dépenses pendant un certain nombre d'années; il faudra faire une enquête complète avant d'obtenir la somme imputable à ce compte du capital augmenté. Et ce sera matière d'enquête à l'avenir et d'entente entre la province et le gouvernement fédéral.

Sur la résolution 2,

M. WATSON: Le ministre a-t-il une idée de l'étendue de terrain qui sera accordée au Manitoba.

M. BOWELL: J'ai fait des recherches, et un ou deux commis ont été mis à l'œuvre pour connaître la quantité de terre marécageuse qui serait comprise dans cette partie de la province qui a déjà été explorée; mais je n'ai pu l'obtenir comme je m'y attendais. Comme l'honorable monsieur le sait, au sujet de cette partie de la province qui n'est pas encore explorée, il est impossible de se former une idée même approximative de la quantité de terre qui sera comprise par cette résolution. Je ne puis que répéter que le désir et l'intention du gouvernement est d'être dans le règlement de cette question aussi libéral que possible d'après les termes de la résolution.

M. MILLS: J'ai compris d'après ce qu'a dit l'honorable monsieur, que le gouvernement n'admettait pas qu'il donnait au Manitoba, comme terres marécageuses, les terres devenues impropres à la colonisation par suite du débordement du lac Manitoba. Je comprends que ces terres submergées—et c'est une grande partie du territoire pendant la saison des hautes eaux—pourraient être rendues propres à la culture et à la colonisation par le système de drainage dans le pays en draguant la rivière à la Poule-d'Eau, et pour une dépense de quelques milliers de dollars, au-delà de 100,000 acres de terre seraient mis au nombre des terres arables. Il est aussi bien que la Chambre sache ce que le gouvernement fait en cette affaire, parce qu'il serait très important que le gouvernement du Manitoba sût qu'il obtiendrait 100,000

acres de terre près de Winnipeg, ou près de la partie colonisée de la province pour quelques milliers de dollars.

M. BOWELL: L'honorable député a donné une trop large interprétation à ce que j'ai dit. J'ai dit que les terres qui ont été submergées, soit au printemps, soit à l'automne, par la crue des eaux, ne pouvaient être appelées terres marécageuses, et je crois que l'interprétation donnée à cette expression par le gouvernement américain, en concédant des terres aux différents États, sera adoptée par le gouvernement du Canada. Si ces terres submergées par la crue des eaux du lac Manitoba doivent être désignées comme terres marécageuses, je répète ce que j'ai dit l'autre soir, c'est une question sur laquelle je ne suis pas prêt à répondre d'une manière définitive. Il y a dans le Manitoba de grandes étendues de terres qui, quelques fois sont submergées durant le printemps et s'assèchent durant l'été et qui, non seulement fournissent de bons pâturages mais encore produisent les meilleures moissons. Je sais que la question des terres submergées dans les environs du lac Manitoba est depuis nombre d'années devant le gouvernement du Canada. On a exploré les terres et on a évalué ce qu'il en coûterait pour endiguer les eaux du lac. Il n'y a aucun doute que le gouvernement du Manitoba mettra cette question devant le gouvernement fédéral. Si ce dernier doit encourir les dépenses d'endiguer les eaux du lac Manitoba et par là améliorer les terres qui, il y a quelques années étaient sèches et sur lesquelles étaient établis des colons, je suppose que ces terres lui appartiendraient comme compensation des dépenses ainsi encourues. Cependant, s'il y avait des arrangements de faits entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba, pour la concession de ces terres à ce dernier, à la condition qu'elles seraient drainées, asséchées et améliorées, ce sera une question à décider. Mais les terres qui ne sont que parfois submergées par la crue des eaux, ne peuvent être appelées terres marécageuses. Toutes terres, reconnues comme marécageuses, seront concédées à la province du Manitoba.

M. MILLS: J'ai compris que l'honorable monsieur disait que ces terres ne seraient pas considérées comme marécageuse et ne seraient pas concédées. Je crois qu'il serait convenable pour nous de connaître d'une manière certaine les terres réellement concédées. Savoir si le gouvernement en dehors de ce contrat se proposerait d'accorder d'autres terres au Manitoba, moyennant certaines conditions d'intérêt public, est une question tout à fait différente. Mais ce à quoi le Manitoba a droit par ce contrat, devrait être, je crois, clairement défini, afin que le peuple, ici, de même qu'au Manitoba, puisse voir précisément comment une des parties contractantes comprend et interprète le contrat, et afin que la Chambre, en accordant sa sanction aux procédures, puisse savoir ce qu'elle fait. Je ne dis pas que l'on ne doit pas agir franchement et libéralement avec la province du Manitoba; mais, je crois que nous devrions savoir d'une manière précise ce que comporte le contrat, afin que s'il s'élevait une discussion—et je crois qu'il est fort possible, que, au lieu de poser les bases d'un règlement, nous posions les bases d'une discussion—nous connaissions comment l'une des parties à ce soi-disant contrat, l'interprète.

M. MITCHELL: Je dois dire que je suis parfaitement d'accord avec l'honorable monsieur qui vient de parler. Ceci est un des genres de législation les plus vagues qui soit venus devant la Chambre. Ce terme : terre marécageuse, peut s'appliquer à l'infini. La moitié du territoire du Manitoba a déjà été une terre marécageuse, et je crois voir que la province du Manitoba pourra, un jour ou l'autre, réclamer ce que nous n'avons jamais eu l'intention de lui concéder. Il me semble qu'avant d'adopter cette législation, on devrait faire explorer et arpenter les terres comprises dans le bill, et les déterminer d'une manière définitive. Si on ne fait pas cela, je prévois que nous aurons beaucoup de

correspondances et des complications désagréables, à moins que nous ne concédions au Manitoba tout ce qu'il réclamera.

M. BOWELL: Je dois différer d'opinion avec l'honorable député. Ce n'est pas une législation vague, et j'irai plus loin en disant qu'il est à peine possible de définir dans un bill, ce que sont les terres marécageuses. Je ne vois pas comment il peut y avoir de malentendu à propos de la résolution, ou comment, d'après sa phraséologie, il peut surgir dans l'avenir des difficultés plus qu'il n'en découle nécessairement de toute partie du territoire par une autorité à une autre. La résolution dit distinctement :

Que toutes terres dans le Manitoba qui sont reconnues à la satisfaction du gouvernement fédéral, comme étant des terres marécageuses, soient concédées à la province et soient consacrées à ses profits et besoins.

L'honorable député doit voir, et je crois que le comité conviendra avec moi que cette question doit être le sujet d'examen et de négociations ultérieures.

Il est impossible de dire dans une résolution ce qui constitue un marais, ou de dire si un morceau de terre qui est recouvert d'eau au printemps est un marais, comme le sait l'honorable député d'après sa propre expérience, qu'il a acquise en voyageant de Emerson à Winnipeg, où le sol et le chemin de fer furent couverts d'eau pendant des jours et des semaines lors du débordement de la rivière Rouge. Ces terres ne pouvaient certainement pas être désignées ou acceptées comme des marais. Mais les terres marécageuses, comme nous les comprenons, sont celles qui sont couvertes d'eau et qui ne peuvent pas être cultivées ou dont on ne peut se servir d'aucune manière, à moins de les avoir débarrassées des bois et des débris qui empêchent les eaux de s'en écouler ou de les avoir corrigées par le fossage. Les terres qui sont continuellement recouvertes d'eau et qu'on ne peut utiliser qu'au moyen de fossés qui en laissent les eaux s'échapper de manière à les rendre non seulement propres au pâturage ou à en faire des prairies, mais encore à la culture, sont celles qu'on doit désigner du nom de marais et qui pourraient être comprises dans les termes de cette résolution. Je ne vois pas dans l'interprétation de la clause la difficulté qu'y trouve mon honorable ami.

M. WATSON: Je pense que le gouvernement devrait pouvoir arriver à une conclusion au sujet des terres qui entourent le lac Manitoba. Des rapports élaborés ont été faits concernant ces terres, et il ne peut guère obtenir plus de renseignements à ce sujet qu'il n'en a maintenant. Pour cette raison, je pense que le gouvernement devrait pouvoir former une opinion et dire à la Chambre si ces terres doivent ou non être considérées comme des marais. L'honorable ministre des douanes a parlé des terres inondées par la rivière Rouge. Il y a eu là une inondation, une année, mais cela n'arrive pas souvent; mais les terres situées autour du lac Manitoba ont été recouvertes d'eau pendant des années. Le lac s'est retiré, mais peut déborder encore en aucun temps. Je pense que ces terres doivent être considérées comme des marais. Le ministre a dit que des terres couvertes d'eau pendant toute l'année seraient considérées comme des marais. Il y a peu de telles terres dans le Manitoba, vu qu'elles sèchent généralement à l'automne. D'après cette interprétation, le Manitoba aurait une très petite quantité de terres. La Chambre devrait en savoir plus long sur la partie qu'elle joue avec cette province. Il serait plus satisfaisant, tant pour le Manitoba que pour le pays, de savoir quelle sorte de terres sont pour être transportées à la province en vertu de cet arrangement. Le gouvernement devrait aussi pouvoir nous dire quelles sont les terres autour du lac Manitoba qui seront considérées comme des marais et seront transportées à la province. Il possède assez d'informations, car les faits sont recueillis depuis plusieurs années et sont consignés dans les rapports des ingénieurs qui ont arpenté ces terres. Ceci devrait être réglé immédiatement, avant que la question soit arrivée à sa dernière phase.

M. ORTON : Le ministre a clairement défini ce qui sera considéré comme marais dans le Manitoba. Je regrette cependant quelques-unes des remarques faites par l'honorable député de Northumberland, concernant les terres de cette province. Il est très mal de créer l'impression qu'à certaines saisons de l'année, la moitié de la province du Manitoba est couverte d'eau. Tel n'est pas le cas.

M. WATSON : L'honorable ministre des douanes l'a dit.

M. BOWELL : Non.

M. ORTON : Le ministre des douanes a dit que le chemin de fer entre Emerson et Winnipeg est fréquemment inondé. Je n'ai jamais vu ni le chemin de fer ni même la plus grande partie du terrain qui longe le chemin de fer, inondés. Certaines portions de terre sont inondées au printemps. Mais par le drainage déjà fait dans la province du Manitoba, beaucoup de terres ont été corrigées et plusieurs de celles qui étaient inondées sont maintenant sèches. Il n'y a pas de doute, comme l'a dit le ministre, que les terres qui seront considérées marécageuses sont telles qu'elles ne pourront pas être corrigées suffisamment pour les rendre propres à la culture des céréales. Toute terre qui sera considérée seulement comme pâturage ou terre à foin sera comprise dans les terres qui doivent être données à la province. C'est une description claire et bien définie du genre de terres marécageuses qui seront transportées au Manitoba.

M. WATSON : Je diffère d'avec l'honorable député, qui dit que c'est une définition claire des terres qui seront données au parlement. La définition n'est pas claire pour le ministre lui-même. Il n'y a rien de défini dans les résolutions quant à ce qui sera considéré comme terres marécageuses. Les terres autour du lac Manitoba dont j'ai parlé ont été l'objet de plusieurs rapports de la part des ingénieurs du département des travaux publics, et si le ministre veut examiner ces rapports il pourra dire si ces terres doivent ou non être données au Manitoba. Il y a au sujet de ces terres des rapports aussi élaborés qu'on peut le désirer. Il est important que le peuple du Manitoba et cette Chambre comprennent si ces terres seront ou non transportées. Dans ces rapports il y a des détails quant à la hauteur de l'eau et la quantité de terres qui peuvent être corrigées en baissant le niveau du lac.

M. McLELAN : Le gouvernement ne sait pas si le gouvernement du Manitoba désire avoir ces terres. L'arrangement a été fait et la question était de savoir si la législature du Manitoba accepterait la proposition faite en règlement des réclamations. Il était inutile d'entrer dans les détails avant de savoir si la législature du Manitoba accepterait. A présent nous ne savons pas si le gouvernement du Manitoba accepterait les terres dont a parlé l'honorable député. Si les représentants des deux gouvernements se rencontraient et qu'une proposition fût faite par la législature du Manitoba demandant au gouvernement du Canada de donner les terres dont a parlé l'honorable député, alors l'affaire serait prise en considération par le gouvernement, et agissant d'après les informations qu'il possède il dirait s'il entend donner ou non ces terres comme tombant sous la désignation de terres marécageuses. Jusqu'à ce que cela arrive, il est prématuré de discuter pour savoir quelles terres seront incluses.

M. WATSON : Je ne pense pas que ce soit une affaire qui ne regarde que les deux gouvernements, mais les représentants ont droit de savoir quelles terres devront être transportées à la province du Manitoba quand ces résolutions accordant un subside à cette province seront passées. Nous avons tous le droit de savoir ce qui sera transféré par ces résolutions. Pour ce qui regarde les terres autour du lac Manitoba, je dis comme représentant cette partie de la province, qu'elles sont considérées comme les plus propres à être corrigées et comme formant la plus grande étendue de terrain qu'on puisse obtenir pour la plus légère dépense.

M. WATSON.

Je sais que la province s'attend à ce que ces terres soient transférées, et il n'est pas hors de propos de faire ces recherches.

M. McLELAN : C'est vrai ; mais il est prématuré de dire si ces terres seront transférées ou non.

M. WATSON : Cette Chambre devrait savoir, en confirmant cet arrangement, quelles terres seront transférées. Si le ministre juge à propos de passer outre aux informations que possède le gouvernement, il doit être capable de dire si le gouvernement consentirait à transférer ces terres à la province ou non. Le Manitoba consentira à prendre tout ce qu'il peut avoir et cherchera à obtenir davantage. Si l'honorable député veut nous dire, plus tard, que les terres autour du lac Manitoba seront transférées à la province si celle-ci veut les accepter, ce sera satisfaisant.

M. ORTON : Je ne sais pas si l'honorable député a lu le rapport concernant le coût occasionné pour corriger ces terres.

M. WATSON : Oui.

M. ORTON : Il se rappellera que le coût est énorme et tel que ce gouvernement ne devrait pas l'imposer au gouvernement du Manitoba pour l'amendement des terres autour du lac Manitoba. Cela renferme aussi des questions concernant la navigation des lacs Winnipegosis et Manitoba, qui se rapportent plus particulièrement au parlement du Canada. L'honorable député n'a pas montré envers le Manitoba la justice que j'attendais de lui.

M. WATSON : Je pourrais informer la Chambre que je connais à fond cette affaire. Je connais les terres et le lac, et je sais que le coût du drainage de ces terres est de 50 cents par acre ; je puis assurer l'honorable député que ces terres valent bien qu'on les corrige et qu'une fois corrigées, les plus belles terres de la province seront autour du lac Manitoba.

M. MILLS : Le ministre de la marine et des pêcheries nous a fait un exposé extraordinaire. Il dit qu'il est prématuré de s'enquérir de la nature exacte de ce contrat. Il est vrai que le gouvernement du Manitoba et le gouvernement du Canada sont entrés en arrangements au sujet du montant du subside et d'autres avantages que le Manitoba doit retirer du gouvernement du Canada ; que cet arrangement est sujet à la ratification du parlement du Canada d'un côté et de la législature du Manitoba de l'autre ; mais l'honorable député dit qu'il est prématuré de s'enquérir de la nature exacte de cet arrangement avant que les deux parties l'aient ratifié. On pourrait supposer que la première chose à faire pour le parlement serait de connaître d'abord la nature de cet arrangement, de savoir quelle sorte de marché c'est, s'il est avantageux pour cette province ou si le gouvernement du Canada a été prudent dans les arrangements qu'il a faits avec le gouvernement de Manitoba. Il me semble que la déclaration de l'honorable député est un renversement de l'ordre naturel dans la manière de procéder. La plupart de ceux qui font des contrats ou des arrangements cherchent d'abord à en connaître la nature avant de les ratifier, et je crois que c'est là le cours que la prudence nous demande de suivre—mais le ministre de la marine et des pêcheries semble avoir une aussi petite connaissance de ce sujet que du sujet important des pantalons des sauvages, il y a quelques soirs.

Résolutions adoptées.

M. BOWELL : Je demande la permission de présenter le bill n° 155 pour augmenter le subside annuel à la province du Manitoba, et pour d'autres fins y mentionnées.

Proposition adoptée et bill lu pour la première fois.

CONSEIL DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité pour considérer certaines résolutions proposées pour la nomination d'un membre

additionnel du conseil pour le Territoire du Nord-Ouest et un magistrat stipendiaire additionnel, etc.

(En comité.)

Sur la première résolution 1,

M. CARON : Cette résolution a pour but de permettre au gouvernement de nommer un autre magistrat stipendiaire dans le Nord-Ouest. La population de Calgary et les autres parties du territoire ont demandé qu'il fût nommé un autre magistrat stipendiaire. Considérant les difficultés qui existent actuellement dans le Nord-Ouest, nous croyons qu'il serait raisonnable de pourvoir à la nomination d'un autre magistrat à cause de l'augmentation des affaires. Les magistrats ont parcouru de très grandes distances, comme les honorables députés le savent d'après la géographie de ce pays. Il est presque impossible pour eux à certaines époques de se trouver dans les endroits où leurs services sont requis. Un d'eux demeure à Battleford, un autre à Regina et le troisième à Fort-McLeod, et il est proposé d'en nommer un quatrième.

M. MILLS : Il peut se faire qu'il faille un magistrat additionnel pour les fins de la justice dans le Territoire du Nord-Ouest, mais il est bien différent de nommer un nouveau membre du conseil du Nord-Ouest. Lorsque le bill fut présenté par mon honorable ami de York Est (M. Mackenzie) pour établir un gouvernement dans le Territoire du Nord-Ouest, il a été pourvu à la nomination d'un certain nombre de membres pour assister le gouvernement dans ses ordonnances et l'administration de la justice dans ce territoire si étendu. Mais ce bill promettait aussi que certains membres du conseil seraient élus par le peuple, un par chaque mille habitants, et que quand le conseil se composerait d'un certain nombre de membres élus, les membres nommés par la Couronne cesseraient de faire partie du conseil. Dans le fait, aussitôt que les circonstances le permettent, ils donneront au conseil un caractère représentatif. On a reconnu qu'il était à propos de mettre entre les mains d'un corps nommé le pouvoir de légiférer pour le peuple de ce district. Nous savons que nos compatriotes ont l'habitude des institutions représentatives, et aucune classe de la population ne sera aussi peu portée à se soumettre aux contraintes du gouvernement par un corps sur lequel il n'a aucun empire, que la population résidant sur des établissements de frontière. Nous savons que dans ce pays, comme aux États-Unis, le peuple qui demeure sur les frontières acquiert des habitudes de confiance en lui-même beaucoup plus considérables que ceux qui vivent dans les villes et les districts depuis longtemps établis, et s'ils ne sont pas contents des personnes entre les mains desquelles le gouvernement est placé, ils ne sont pas portés à respecter les ordonnances et les lois faites par elles. On a donc senti qu'il était très à propos que l'administration des affaires de nos territoires éloignés fût aussitôt que possible mise entre les mains de ceux qui jouissaient de la confiance et du respect du peuple. La disposition concernant l'élection de membres du conseil continue d'être en vigueur.

L'honorable député ne nous a pas dit le nombre des membres élus maintenant dans le conseil du Nord-Ouest, mais j'ai lieu de croire qu'il est considérable. Dans mon opinion ils sont assez nombreux pour exclure les membres nommés par la couronne. Il n'y a pas de raison, vu la nombreuse population des territoires du Nord-Ouest, qu'il y ait un conseil nommé par le gouvernement. Le conseil devrait être un corps possédant la confiance du peuple de ce territoire. Ils devraient être choisis pour aviser le gouverneur parmi ceux qui ont été élus par le peuple lui-même. Il n'y a pas de raison pour que le principe du gouvernement responsable ne soit pas adopté en entier, en tant que nous avons confié au peuple des territoires du Nord-Ouest les affaires du gouvernement. Il est impossible de supposer que le peuple de ces régions éloignées se contente d'un conseil pour aviser le lieutenant-gouverneur nommé par le gouvernement

à Ottawa. Nous pourrions tout aussi bien dire que le peuple du Canada se contenterait que l'administration de ce pays fût choisie par le ministre des colonies de Downing Street. Une telle proposition serait aussi soutenable que celle-ci. Si, comme le dit le ministre de l'agriculture, il y a plus de 50,000 habitants établis dans cette région, il est monstrueux de ne pas leur donner le droit de choisir ceux qui doivent aviser le lieutenant-gouverneur comme officiers exécutifs de cette province. Il n'y a pas de doute que le gouvernement ne soit montré négligent à cet égard.

On voulait, dès le commencement, lorsque mon honorable ami de York Est présenta ce bill, que le lieutenant-gouverneur estimât le montant du subside requis pour le gouvernement de ce pays et qu'un vote fût mis à sa disposition le jour où il y aurait un nombre suffisant de membres élus du conseil pour justifier un tel procédé, et que cet argent fût placé à la disposition du conseil pour les mêmes fins que celles pour lesquelles des subsides sont donnés aux différentes provinces pour diriger les affaires des gouvernements provinciaux. Que fait l'honorable député ? Il peut se faire qu'on ait besoin d'un autre magistrat stipendiaire dans cette région. Je ne dis pas le contraire ; je ne dis pas non plus que le gouvernement ne fait pas ce qui est juste en proposant d'en nommer un autre, mais je dis qu'il a tort de proposer de faire ce magistrat stipendiaire membre du conseil, ce qui, si la loi était respectée, aurait été remplacé depuis longtemps par un conseil convenablement constitué, jouissant de la confiance du peuple et choisi parmi ses membres. Le gouvernement ici n'a pas plus de droit de nommer un membre de ce conseil maintenant—j'entends un droit constitutionnel et moral—qu'il ne l'aurait de nommer le conseil exécutif de Québec ou d'Ontario. Est-ce que le peuple de ce pays-là n'est pas le même qui a joui des franchises électorales et qui a aidé au gouvernement de leurs provinces respectives, avant d'aller au Nord-Ouest ? Ne sont-ils pas aussi capables de choisir les conseillers qui doivent aviser le lieutenant-gouverneur que le peuple des provinces de l'Est. Je dis que cette proposition est monstrueuse et que nous ne devrions pas l'entretenir pour un instant, et il est impossible que le gouvernement l'ait considérée sérieusement avant de l'adopter. Je dis ceci en toute sincérité. L'honorable député n'a qu'à consulter l'acte des territoires du Nord-Ouest et il trouvera que quand la population a atteint un certain chiffre dans un district particulier, elle a le droit d'être représentée, et quand il y a un nombre suffisant de représentants élus les membres du conseil nommés par la couronne doivent cesser tout à fait d'être membres. Quel droit ce gouvernement a-t-il de nommer un membre du conseil pour aviser le lieutenant-gouverneur.

Le temps est passé où le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest pouvait tout gouverner à son gré, agissant d'après les instructions du gouvernement ici, ce qui est la même chose que d'agir d'après l'avis d'hommes nommés par le gouvernement ici. Ce fut une tentative de ce genre qui en 1870 conduisit à une rébellion dans le Manitoba. Quand le gouverneur Macdougall fut envoyé, le gouvernement proposa d'envoyer avec lui un certain nombre de conseillers comme aviseurs qui ignoraient entièrement le peuple de ce territoire, et maintenant le gouvernement propose de continuer la même politique. Il propose de nommer un membre du conseil dans ce territoire, quand, si le ministre de l'agriculture doit être cru, il y a déjà une population considérable ayant l'habitude de compter sur elle-même, intelligente, accoutumée aux institutions représentatives dans les provinces d'où elle a émigré, et elle devrait voir les conseillers du lieutenant-gouverneur choisis parmi les hommes qu'elle a élus comme membres de son Assemblée.

M. CARON : L'honorable député ne s'oppose pas, si je comprends bien, à la nomination d'un nouveau magistrat stipendiaire. Les circonstances dans lesquelles se trouve ce pays prouvent au delà de tout doute qu'il est nécessaire

d'augmenter le nombre des magistrats dans le Nord-Ouest. Comme je l'ai déjà dit l'ouvrage augmente tellement que les magistrats ne sont pas assez nombreux pour satisfaire aux besoins de la situation.

La seule objection, d'après l'honorable député, est que ce nouveau magistrat soit nommé membre du conseil—comme le veut cette résolution. Je ne vois pas en quoi cette proposition soit blâmable. Il m'est impossible de voir, admettant que nous avons dans le conseil du Nord-Ouest ces magistrats stipendiés, pourquoi en augmentant le nombre des magistrats nous laisserions de côté la nouvelle que nous allons nommer. L'honorable député dit que c'est différent de nommer un membre du conseil et de nommer un magistrat stipendiaire. Je l'admets, mais je considère que c'est un avantage dans ces territoires que des hommes comme les magistrats stipendiés aient des sièges dans le conseil. C'était un nouveau territoire à qui il était nécessaire de donner une constitution qui pût répondre aux besoins du peuple, et je l'ai déjà dit, c'était un avantage en faisant des règlements et des lois dans ce territoire de nommer des hommes possédant des connaissances et ayant une expérience légale comme en ont les magistrats stipendiés, comme membres du conseil. Je ne vois pas de quelle manière nous empîtons sur les droits et les libertés du peuple de ces territoires. Si ces résolutions sont devant le parlement c'est à la demande du peuple d'Alberta; des requêtes considérables ont été présentées à cette Chambre par l'honorable député de Toronto (M. Small) demandant que les changements auxquels pourvoient les résolutions, aient lieu. Je crois que le peuple d'Alberta est assez intelligent pour voir, s'il existe, le danger qui menacerait ses libertés, et qu'il n'envverrait pas des requêtes ici pour faire faire des changements qui d'après l'honorable député menaceraient ses libertés.

M. MACKENZIE: Y a-t-il des requêtes demandant des membres additionnels du conseil ?

M. CARON: Je comprends qu'il y en a.

M. MACKENZIE: L'honorable député voudrait-il m'en lire une. J'ai compris qu'on demandait la nomination d'un magistrat. A une assemblée publique à Calgary, on a fait voir qu'il n'y avait aucun besoin de membres du gouvernement.

M. CARON: Ces requêtes demandent la nomination d'un magistrat stipendiaire et aussi qu'il soit nommé membre du conseil. Si ce n'est pas exact, je veux bien être corrigé, mais je suis sous cette impression. Dans tous les cas, les requêtes demandent la nomination d'un magistrat stipendiaire. Je ne vois pas pourquoi un nouveau magistrat serait laissé en dehors du conseil, où ses trois collègues auront des sièges, quand huit membres de ce conseil sont élus par le peuple et quand dans ce conseil, il y aura un plus grand nombre de membres élus en vertu du bill à être introduit et basé sur ces résolutions, suivant l'augmentation de la population. D'après ce que je puis voir les libertés du peuple ne sont aucunement menacées, et je crois que puisque la nécessité de nommer un magistrat stipendiaire existe, ce dernier devrait être traité comme les autres et avoir son siège dans le conseil.

M. MILLS: L'honorable député dit qu'il ne voit pas pourquoi le nouveau magistrat n'aurait pas un siège dans le conseil quand les autres en ont. Si la loi est respectée et s'il y a dans cette région la population ou la moitié de la population dont parle l'honorable ministre de l'agriculture, il est contraire à la loi qu'aucun membre du conseil nommé, continue à être membre du conseil. Qu'on me permette d'attirer l'attention de l'honorable député sur la clause 15 :

Aussitôt que le lieutenant-gouverneur sera convaincu par telle preuve qu'il pourra exiger qu'aucun district ou partie des Territoires du Nord-Ouest n'excédant pas en étendue mille milles carrés, contient une

M. CARON

population de pas moins de 1,000 habitants, d'âge adulte, non compris les étrangers et les sauvages non naturalisés, le lieutenant-gouverneur devra par proclamation, ériger tel district ou partie de territoire en district électoral sous un nom et avec la délimitation indiquées dans la proclamation, et tel district électoral aura dès lors le droit d'élire un membre du Conseil ou de l'Assemblée législative, suivant le cas.

La clause 21 dit de plus :

Quand le nombre des membres élus sera de 21, le conseil nommé cessera d'exister; et les membres ainsi élus seront constitués et désignés comme l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest.

Cet acte est la constitution des territoires du Nord-Ouest, et le gouvernement existe en vertu de cet acte. Si le lieutenant-gouverneur a agi d'une manière frauduleuse, il a manqué à son devoir, s'il n'a pas assuré au peuple des différents districts une représentation équitable, ceci peut-être une raison pour lui demander compte de sa conduite. Mais s'il y a telle chose que la population dont l'honorable député a allégué l'existence dans ce territoire, alors les membres nommés par la couronne ne devraient pas continuer à siéger dans ce conseil. Au lieu d'aller plus loin le gouvernement devrait sortir de cette position et respecter les droits du peuple, en autant que ce dernier a reçu le pouvoir de gouverner ce pays et d'élire cette législature. Ces personnes appelées conseillers ne sont pas des aviseurs ordinaires, ce sont des législateurs au milieu de ceux qui légifèrent pour le peuple et aident à faire les ordonnances par lesquelles le peuple est gouverné. A moins que vous n'ayez pas de confiance dans la population et que vous vous proposiez de la gouverner par la force militaire,—la police à cheval et les volontaires—vous devriez laisser le gouvernement, en autant qu'il s'agit des affaires locales, entre ses mains, de même qu'il est laissé entre les mains du peuple des différentes provinces. Elle connaît mieux ses besoins et elle se plaint constamment que le gouvernement ne les comprend pas ainsi que les circonstances dans lesquelles elle se trouve. C'est une sérieuse usurpation que d'imposer à son Assemblée législative une personne nommée par le gouvernement d'ici. La condition qui justifiait la nomination d'un conseil a disparu, et nous devrions le reconnaître au lieu d'imposer au peuple comme législateur une personne nommée par la couronne—Le temps est venu pour lui de demander d'être représenté dans cette Chambre afin de pouvoir être entendu ici—je ne crois pas qu'on pût adopter une manière d'agir plus imprudente, dans les circonstances. Vous avez vu des hommes reconnus comme loyaux, dévoués au gouvernement, aider et encourager la révolte contre le gouvernement. Pourquoi ? Parce que vous ne leur avez pas permis d'exprimer leurs vues, parce que vous ne leur avez pas permis d'administrer leurs affaires comme ils l'entendaient, et parce que, au lieu de profiter des événements, vous entendez suivre une nouvelle ligne de conduite. Il serait infiniment plus sage et bien mieux si vous pouviez revenir sur vos pas et laisser le peuple des territoires du Nord-Ouest se gouverner lui-même.

M. LANGELIER: Cette mesure est d'une très grande importance pour les Territoires du Nord-Ouest. Ce n'est ni plus ni moins qu'un empiètement sur les droits du peuple du Nord-Ouest.

Quelques DÉPUTÉS: Oh ! oh !

M. LANGELIER: Les hon. députés peuvent rire, vu qu'ils n'ont pas probablement lu la résolution au sujet de laquelle ils sont appelés à donner leur vote. Il est proposé de permettre au gouverneur général de nommer un magistrat stipendiaire additionnel pour les Territoires du Nord-Ouest, conformément à la clause 5.

M. CARON: De quel acte ?

M. LANGELIER: De l'acte des Territoires du Nord-Ouest, statuts de 1880, chap. 25.

M. MACKENZIE: L'acte refondu.

M. LANGELIER: Ces résolutions disent :

Qu'il est opportun d'autoriser le gouverneur général de nommer de la manière prescrite par la clause 5 de l'acte des Territoires du Nord-

Ouest, 1880, un nombre additionnel du conseil des dits Territoires, et un magistrat stipendiaire additionnel, de la manière prescrite par la clause 74 du dit acte et pour les fins mentionnées au dit acte.

Si nous considérons la clause 5 de l'acte nous trouvons qu'elle donne le pouvoir au gouverneur en conseil de nommer un magistrat stipendiaire qui doit être *ex-officio* membre du conseil du Nord-Ouest. Le résultat est que deux membres additionnels du conseil peuvent être nommés en vertu de ces résolutions, et peuvent voter dans le conseil du Nord-Ouest contre ceux qui sont élus par le peuple. Le même statut dit que le conseil du Nord-Ouest sera composé de six membres nommés par le gouverneur en conseil, avec un nombre illimité de membres élus par le peuple.

Un membre doit être élu par le peuple pour chaque district électoral érigé par le lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest, quand il sera constaté qu'il y a une population de 1,000 âmes sur une étendue du territoire de pas plus de 1,000 milles carrés. Nous ne savons pas combien il y a de districts électoraux. Supposons qu'il n'y en ait que six.

M. CARON : Il y a huit membres élus —

M. LANGELIER : La mesure est d'autant plus mauvaise que le nombre est plus petit. Les représentants du peuple dans le Nord-Ouest ont tous les pouvoirs que possède cette Chambre ou les législatures de Québec et d'Ontario, et si cette mesure est adoptée, l'honorable député dit qu'il y aura huit membres élus du conseil, et au lieu de six maintenant nommés par la couronne, il y en aura huit, ainsi ils seront également divisés.

M. CARON : Nous ne pourrions qu'à la nomination d'un seul.

M. LANGELIER : Vous pourvoyez à la nomination de deux, parce que vous proposez un magistrat stipendiaire additionnel qui devra être membre du conseil, et un autre membre du conseil. De cette manière les résolutions pourvoient à la nomination des membres du conseil. Si les résolutions étaient amendées elles feraient disparaître une objection sérieuse. Mais comme elles sont maintenant elles constituent un sérieux empiètement sur les droits du peuple du Nord-Ouest.

Aucuns renseignements ne nous ont été donnés à ce sujet, mais il y avait partage d'opinions entre les membres du conseil nommés par la couronne et les membres du conseil élus par le peuple; d'après la déclaration faite par l'honorable député, les représentants du peuple seraient maintenant en majorité, mais après les nominations proposées, ils n'auraient plus la majorité, mais seraient régis par les membres nommés par la couronne. Les raisons que j'ai données sont la meilleure preuve contre le principe tel qu'émis, même s'il n'y avait pas d'autres objections. D'après la clause 5, lorsqu'un territoire dans le Nord-Ouest a une population de 1,000 sur un territoire de 1,000 milles carrés, le lieutenant-gouverneur peut l'ériger en district électoral, et la clause 21 dit que aussitôt qu'il y aura 21 membres du conseil élus, les membres nommés par la couronne cesseront d'agir, et le nom du conseil sera changé en celui d'Assemblée législative du Territoire du Nord-Ouest. Si nous devons accepter l'information que nous donnait l'honorable ministre de l'agriculture, l'autre soir, on pourrait élire plus de vingt et un membres dans le Nord-Ouest, si le lieutenant-gouverneur faisait son devoir et érigeait des districts électoraux conformément à l'acte.

Il n'y a pas lieu de nommer un membre additionnel du conseil pour quelques mois ou quelques semaines, jusqu'à ce que le lieutenant-gouverneur érige assez de districts électoraux pour qu'il y ait 21 membres élus — ce qui fera disparaître le conseil du Nord-Ouest. C'est une proposition sérieuse et qui constitue un empiètement sur les droits du peuple du Nord-Ouest que rien ne peut justifier. Dans ces circonstances je crois que l'on devrait attendre de nouvelles informations. L'honorable ministre de la milice nous a dit qu'il y avait eu des requêtes, nous ne les avons jamais vues,

et nous ne savons pas ce qu'elles demandent. L'honorable ministre ne sait pas lui-même si elles demandent un magistrat stipendiaire additionnel ou un membre du conseil additionnel. Il est très possible que ceux qui ont demandé la nomination d'un magistrat additionnel ne sachent pas qu'en agissant ainsi ils demandent un membre additionnel du conseil. Ils ne savent peut-être pas qu'ils demandent quelque chose qui diminuera leurs droits. Je pense qu'il est important de savoir les raisons pour lesquelles on demande à la Chambre un magistrat stipendiaire additionnel et deux nouveaux membres du conseil.

M. WELDON : Combien y a-t-il de membres nommés maintenant ?

M. CARON : Six.

M. WELDON : Et huit élus — quatorze en tout ?

M. CARON : Oui, et le nouveau magistrat stipendiaire en sera un autre. Je ne sais pas comment l'honorable député puisse comprendre que nous sommes pour nommer deux nouveaux membres du conseil. La clause, comme je la comprends, ne pourvoit qu'à la nomination d'un magistrat stipendiaire. D'après l'acte tel qu'il existe, les magistrats stipendiaires sont membres du conseil.

Notre intention est que celui qui sera nommé soit dans la même position que les autres magistrats stipendiaires, et qu'il soit *ex-officio* membre du conseil, ce qui ne fera qu'un membre de plus du conseil. S'il y a huit conseillers élus, la majorité restera encore à ceux élus par le peuple.

M. LANGELIER : La résolution dit dans les termes les plus clairs qu'on demande la nomination d'un magistrat additionnel et d'un membre du conseil.

M. CARON : Le magistrat stipendiaire additionnel devient le membre du conseil additionnel.

M. LANGELIER : Si c'est là ce qu'on entend, il serait suffisant de dire que le gouverneur en conseil aura le pouvoir de nommer un magistrat stipendiaire additionnel en vertu de la clause 5, qui dit :

Le gouverneur général, de l'avis du Conseil privé du Canada, pourra nommer par brevet sous son sceau privé, de temps à autre, telles et autant de personnes n'excédant pas six en tout, desquelles le magistrat stipendiaire mentionné ci-après fera partie *ex-officio*, pour constituer un conseil pour assister le lieutenant-gouverneur dans l'administration des territoires du Nord-Ouest.

La résolution renvoie à cette clause et pourvoit à la nomination d'un membre additionnel du conseil et d'un magistrat stipendiaire additionnel, ce qui montre clairement qu'elle ne parle pas du même officier. Je ne dis pas que cela ne soit l'intention du gouvernement, mais il est impossible de l'exprimer de pire manière.

M. CARON : S'il en est ainsi le bill peut être modifié ; mais le but de cette résolution est de pourvoir à la nomination du magistrat stipendiaire qui, en vertu de la clause 5 sera *ex-officio* membre du conseil comme tous les autres. Pour moi la résolution est claire. Elle ne pourvoit qu'à la nomination d'un magistrat stipendiaire, et je crois qu'il est nécessaire de dire que ce magistrat stipendiaire sera aussi membre du conseil. Voilà pourquoi ces mots y ont été introduits.

M. WELDON : La clause 5 de l'acte pourvoit à ce que les magistrats stipendiaires soient membres du conseil. L'acte pourvoyait à la nomination d'un conseil, mais en vue de le remplacer par un conseil électif aussitôt que le pays serait suffisamment développé. C'est enfreindre la constitution du Territoire du Nord-Ouest que de nommer un nouveau membre, car l'intention de cet acte est que le conseil composé de six membres nommés soit graduellement noyé dans un conseil électif. A présent le conseil se compose de quatorze membres, dont huit élus par le peuple et six nommés par le gouvernement. L'honorable ministre propose maintenant d'en nommer un septième, mais il ajoute

que la majorité restera aux membres élus par le peuple. S'il consulte l'acte il verra que la clause 12 dit :

Le lieutenant-gouverneur présidera toutes les séances du conseil ; il aura le même droit de voter sur toutes les questions que les conseillers, avec un vote prépondérant dans le cas de partage égal des voix.

De sorte que, dans le cas où il voterait avec les sept membres, il pourrait faire passer la majorité des mains du conseil électif dans celle des membres nommés par le gouvernement, s'il donnait son vote prépondérant en faveur de ces derniers. Il me semble que cela est contraire à l'esprit de l'acte, et il n'est pas du tout nécessaire, dans l'état actuel des choses, que ce magistrat stipendiaire soit membre du conseil. Ce qui a pu être une affaire de politique en 1880, n'est pas nécessairement opportun en 1885, et les requêtes dont a parlé l'honorable député ne demandent que la nomination d'un magistrat stipendiaire dans le district d'Alberta, et il me semble que pour mettre en pratique le principe énoncé dans cet acte, lequel est en harmonie avec nos institutions, le magistrat stipendiaire qui sera nommé ne devrait pas être membre du conseil. Le principe de ce bill serait renversé et ce serait passer l'autorité du conseil électif aux membres nommés par le gouvernement.

M. ORTON : Les honorables députés de l'opposition ont très bien réussi dans le passé à susciter des sujets de mécontentement, et le but de la présente discussion est d'en inventer d'autres pour la population du Nord-Ouest. L'honorable député de Bothwell a dit, et l'honorable député de Mégantic l'a répété, qu'il y avait un grief et qu'il était du devoir du lieutenant-gouverneur du territoire du Nord-Ouest de faire faire une élection de membres pour représenter le peuple de ce territoire. L'honorable député doit savoir qu'il est complètement impossible au lieutenant-gouverneur de ce territoire de le faire, par le fait que le territoire a droit à plus de représentation. Un bill a été passé durant la présente session, donnant le pouvoir au gouvernement de faire un recensement de la population du territoire, dans le but de lui donner une représentation équitable. Si l'honorable député avait été juste et sincère dans ses remarques, il aurait mentionné ce fait à la Chambre, au lieu d'essayer à créer en dehors l'impression qu'il y avait des griefs que le gouvernement ne cherchait pas à redresser.

M. BLAKE : L'honorable député se trompe entièrement dans sa déclaration. Il ne sait pas grand'chose du sujet qu'il traite. L'acte des Territoires du Nord-Ouest qui pourvoit à la nomination d'un conseil, veut aussi que le lieutenant-gouverneur ait le pouvoir, sur une représentation à lui faite, en aucun temps, qu'il existe sur une étendue limitée un certain nombre d'âmes ayant droit à un représentant, d'autoriser un recensement. De tels recensements ont souvent été faits dans les Territoires du Nord-Ouest par l'autorité locale, et par proclamation on a augmenté le nombre des membres du conseil. Le bill de recensement de la présente session n'a pas un tel but. L'honorable député de York-Est, qui y a inséré la mesure concernant les Territoires du Nord-Ouest, n'a pas fait une législation si imparfaite que l'honorable député de Wellington le suppose. Il n'a pas laissé cette partie de législation locale à nos soins en 1885, quand la loi voulait que le conseil pût être augmenté lorsque la population était suffisante pour lui donner un représentant. L'honorable député dit que nous fabriquons des griefs. L'honorable député croit qu'il sait tout ce qui se rapporte au Nord-Ouest parce qu'il y a passé quelques semaines en différents temps. Je sais qu'il existe le grief que le système représentatif n'a pas été appliqué dans le Nord-Ouest. Je le sais non par des rapports privés, mais par des informations publiques, que l'on peut trouver dans les journaux et dans la bouche de ceux qui viennent du Nord-Ouest.

M. ORTON : L'honorable député l'a su de ses agents.
M. WELDON

M. BLAKE : L'honorable député pense que le peuple du Nord-Ouest est si fou, imbecile et enfant, qu'il croira qu'il a des griefs même s'il n'en a pas parce que certains agents le lui auront dit. Les habitants du Nord-Ouest sont aussi intelligents que les mandataires de l'honorable député de Wellington.

M. ORTON : Je n'ai jamais parlé d'eux en aucun sens.

M. BLAKE : Ils sont aussi peu disposés que les habitants d'Ontario à se laisser duper par des politiques artificieux. Je dis que la prompte création d'un gouvernement représentant réellement le territoire est une question de la plus haute importance. Si le gouvernement n'avait pas été si complètement l'esclave de l'exécutif comme il l'a été depuis quelques années passées, c'eût été mieux pour le Nord-Ouest. Le pouvoir de ce gouvernement a été considérablement diminué par le fait qu'une si grande proportion du conseil était composée de membres qui y siégeaient comme représentants sans avoir jamais été élus. J'admets qu'au début il était difficile de faire autrement. Je me rappelle que le premier ministre combattait cette proposition parce qu'il pensait qu'il était mauvais de donner des institutions représentatives au territoire du Nord-Ouest. Il voulait que tous les membres du conseil fussent nommés. Mais proposer maintenant, après avoir vu les conséquences du manque d'institutions représentatives dans ce pays, de porter atteinte au pouvoir existant et balancer entre le pouvoir populaire et les représentants nommés, est quelque chose d'extraordinaire. Je dis que cela ne doit pas être fait. Je ne connais aucune raison d'intérêt public qui fasse voir pourquoi le nombre des membres nommés serait augmenté. Si le nombre de ces derniers doit être augmenté, le nombre des membres élus devrait l'être aussi et en plus grande proportion. C'est ce dont on a besoin ; on ne saurait ignorer le mécontentement qui existe parce qu'on n'applique pas là les principes du gouvernement populaire sans lesquels nous ne voudrions pas vivre ici, mais que les honorables députés de la droite croient trop bons pour le peuple du Nord-Ouest.

M. ORTON : Je crois que l'honorable député a fait des remarques qui ne sont pas justifiables. Il a parlé de mes visites au Nord-Ouest. Je demeure dans le Nord-Ouest ; j'y ai été plusieurs années et j'ai voyagé beaucoup dans le pays. Ce que j'ai dit au sujet du sentiment qui existe dans ce pays est sans doute plus exact que les rapports dont a parlé l'honorable député. Je sais que des agitateurs y ont été envoyés ; que des lettres ont été reçues de personnes de ce pays représentant le parti de l'opposition, dans lesquelles ils cherchent à faire croire au peuple du Nord-Ouest qu'il est opprimé. Je soutiens qu'il n'y a eu aucune tentative de maltraiter le peuple, mais qu'au contraire le gouvernement est prêt à lui accorder ses droits et à lui donner le droit d'être des membres pour le représenter, et que pendant cette session le gouvernement a obtenu le pouvoir de faire un recensement dans le Nord-Ouest, dans le but de lui donner des représentants. Quant au pouvoir du lieutenant-gouverneur de faire tenir une élection, je ne vois rien dans l'acte qui lui donne le pouvoir de faire faire cette élection. Dans tous les cas les moyens d'obtenir un recensement viennent d'Ottawa, parce que c'est de ce gouvernement que l'on doit obtenir le nerf de la guerre. Les remarques que j'ai faites ne sont donc pas hors de propos et ne sont pas d'un caractère si ignorant que l'honorable député voudrait induire la Chambre à le croire.

M. MACKENZIE : L'honorable député pense évidemment qu'il est le seul qui soit allé dans le Nord-Ouest. J'ai dit en son absence que j'avais assisté à une assemblée publique à Calgary où ce sujet a été discuté, et qu'à cette assemblée des plaintes avaient été faites que le gouvernement enlevait au peuple le droit de se gouverner par lui-même. J'avertis les ministres que si l'on continue dans cette voie, de mauvais résultats en seront la conséquence inévitable.

Le peuple est décidé à empêcher le succès de toute tentative de lui ôter le pouvoir, et les efforts que l'on fera dans ce but seront repoussés par n'importe quels moyens.

M. FAIRBANK : L'honorable député de Wellington croit-il que la Chambre pense que le peuple du Nord-Ouest consent à ce que le gouvernement d'ici envoie des personnes nommées pour le représenter dans ses affaires locales ? Il ne connaît rien du caractère du peuple qui a colonisé ce pays s'il s'imagine qu'il demande au gouvernement de lui envoyer des gens pour régler ses affaires. Vous pouviez tout aussi bien supposer que des requêtes seraient envoyées d'Ontario demandant au gouvernement de nommer des membres pour ses conseils de manière à contrebalancer sa représentation locale. Si le ministre désire atteindre ce but il prend justement le moyen d'y arriver. Les membres locaux sont en majorité dans le conseil ; mais si ce bill est adopté, cette majorité prendra fin et si cela continue de cette manière, vous irez toujours nommant de nouveaux magistrats stipendiaires qui auront des sièges dans le conseil et contrebalanceront les membres locaux. L'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) a dit ce qui s'est passé à une assemblée publique. J'étais présent à cette assemblée et je puis dire à la Chambre que ce n'est pas là tout ce que j'ai entendu sur ce sujet. Je sais que le peuple de cette partie du pays se veut pas que ses affaires locales sont conduites par des personnes nommées par ce gouvernement. Il serait impossible que des hommes ayant leur éducation consentissent à un tel état de choses. La grande majorité du peuple vient des vieilles provinces—et en grand nombre de la province d'Ontario, et je n'hésite pas à dire que dans aucune partie du pays, quant à ce qui concerne l'intelligence, personne n'est plus en état qu'eux, en proportion de leur nombre, de prendre soin de ses affaires. Il y a plus d'intelligence en proportion de la population dans cette partie du pays que dans aucune autre. Ce ne sont ni les infirmes, ni les boiteux, ni les aveugles qui marchent en tête : c'est la crème des vieilles provinces qui s'est rendue là—les hommes les plus énergiques, les jeunes gens, ceux qui ont atteint le plus haut degré d'intelligence ; et s'attendre à faire croire à cette Chambre que ces hommes veulent que le gouvernement nomme des représentants pour administrer leurs propres affaires locales, est quelque chose de bien sérieux.

M. MILLS : L'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) a dit que nous fabriquions des griefs pour le peuple du Nord-Ouest ; il déprécie la valeur de l'intelligence des habitants de ces territoires. Ils sont parfaitement en état d'exercer leur jugement au sujet de leur condition, et c'est tellement vrai qu'ils ne veulent accepter leurs griefs ou leurs leçons ni de ce côté-ci de la Chambre ni de l'autre. Ils sont aptes à décider ce qui est le plus dans leur intérêt et demandent d'exercer le pouvoir de se gouverner eux-mêmes, de la même manière que les autres habitants du pays, en autant que leurs propres affaires sont en jeu. Il y a eu à Prince-Albert, il y a près de deux ans, une assemblée des habitants de ce district, et ils déclarèrent qu'ils n'étaient pas satisfaits de ce que l'on retenait le côté du conseil du Nord-Ouest nommé par le gouvernement. Ils dirent qu'il était temps de le faire disparaître et insistèrent sur le fait que le conseil doit être entièrement dans leurs mains. Si l'honorable député veut bien consulter le *Herald* de Saskatchewan il y trouvera un rapport de cette assemblée qui eut lieu en 1883, et il trouvera qu'un de leurs griefs se rapportait aux membres nommés du conseil du Nord-Ouest. Maintenant que le peuple se plaint, que le pays est agité et sait qu'il a encore des griefs contre l'administration, l'honorable député propose d'aggraver l'état des choses en nommant un autre membre du conseil. Je pense que cela devrait finir, et je suis convaincu que la population est assez nombreuse pour mettre à néant ce conseil, si des moyens convenables étaient adoptés pour faire élire des membres pour représenter le peuple de ce territoire. Si l'honorable ministre se réfère à

la clause 15 de l'acte refondu concernant le gouvernement établi dans les territoires du Nord-Ouest, il verra que le pouvoir du lieutenant-gouverneur est limité à l'érection d'un district représentatif pour des districts de 1,000 milles carrés. Cette clause de l'acte fut réservée lorsqu'il n'y avait encore que quelques établissements dans le Nord-Ouest et que la population était dissimulée dans de petits villages comme dans le cas de Prince-Albert et de Battleford, et elle ne se rapportait qu'à ces établissements. Maintenant la population a plus de moyens de se répandre dans tout le territoire ; le peuple est répandu partout ; le chemin de fer a donné ces moyens. La loi devrait être amendée de manière à permettre que tout le territoire fut divisé en districts électoraux dont chacun eût le droit d'envoyer un représentant au conseil du Nord-Ouest. L'honorable député verra que d'après les dispositions du bill il y a plusieurs établissements où l'on ne pourrait pas trouver une population de 1,000 âmes sur 1,000 milles carrés de territoire, et le gouvernement devrait amender la loi à cet égard plutôt que de pourvoir à la nomination de membres du conseil.

M. CARON : Le bill pourvoit à cela.

M. MILLS : S'il en est ainsi, le bill aura un avantage sur la loi actuelle. Il est tout à fait contraire à l'esprit de la loi que l'honorable ministre entreprenne de créer de nouveaux membres du conseil, par nomination ici. Le temps où l'on pouvait faire ces choses est passé, et je suis convaincu que la population du Nord-Ouest ne souffrira pas l'intervention du gouvernement dans leur législation privée par des nominations de cette sorte, et je pense qu'elle serait indigne des droits accordés aux hommes libres si elle la tolérait. Il serait impossible de bien gouverner le pays avec une intervention de cette nature.

M. ORTON : L'honorable député m'accuse implicitement d'avoir soutenu que le gouvernement d'Ottawa devrait avoir le pouvoir de conduire les affaires du peuple dans le Nord-Ouest. Je n'ai rien prétendu de tel. J'ai seulement dit que le peuple du Nord-Ouest qui avait demandé la nomination d'un magistrat stipendiaire devait savoir ce dont il avait besoin. Il savait que le magistrat stipendiaire était *ex officio* membre du conseil, et il savait que s'il demandait un nouveau magistrat stipendiaire ce dernier serait *ex officio* membre de ce conseil. Le peuple avait assez d'intelligence pour savoir ce qu'il faisait, et il n'avait pas besoin de l'honorable député pour leur dire ce qu'étaient leurs besoins et leurs désirs lorsqu'il pétitionnait à ce sujet. Je désire bien faire comprendre que l'honorable député a eu tort de dire que le gouvernement a négligé les droits du peuple du Nord-Ouest. Le gouvernement, au contraire, a pris de bonnes mesures nécessaires pour donner au peuple du Nord-Ouest une représentation basée sur la population, d'une manière intelligente après avoir fait faire un recensement, afin que des districts électoraux fussent créés et que le peuple eût l'avantage d'élire des membres pour le représenter.

M. WATSON : J'admets avec l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton), qu'on n'a pas besoin de leur dire quels sont leurs droits, leurs maux et leurs griefs. L'honorable député dit que le peuple a demandé au parlement de nommer un autre magistrat stipendiaire à Calgary. Je suis convaincu que si le peuple du Nord-Ouest avait eu le pouvoir de demander un magistrat stipendiaire qui aurait été membre du conseil, il l'aurait fait, et je crois que le gouvernement devrait se hâter de pourvoir à ce que les magistrats stipendiaires ne soient pas *ex officio* membres du conseil. Le gouvernement devrait profiter des leçons du passé, et éviter de nommer plus d'employés que besoin. Je ne sais pas si ces magistrats stipendiaires reçoivent quelque salaire additionnel comme membres *ex officio* du conseil, mais je ne pense pas que les magistrats stipendiaires devraient être membres du conseil. Le peuple du Nord-Ouest déteste que les fonctionnaires soient nommés par le gouvernement au lieu d'être élus par le peuple. Le plus tôt le gouvernement

comprendra que le peuple doit être guidé par des représentants élus par le peuple, le mieux ce sera pour le gouvernement et pour le pays entier. Il peut être nécessaire de nommer un magistrat stipendiaire pour cette partie du territoire—ou il peut se faire que l'on veuille créer une position pour quelqu'un.

Nous savons que la chose a eu lieu dans le passé. En 1879, le juge Ryan, qui était magistrat stipendiaire dans le Nord-Ouest a été déposé parce que la partie du territoire sur laquelle s'étendait sa juridiction fut ajoutée à la province du Manitoba, et quelques mois plus tard seulement le juge Rouleau fut nommé à sa place. Il nous reste encore à savoir s'il y avait quelque raison de destituer le juge Ryan et si le juge Rouleau n'a pas été nommé pour des raisons de politique. Le juge Ryan a occupé la position à la satisfaction de tous et aucune raison n'a été donnée par le gouvernement pour son renvoi, excepté qu'une partie du territoire sur laquelle s'étendait sa juridiction avait été ajoutée au Manitoba. Je puis dire à l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) que s'il examine les articles 15 et 16 de la loi de 1880 il verra que le lieutenant-gouverneur a le pouvoir, en n'importe quel temps, de tenir une élection pour le choix d'un membre du conseil du Nord-Ouest dans n'importe quel district qui a une population suffisante; il n'est pas du tout nécessaire qu'il attende que le recensement soit fait en vertu de la loi passée à cette session par cette Chambre. Depuis que je siège en cette Chambre j'ai entendu chaque année des députés demander avec instance au gouvernement d'accorder la représentation aux territoires du Nord-Ouest, et le peuple de cette partie du pays a demandé à être représenté dans cette Chambre et dans le conseil du Nord-Ouest. On demande maintenant que le nombre des membres nommés par la Couronne soit égal à celui des membres élus par le peuple, ce qui, vu le vote prépondérant du lieutenant-gouverneur, donnerait la majorité aux membres nommés par la couronne—c'est mal. S'il est nécessaire de nommer un nouveau magistrat stipendiaire pour le Nord-Ouest, je pense que le gouvernement devrait immédiatement pourvoir à ce que les magistrats stipendiaires, s'ils sont membres du conseil, soient élus par le peuple—ne les forcez pas à être membres du conseil, mais d'un autre côté ne faites pas en sorte que leur nomination ne les rende pas inhabiles. Si le peuple les choisit, très bien; mais il y a des hommes au Nord-Ouest tout aussi capables de faire des lois pour gouverner le peuple que ceux nommés par ce gouvernement.

M. CARON : Les honorables députés de la gauche qui trouvent si répréhensible que les magistrats stipendiaires aient des sièges dans le conseil n'ont qu'à consulter les statuts pour voir que telle était la politique de l'ancien chef du gouvernement. L'acte de 1877 contient la même clause dont on se plaint. Je n'ai jamais entendu de plaintes contre ces magistrats de la part du peuple du Nord-Ouest. J'ai compris que les pétitions demandaient que les magistrats stipendiaires soient traités comme les autres magistrats stipendiaires l'ont été jusqu'ici, et je crois que le peuple du Nord-Ouest sachant que tout magistrat stipendiaire était membre du conseil du Nord-Ouest, s'il eut considéré la chose répréhensible, aurait certainement demandé que le magistrat stipendiaire n'eut pas de siège dans le conseil. La clause 3 de l'acte de 1877 dit :

Le gouverneur-général, de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, pourra constituer et nommer de temps à autre, par mandat sous son seing manuel, des personnes et tel nombre qui en aucun temps ne sera de plus de six, au nombre desquelles les magistrats stipendiaires ci-dessous mentionnés seront membres *ex-officio* pour former un conseil chargé d'assister le lieutenant-gouverneur dans l'administration des territoires du Nord-Ouest.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre me permettrait-il de le renvoyer à la clause 74 du même acte, qui pourvoit à la nomination d'avocats de cinq ans de pratique, n'excedant pas trois, comme magistrats stipendiaires. En sorte

M. WATSON

que la clause lue par l'honorable ministre ne s'applique qu'à trois; vous en avez trois maintenant, et vous en nommez un autre, lui donnant les mêmes pouvoirs qu'aux autres. Vous auriez besoin d'un nouveau pouvoir pour nommer un nouveau magistrat membre du conseil et vous ne le créez pas.

M. CARON : J'ai expliqué à l'honorable député qu'en conséquence de l'augmentation de l'ouvrage dans le Nord-Ouest, il était devenu nécessaire d'augmenter le nombre des magistrats stipendiaires, et je n'ai pas besoin de renvoyer aux requêtes demandant que cette nomination fût faite, pour montrer que le peuple lui-même considère que les trois magistrats stipendiaires nommés par l'ancien chef du gouvernement en vertu de cet acte, ne sont pas suffisants pour faire l'ouvrage des Territoires. S'il est vrai qu'en vertu de l'acte que je viens de citer l'honorable député a donné à ses magistrats stipendiaires le pouvoir d'aviser le lieutenant-gouverneur en conseil, quand il devient nécessaire de nommer un autre magistrat stipendiaire, pourquoi le traiter différemment des autres déjà nommés ?

M. MILLS : Le changement des circonstances.

M. MACKENZIE : Parce que l'acte dit expressément que l'élément électif prévaudra dans le cours du temps, et que l'élément nommé cessera quand le nombre des membres élus atteindra 21; et si le conseil ne se compose pas de 21 membres élus, c'est simplement parce que le lieutenant-gouverneur a négligé ses devoirs. Il y a déjà eu des plaintes dans les Territoires. J'ai déjà mentionné à l'honorable ministre une occasion où la chose fut discutée publiquement et où des plaintes furent faites, et l'honorable ministre rend les choses pires au lieu de les améliorer. L'élément populaire devrait être renforcé, mais l'honorable ministre veut l'affaiblir en introduisant un élément de mécontentement qui aura des conséquences désastreuses.

M. CARON : La seule différence entre l'honorable député et moi est qu'il a établi le principe que les magistrats stipendiaires devaient siéger dans le conseil.

M. MACKENZIE : Parce qu'il n'y avait personne autre pour y siéger.

M. CARON : L'honorable député dit que le temps est venu de changer cette politique et de priver les magistrats stipendiaires de leur siège dans le conseil du Nord-Ouest. Je ne crois pas que le temps soit venu, et je m'en tiens à sa politique de donner aux magistrats stipendiaires un siège dans le conseil. L'honorable député a dit que le lieutenant-gouverneur a probablement failli à son devoir si le nombre des membres du conseil n'est pas plus considérable qu'il ne l'est. L'honorable député sait que par la clause 15 de l'Acte des territoires du Nord-Ouest, le lieutenant-gouverneur a le pouvoir d'ériger en district électoral toute portion du territoire du Nord-Ouest n'excedant pas 1,000 milles carrés en étendue et qui contient une population de 1,000 habitants. Par la clause 19 il est aussi pourvu à ce que, dans le cas d'un district électoral de 2,000 habitants adultes, non compris les étrangers ou les sauvages non naturalisés, le lieutenant-gouverneur émettra son mandat pour l'élection d'un second membre pour tel district. Malgré ces deux clauses, le lieutenant-gouverneur a considéré, après une longue correspondance à ce sujet, qu'après avoir érigé un district électoral il n'avait plus le droit de le changer. Le bill qui suivra ces résolutions pourvoira à cela. Je ne vois pas qu'on puisse s'opposer à cette résolution telle que présentée. La majorité restera encore aux membres élus du conseil.

M. MACKENZIE : Non.

M. CARON : Il y a huit membres élus, si vous nommez un magistrat additionnel et que le fassiez membre du conseil, vous restez encore avec sept au lieu de six contre huit.

M. MILLS : Le gouverneur est membre et a deux voix.

M. BLAKE: Le gouverneur a un vote et ensuite un autre vote. Vous aurez sept membres nommés qui, avec les deux votes du gouverneur feront neuf votes contre huit des membres élus. L'honorable ministre semble penser ainsi, parce que, au commencement, lorsqu'il y avait à peine une population dans les territoires, mon honorable ami (M. Mackenzie) a proposé que trois magistrats stipendiés et pas plus seraient membres du conseil. C'était pour être une politique permanente en vertu de laquelle le non seulement ces trois magistrats mais aussi tous les magistrats stipendiés qui seraient nommés, seraient pour toujours membres du gouvernement local du Nord-Ouest. C'est là, pratiquement, ce que dit l'honorable ministre.

M. CARON: Je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE: C'est pratiquement ce que l'honorable ministre dit, parce qu'il dit que de notre côté nous nous opposons à la politique de mon honorable ami (M. Mackenzie). Mais la politique de mon honorable ami, lorsqu'il n'y avait presque pas de population dans les territoires et lorsqu'il proposait de ne pas nommer plus de trois magistrats, et pendant un certain temps il n'y en a eu que deux, membres du conseil, était que ces trois, et c'était le nombre le plus considérable de magistrats qui pouvaient être membres du conseil, ne fussent pas permanents, parce qu'il prévoyait le temps où il y aurait dans les territoires une population suffisante pour élire des membres au nombre de 21, le temps où le conseil cesserait, et où les membres au nombre de 21 constitueraient l'Assemblée législative du territoire du Nord-Ouest. Ainsi la disposition législative de mon honorable ami en vertu de laquelle le nombre de conseillers nommés ne devait pas excéder trois dans les commencements, ne devait pas être permanente mais temporaire, et ne devait être en vigueur que jusqu'à ce que la population eût atteint le chiffre requis pour lui permettre d'élire 21 membres. La population du territoire est à présent assez considérable, je n'ai aucun doute, pour obtenir ce résultat. Je n'ai aucun doute qu'il y a maintenant 21 étendues de terrain de 1,000 habitants chaque, ou s'il n'y a pas ce nombre d'étendues de terrain, qu'il y en a assez de 2,000 habitants chaque et qui ont droit à deux représentants pour couvrir la différence. S'il n'en est pas ainsi, ce jour approche rapidement, et dans ces circonstances pourquoi l'honorable ministre voudrait-il proposer, à ce moment, d'ajouter à la représentation des membres nommés, contre la représentation des membres élus. Il dit que parce que le peuple de Calgary a déclaré qu'il y avait un manque dans l'administration de la justice, et que puisqu'il demandait un magistrat stipendié, il était évident qu'il désirait un membre de plus dans le conseil. D'abord, ce que le peuple de Calgary voulait c'était la justice, et le seul moyen dont il pouvait l'avoir c'était la nomination d'un magistrat stipendié, et peut-être que le peuple de cette partie du territoire serait content, s'il ne pouvait obtenir justice à aucune autre condition, d'accepter celle d'avoir un magistrat stipendié additionnel ajouté au conseil.

M. MACKENZIE: Non.

M. BLAKE: Mon honorable ami dit non. Il dit que le peuple se plaignait du pouvoir des membres nommés tels qu'ils existent maintenant. Mais, dans tous les cas, le peuple de Calgary n'est pas le peuple de tous les territoires. Il a droit à la justice, et si le besoin de la cause l'exige, à un autre magistrat; mais il n'a pas le droit d'imposer aux Territoires un membre additionnel nommé. Les habitants du Nord-Ouest sont dans une position différente maintenant de celle où ils étaient quand l'acte a été passé. Le pays exigeait alors la nomination d'autant de membres nommés que nous le proposons; il ne l'exige plus maintenant. Au contraire, il demande que les membres nommés disparaissent aussi rapidement que possible, au lieu d'être augmentés en nombre par le parlement. Il n'y a pas de raison pour laquelle ce magistrat, dont les devoirs seront judiciaires,

demeurerait membre du conseil simplement pour qu'il fut mis sur un piédestal comme les autres magistrats. La question est de savoir quels sont les droits du peuple et ce qui peut le satisfaire. Lorsque mon honorable ami, M. Mackenzie, introduisit cette mesure, le très honorable premier ministre s'opposa à l'élément électif parce que, à son point de vue, il n'était pas temps de parler d'une telle chose, et quand il arriva au pouvoir en 1878, la rumeur se répandit, et quelques-uns de ses organes annoncèrent qu'un changement aurait lieu et que le gouvernement territorial que l'honorable ministre condamnait devait être aboli ou modifié. Aussitôt en 1879 que cette rumeur se répandit qu'on voulait tenter d'abolir le gouvernement territorial, le peuple des Territoires s'éleva, même le peuple qui ne jouissait pas alors des avantages de l'élément représentatif mais qui avait l'espoir de l'obtenir fut alarmé. Des demandes répétées furent faites pour obtenir un recensement dans le district de Lorne, entre autres, et deux recensements furent faits avant qu'un nombre suffisant de personnes furent trouvées qui leur donnât le droit à un membre du conseil—ces recensements furent faits sur les requêtes du peuple désireux d'obtenir cette partie du gouvernement par soi-même que leur garantissait l'acte aussitôt que la population le permettrait. L'acte ne prit pas effet immédiatement. Ce ne fut qu'en 1880, je crois, que le peuple eut droit à un représentant dans le conseil. Dans le mois de février de cette année une assemblée eut lieu au Lac-au-Canard pour protester contre l'intention du gouvernement telle qu'exprimée par les organes ministériels, d'abolir même ce mode rudimentaire de gouvernement. L'assemblée avait été convoquée par le Père André; il y porta la parole, et son discours fait voir ce qu'éprouvait le peuple même en 1880 à ce sujet:

Avant longtemps, dit-il, cet établissement avec plusieurs autres auront droit d'être représentés dans le conseil à Battleford. Alors le conseil serait plus en état de parler au nom du peuple, de demander ses droits et porter remède à ses griefs à Ottawa.

Il proposa d'envoyer à Ottawa une pétition réprouvant l'idée d'abolir le gouvernement territorial, auquel ils ne participaient pas, mais qu'ils espéraient avoir bientôt, et un protêt et une requête signés par beaucoup de personnes furent envoyés le 23 février 1880 au gouvernement. Ils étaient écrits en ces termes:

Que vos pétitionnaires soumettent à la considération de votre honorable Chambre, que vu que les habitants des Territoires du Nord-Ouest sont maintenant presque égaux par le nombre à la population de la province de la Colombie-Britannique ou du Manitoba, avec une perspective d'une grande majorité en faveur des Territoires, il serait manifestement injuste de les priver d'un conseil local dans lequel plusieurs établissements, même quoique la base de représentation en vertu du présent ne soit pas étendue, ont maintenant le droit ou l'auront bientôt de représentation directe. C'est pourquoi vos pétitionnaires prient votre Chambre de ne sanctionner aucune législation qui aurait pour effet de priver le peuple du Nord-Ouest d'un gouvernement local.

Des assemblées publiques furent tenues à Prince-Albert, Saint-Laurent et d'autres endroits, dans le printemps de 1880, pour exprimer les vues du peuple au sujet de l'abolition suggérée du gouvernement territorial. Tous condamnèrent le changement proposé et furent unanimes à signer des requêtes contre une mesure aussi rétrograde. À Prince-Albert deux personnes s'opposèrent à ce qu'on fit rien, et l'un d'eux aurait dit qu'il était beaucoup mieux de laisser agir John A. Macdonald faire comme il l'entendait sans opposition ni remontrance, vu qu'il savait mieux ce qui était bon pour le peuple que le peuple lui-même. Mais sa manière de comprendre la fidélité à un parti ne trouva pas beaucoup d'écho dans l'esprit de l'assemblée, le peuple préférant s'en rapporter à son propre jugement plutôt qu'à celui d'un homme qui n'avait pas vu le pays et qui par conséquent ne connaissait personnellement rien de ses besoins. Je mentionne ces choses comme ayant eu lieu sur la rumeur que l'on entendait priver le peuple du système territorial, pour montrer combien il en était content, et combien il est important de ne pas augmenter par notre résolution de ce jour le poids absolu ou relatif de la représentation. Si, il

n'y a pas longtemps, les habitants de ces territoires pensaient qu'il était important d'être représentés ici, s'ils pensaient important que le territoire fût divisé en provinces, combien plus maintenant ne devrions-nous pas ajouter au poids de l'élément nommé contre l'élément représentatif. Dans l'automne de 1882 le peuple de Prince Albert pétitionna le gouvernement et un article de la pétition se lit comme suit :

Et vu que les territoires du Nord-Ouest augmentent en population d'une manière qui n'offre pas de précédent, et que sans doute l'année prochaine une immigration plus considérable arrivera de toutes les parties du monde, et que certaines sections du pays sont déjà très peuplées, tel que le district de la Saskatchewan, qui a une population presque aussi considérable que la province de la Colombie-Britannique, et comme il est impossible que les habitants d'une si large étendue de pays puissent être compris par les représentants envoyés au parlement par les autres provinces, et comme il y a des établissements tels que Prince-Albert qui désirent se constituer en villes, et comme il est absolument nécessaire que les chemins soient améliorés, que des ponts, des écoles et d'autres édifices publics soient érigés et construits pour marcher de pair avec l'immigration qui arrive, vos pétitionnaires croient qu'il est temps de constituer les territoires du Nord-Ouest en provinces avec les pouvoirs et privilèges des autres provinces du Canada.

Je vous ai lu cela comme ayant rapport à une proposition faite en 1885 pour avoir plus du système départemental et colonial que de celui qui existe maintenant. Si, il y a quatre ou cinq ans, les habitants des territoires croyaient qu'ils devaient avoir des droits provinciaux, vous proposez maintenant de dire : Non, nous allons vous envoyer un autre maître d'Ottawa. Le 9 octobre 1883, une autre représentation fut faite par le conseil du Nord-Ouest, qui était composé dans le temps d'un élément prépondérant de membres nommés.

Ceux qui font ces mémoires croient que le succès des territoires du Nord-Ouest est d'une telle importance pour le Canada que le temps est venu qu'ils soient représentés dans le parlement. Aujourd'hui le peuple du Nord-Ouest n'a aucune espèce de représentation, et n'ont pour faire valoir leurs besoins que la voie des requêtes et des mémoires.

Il y eut une assemblée à Prince-Albert en octobre 1883, et parmi les résolutions passées à cette grande assemblée il en fut signé une disant que les territoires devraient être représentés dans le parlement. Il y eut ensuite une assemblée à l'école de Carleton en février 1884, dans cette section, et voici deux des résolutions qui furent passées :

6. Que le Territoire du Nord-Ouest doit être représenté dans le parlement du Canada, et qu'il est injuste de forcer les colons ici de payer des taxes avant que cette représentation soit accordée.

7. Que le Conseil du Nord-Ouest devrait être composé seulement de représentants élus par le peuple, et qu'il devrait exercer les mêmes pouvoirs et jouir des mêmes privilèges que les législatures provinciales des provinces existantes.

Ceci montre ce qu'était le sentiment du peuple il y a plus d'un an et demi. Il se plaignait alors de l'élément nommé, et vous dites maintenant : Nous allons ajouter au conseil un autre membre nommé. En 1884, nous avons décidé cette question et l'avons soumise à la considération de la Chambre. Le 15 novembre 1884, nous reçûmes une requête signée de nombreuses signatures, demandant le gouvernement responsable pour les Territoires. Il ne s'agissait pas d'une seule section du Territoire. Mon honorable ami a parlé de ce qu'il a vu à Calgary et à Moosomin durant l'hiver de cette année. Il y eut une grande assemblée, et une résolution fut adoptée au sujet de la représentation du peuple dans le gouvernement du Nord-Ouest. Je pourrais citer davantage. Je fais ces citations pour faire voir que les habitants du Nord-Ouest s'émeuvent, comme nous devons savoir qu'ils le feraient, pour la part de leurs droits de citoyens dans le parlement fédéral et une plus grande liberté de se gouverner eux-mêmes dans le pays où ils vivent, et à cela ils ont droit. Je pense donc qu'il est très répréhensible de commencer par augmenter le poids du corps nommé contre celui du corps élu. Vous dites que le corps élu aura la prépondérance ; mais il peut se trouver des membres infidèles. J'ai connu des membres du parlement qui se sont montrés indignes de la confiance qu'on avait mise en eux. Un conseiller élu peut être infidèle, peut s'entendre avec le lieutenant-

M. BLAKE

gouverneur et les membres nommés, et faire pencher la balance en faveur de ces derniers. J'ai lu avec attention les rapports des procédés du Conseil du Nord-Ouest et les commentaires des journaux sur ces rapports, et j'ai vu des expressions, sinon de dégoût, au moins de regret, au sujet de l'inefficacité de ces procédés, due, comme on l'a dit, à la prépondérance des membres nommés sur les membres élus. S'il en est ainsi, nous ne devrions pas aujourd'hui augmenter l'influence des membres nommés contre celle des membres élus.

M. LANGELIER : Je pense qu'il serait opportun de changer les mots de la résolution. Si le sens que lui donne l'honorable ministre de la milice est correct, la manière dont cette résolution est écrite devrait être modifiée. Autrement on comprendrait que dorénavant huit membres du conseil seraient nommés par le gouvernement. Il n'y a pas de difficulté, puisqu'il est entendu que le gouvernement ne veut ajouter qu'un membre du conseil.

M. CARON : Oui.

M. BLAKE : Je crois que ce langage n'exprime pas du tout l'intention du gouvernement. Le gouvernement demande de nommer un membre du conseil du Nord-Ouest, mais il demande aussi la nomination d'un magistrat stipendiaire qui *per curiam officio* sera membre du conseil du Nord-Ouest. Vous pourriez nommer un membre qui ne serait pas du tout magistrat stipendiaire.

M. CARON : Pas en vertu de la clause 74.

M. BLAKE : Je parle de la nomination d'un membre du conseil.

M. MACKENZIE : Je rappellerai au premier ministre que d'après la clause 74 la limitation se rapporte à l'autorité. Vous l'avez déjà.

Sir JOHN A. MACDONALD : La personne nommée doit l'être en vertu de la clause 74.

M. BLAKE : Le magistrat stipendiaire. Vous dites qu'il est désirable d'autoriser le gouverneur général de nommer un membre additionnel du conseil en la manière pourvue par la clause 5, et un magistrat stipendiaire en la manière pourvue par la clause 74. Vous dites que vous allez nommer un membre additionnel du conseil en vertu d'une clause et un membre additionnel du conseil en vertu d'une autre clause.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose en amendement :

Qu'il est opportun d'autoriser le gouverneur général de nommer un magistrat stipendiaire en la manière voulue par la clause 74 de l'acte des Territoires du Nord-Ouest, 1880, et pour les fins mentionnées au dit acte, lequel magistrat stipendiaire sera membre additionnel du conseil des dits Territoires en la manière voulue par la clause 5 du dit acte.

M. BLAKE : Je propose en amendement à l'amendement de retrancher les mots : "Qui sera membre additionnel du Conseil des dits Territoires."

Amendement à l'amendement (M. Blake) rejeté.

Amendement (sir John A. Macdonald) adopté.

Sur la résolution 2,

M. CARON : Cette résolution pourvoit à la reprise des aliénés échappés des asiles. A présent ces infortunés sont envoyés au Manitoba, et le gouvernement du Canada est obligé de payer au gouvernement du Manitoba tant par tête pour leur entretien. Il s'agit de pourvoir aux moyens d'entretenir ceux qui sont dans les asiles quand on les transporte d'un asile à un autre en voie de construction.

Le comité devra faire rapport sur cette résolution.

DEUXIÈMES LECTURES.

Bill (n° 141) concernant l'administration de la justice et autres matières dans les territoires du Nord-Ouest. (Sir John A. Macdonald.)

PORT DE TROIS-RIVIÈRES.

M. BOWELL : Je propose la seconde lecture du bill (n° 150) pour autoriser à avancer certaine somme aux commissaires du havre de Trois-Rivières.

M. MILLS : Expliquez-vous.

M. BOWELL : J'ai déjà expliqué cette proposition en deux occasions. C'est seulement pour permettre au gouvernement de prêter aux commissaires du havre de Trois-Rivières une somme d'argent sur des primes émises par le conseil des commissaires afin de les empêcher de payer 6 pour 100, ce qu'ils paient maintenant, sur les obligations émises par eux ; et en sus de la somme déjà empruntée, \$63,000, à prêter une somme additionnelle d'à peu près \$18,400 pour leur permettre de compléter. Ce sera un prêt sur la garantie des primes du havre.

M. MILLS : Quelle somme paient-ils maintenant et quelle somme paieront-ils en vertu du nouvel arrangement ?

M. BOWELL : Ils paient 6 pour 100 ; en vertu du nouvel arrangement ils paieront 4 pour 100.

M. MILLS : Quel est le montant annuel sur chaque somme.

M. BOWELL : Le montant déjà dépensé est \$63,600, sur lequel ils paient 6 pour 100. Il est proposé de prêter une somme additionnelle de \$18,400 pour compléter, donnant un total de \$82,000 à 4 pour 100. Le revenu du port couvrira plus que 4 pour 100 sur le plein montant si on y ajoute les revenus des baux que leur ont consentis certains intéressés.

M. MILLS : Quel est le revenu total annuel ?

M. BOWELL : Le revenu du port est de \$3,900, et le revenu des loyers des quais \$2,000, en tout \$5,900.

M. MILLS : Aucune partie de cette somme forme-t-elle un fonds d'amortissement ou est-ce une charge perpétuelle ?

M. BOWELL : Non. C'est pour 25 ans.

Motion adoptée ; bill lu la seconde fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sur la section 3,

M. MILLS : Je ne vois aucun arrangement en vertu duquel le principal doit être payé. Les commissaires du havre pourraient dépenser le somme requise pour le paiement de l'intérêt, et il n'y aurait rien pour faire face au principal.

M. BOWELL : Il n'y a pas de disposition pour un fonds d'amortissement, vu que l'on s'attend à une augmentation d'affaires du port, après les améliorations, qui sera telle qu'ils pourront payer les primes quand elles deviendront dues.

M. MILLS : Il me semble qu'il devrait y avoir une disposition pour un fonds d'amortissement, vu que c'est légitimer d'une manière assez extraordinaire que de ne pas pourvoir au paiement du principal.

M. BOWELL : La suggestion de l'honorable député est bonne, et peut-être serait-il bon de pourvoir à un fonds d'amortissement, quand même il ne serait que très petit. Je suggère donc qu'à la fin de la clause, après le mot "quelconque," les mots suivants soient ajoutés :

Et les dits commissaires paieront aussi au ministre des finances, chaque demi-année susdite, la moitié de 1 pour 100, comme fonds d'amortissement, pour le rachat des dites primes.

M. MILLS : A-t-on pourvu à l'imposition de droits de havre ?

M. BOWELL : Oui, sous l'acte qui les constituent en corps.

M. MILLS : Ont-ils le pouvoir de fixer le montant des droits de péage ?

M. BOWELL : Non, c'est au gouverneur en conseil que cela appartient.

M. MILLS : Ils ne pourraient pas les augmenter sans le consentement du gouvernement ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non, ni pourrait-ils faire de nouveaux travaux sans la sanction au préalable du gouverneur en conseil.

M. MILLS : Il me semble que le taux du fonds d'amortissement est très bas—insuffisamment pour le payer à temps.

Sir HECTOR LANGEVIN : Ce ne serait pas assez, mais l'honorable député doit tellement espérer dans l'augmentation de l'endroit et les effets de ces travaux, que sans autre charge imposée aux commissaires, ce sera tout à fait assez.

M. MILLS : La moitié de un pour cent tous les six mois veut dire un pour cent par année.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui.

M. MILLS : Cela fait un quart dans 25 ans. Je ne crois pas que l'honorable ministre puisse être accusé de mesquinerie envers la ville de Trois-Rivières—un endroit qui, pour une si large part, dépend du commerce de bois qui diminue chaque année.

M. BOWELL : Je suis bien sûr que l'honorable député n'accuse pas mon honorable ami d'agir mesquinement envers la ville de Trois-Rivières.

Sur la section 4,

M. WELDON : Ces primes sont-elles périmées ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non.

M. WELDON : Comment pouvez-vous les rapporter ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Ces gens-là le veulent ainsi, parce qu'ils savent qu'ils ne pourraient pas payer leur intérêt, et c'est pourquoi ils seraient trop contents de céder leurs primes et de les faire racheter. De fait, c'est la raison pour laquelle le bill est présenté.

M. WELDON : Comment ce parlement peut-il déclarer que l'intérêt ne sera pas payé après une certaine date ? C'est une intervention dans les droits civils.

M. BLAKE : Les porteurs de primes ont certains droits en vertu de leur contrat, et je ne crois pas que nous devrions pourvoir à ce que ces droits soient changés ou modifiés. L'honorable ministre dit qu'il est sûr qu'ils rapporteront leurs primes pour rachat. Très bien. Mais ne pourvoyons pas à ce que dans le cas où ils refuseraient de les rapporter vous ne leur donniez pas d'intérêt, car la loi veut qu'ils y aient droit.

Sir HECTOR LANGEVIN : D'accord avec ce que l'honorable député a dit, je suggère que tous les mots après les mots "commissaires du havre," dans la 8e ligne, soient retranchés. Cela laisse libres les porteurs d'obligations.

Amendement adopté ; bill rapporté avec les amendements, la une première et une deuxième fois et adopté.

ACTE REFONDU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

M. COSTIGAN : Je propose la seconde lecture du bill (n° 146) pour amender l'acte refondu du revenu de l'intérieur, 1883. Une partie du bill doit pourvoir à la meilleure manière d'appliquer cet acte. A raison de certaines imperfections dans l'acte tel qu'il existe, nos officiers, dans bien des cas, n'ont pu obtenir de convictions. Un autre changement est la conséquence du droit augmenté imposé sur les cigares pendant cette session. Une question très importante est celle d'une réduction de droits aux distillateurs sur le whisky qui doit être gardé pendant un certain temps

par les distillateurs. Cette réduction est accordée dans les vieux pays et aux Etats-Unis, et il n'y a pas de raison pour qu'elle le soit pas ici. Aucune remise ne sera faite à moins que les spiritueux n'aient été tenus en fût ou dans telles cuves approuvées par le département pendant toute la période pour laquelle ils réclament la réduction. La réduction n'excédera pas 6 pour 100 pour la première année, 4 pour 100 pour la seconde année, 3 pour 100 pour la troisième année, et 2 pour 100 pour chaque année suivante jusqu'à sept ans en tout. Quelques-uns de nos officiers ont visité les distilleries des Etats-Unis et consulté les officiers de l'excise de ce pays, et l'opinion de ces derniers est que ces réductions représentent à peu près la valeur de la diminution par l'évaporation; mais cela n'est pas absolu, car tous les spiritueux seront ensuite jaugés de nouveau. On a dit dans les journaux que le principe adopté ici de prohiber la vente de tout autre whisky que le whisky mur était une trame ourdie par les distillateurs pour créer un monopole. Il n'est que juste de dire que tandis que les distillateurs demandaient la première clause et la réduction pour la diminution, nous n'avons reçu aucune suggestion en rapport avec l'autre clause. C'est une suggestion faite par le comité après avoir donné beaucoup d'attention à la chose et je l'ai crue digne de considération. Le but est de n'avoir sur le marché que les spiritueux les plus purs et d'empêcher la vente de liqueurs adultérées.

M. BLAKE: S'est-on assuré par quelque moyen que le nouveau procédé sera aussi bon que celui qui consistait à mettre les spiritueux en futailles? S'ils sont mis dans des cuves de métal les spiritueux pourraient aussi bien être mis en bouteilles, vu que le procédé d'adultération doit se prolonger pour obtenir de l'amélioration. J'ai entendu dire qu'un procédé avait été découvert au moyen duquel on pouvait obtenir l'amélioration presque aussitôt que la liqueur est distillée.

M. COSTIGAN: D'après ce que je puis voir la maturité du whisky s'obtient dans les vaisseaux de bois. J'ai entendu parler du procédé auquel l'honorable député fait allusion, mais je ne sais pas qu'il ait été employé avec succès. Il y a certaines préparations ou drogues qui peuvent être mises dans la liqueur et qui en font disparaître apparemment tous les éléments reprochables que l'on cherche à faire disparaître par l'adultération, mais en réalité elles ne font que les cacher. Le seul moyen de purifier les spiritueux est de les mettre dans des vaisseaux de bois à travers lesquels l'évaporation se fait.

M. BLAKE: Que sont ces cuves pour aérer?

M. COSTIGAN: Je n'en sais rien; ce doit être des vaisseaux de bois. Dans les grandes distilleries ils ont des cuves de cuivre.

M. BLAKE: Quel est l'amendement proposé?

M. COSTIGAN: Dans le comité, j'amendement la classe limitant la période de temps pendant laquelle la liqueur pourra être entrée pour la consommation, ou je la retrancherai.

M. BLAKE: Je comprends que l'honorable ministre retranchera tout à fait cette clause ou pourvoira à la vente en aucun temps de spiritueux qui doivent être employés pour le vinaigre ou autres chose de ce genre, et qu'il n'a pas de proposition pour la continuer après l'avoir modifiée.

M. COSTIGAN: Je la retrancherai entièrement, ou, si des engagements peuvent être faits pour rencontrer les objections des manufacturiers et des nouvelles distilleries qui peuvent être établies, je proposerai l'amendement.

Le bill est lu une deuxième fois.

M. COSTIGAN

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. MILLS: Dans le rapport qui a été soumis concernant les frontières d'Ontario je n'ai trouvé que les lettres du secrétaire d'Etat le comte de Derby ainsi qu'une copie de la décision du comité judiciaire et une lettre du lieutenant-gouverneur d'Ontario avec un projet du bill. Je n'ai vu aucune lettre du gouvernement d'Ottawa accusant réception de ces documents, ni aucune opinion du gouvernement sur cette question soit à la proposition faite par le gouvernement impérial soit à celle faite par le gouvernement d'Ontario.

N'existe-t-il aucune autre correspondance?

Sir JOHN A. MACDONALD: Sans doute que nous avons accusé réception de ces documents. Il y a eu beaucoup de pourparlers semi-officiels entre le ministre de la justice et le procureur général d'Ontario sur cette question. Le ministre de la justice est en ce moment à Toronto, et comme il sera de retour demain je crois que nous pourrions donner de nouveaux renseignements à ce sujet.

M. WELDON: L'honorable ministre peut-il dire quand il produira la correspondance sur la question des pêcheries?

Sir JOHN A. MACDONALD: J'espérais recevoir l'autorisation nécessaire aujourd'hui même, mais elle n'est pas venue.

Séance du soir.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Service postal entre les Etats-Unis et Victoria,
Colombie-Anglaise..... \$17,640

M. BAKER (Victoria): Je désire savoir du ministre s'il a l'intention d'augmenter ce crédit vu l'augmentation dans le nombre des voyages. Aujourd'hui le service se fait cinq fois par mois, du mois d'avril à la fin d'octobre, je crois.

M. CARLING: Ce n'est pas l'intention du gouvernement.

Crédit en faveur d'une ligne de steamers faisant
deux trajets par mois entre la France et Québec. \$50,000

M. VAIL: Combien de voyages cette compagnie sera-t-elle tenue de faire par année? A qui sera payé ce crédit?

M. BOWELL: L'entente a eu lieu avec la compagnie de navigation à vapeur d'Halifax par l'entremise de son représentant, M. Wood, à raison de \$2,000 par voyage—on a déjà payé pour un voyage—je ne puis pas dire quels sont ceux qui composent la compagnie.

M. MILLS: L'honorable ministre peut-il nous dire quel est le service qui doit être fait, en quelle forme le contrat est accordé, et quels sont les raisons qui nécessitent cette nouvelle dépense?

M. BOWELL: Le contrat a été fait entre le gouvernement et la compagnie pour un service régulier entre la France et Québec pendant une certaine saison de l'année, les navires devant toucher à Halifax ou à un autre port des provinces maritimes.

M. VAIL: Le gouvernement français a-t-il voté un égal crédit.

M. BOWELL: Je ne le crois pas, et c'est pour cela que cette clause qui existait dans le premier crédit a été laissée de côté cette année.

M. BLAKE : L'honorable monsieur verra que le parlement avait autorisé le paiement de cette somme pourvu que le gouvernement français accordât une subvention équivalente, et il dit que le gouvernement français n'a accordé aucune subvention. Il s'agit alors de savoir de quel droit les \$2,000 ont été payées.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous n'avons payé que \$2,000 pour un voyage, de sorte que si nous eussions employé les \$50,000, nous eussions payé \$4,000 par mois pendant toute l'année. En ne payant que \$2,000, nous n'avons pas dépassé le vote du parlement, l'intention du parlement, parce que nous n'avons dépensé que la moitié de la somme que nous eussions dépensée par mois si le gouvernement français avait accordé une somme équivalente ; et maintenant nous demandons qu'on continue cette politique pour une autre année, au lieu du vote de l'année dernière, sans quoi la France n'accordera pas la somme nécessaire. Nous avons donc cru qu'il valait mieux, même avec la moitié de la subvention, tenter d'ouvrir des communications commerciales avec la France, afin d'obtenir un débouché pour notre commerce.

M. BLAKE : Oui, mais on a demandé au parlement d'approuver un projet se rapportant à l'établissement d'une ligne de vapeurs entre la France et le Canada d'après l'entente qu'une somme de \$100,000 serait contribué, comme encouragement national, moitié par la France et moitié par le Canada. Ce que l'honorable ministre a fait, ça été de dépenser \$2,000 sur les \$50,000 votées à cette condition, sans accomplir la condition, non pas en se conformant au vote et à l'intention du parlement, mais contrairement au vote et à l'intention du parlement, parce que l'intention du parlement était que cette somme ne fût accordée qu'à ces conditions, et c'est le gouvernement lui-même qui a proposé ces conditions. Il a déclaré lui-même que \$100,000 constituaient le moindre encouragement public qui pouvait nous permettre d'avoir une ligne effective, et après cette déclaration, le gouvernement lui-même a décidé que chaque pays devrait payer la moitié de cette somme. Puis, en ne se voyant pas en mesure de mettre cet arrangement à effet, il paraît avoir conclu sans être autorisé un arrangement d'une nature différente.

Dans ces circonstances, je crois que le comité a droit de savoir quel genre de steamers ont été employés, quelle est leur capacité et comment il se fait qu'on a établi un service effectif pour \$50,000 quand le gouvernement croyait qu'il faudrait un encouragement public de \$100,000 par année contribué par les deux pays. Puis, il faut savoir ce que signifie ce service entre la France et Halifax dont a parlé l'honorable ministre. Le vote du parlement s'appliquait à un service entre la France et Québec, mais l'honorable ministre dit qu'un certain nombre de voyages ont été faits entre la France et Halifax. Il se peut que la chose soit excellente ; mais si nous devons établir une ligne de communications pendant toute l'année entre la France et Québec pendant la saison de la navigation, et entre la France et Halifax pendant l'hiver, on devrait prendre un vote à cet effet. Maintenant, on nous dit qu'un contrat a été passé ou un arrangement conclu ; on devrait en soumettre les détails. Depuis un certain nombre d'années le gouvernement demande des subventions pour l'établissement de lignes de steamships entre divers points. Ce sont des projets formés par des spéculateurs. Maintenant on nous dit que ce service est déterminé. S'il en est ainsi, nous devrions en connaître les détails ; savoir combien de voyages ont été faits entre la France et Québec, combien entre la France et Halifax ; quel est le résultat du voyage qui a été fait, et quels sont les promesses d'avenir de ce service.

M. PAINT : Voici quelques-uns des faits qui se rapportent à ce service. J'ai eu occasion de voir l'agent ici la semaine dernière. Il y a deux steamers de première classe qui font le service, d'une capacité un peu moindre de 2,000

tonnes. Le service est de Québec ou Halifax au Havre, en faisant escale à Swansea, pays de Galles.

M. BLAKE : Maintenant que le député du sous-ministre a expliqué la chose, peut-être le ministre voudra-t-il jeter quelque lumière sur le sujet.

M. BOWELL : Je n'ai pas ici toutes les conditions du contrat, mais je les soumettrai avant de demander le concours afin de donner les renseignements les plus complets, et je soumettrai également tout autre renseignement que j'obtiendrai.

M. PAINT : Le gouvernement français n'a pas voulu voter une seule subvention. Il a exigé que deux des steamers fussent commandés par des officiers français et navigassent sous pavillon français.

M. BLAKE : Je suppose que quelqu'un sur les bancs du trésor est au fait de cette question intéressante des négociations avec la France, et la grande difficulté qui a fait échouer le projet du gouvernement canadien. Ou bien, doit-on croire qu'il faut aller se renseigner sur cette question parmi le ban et l'arrière-ban du parti ministériel ?

M. PAINT : Je puis ajouter—

Quelques DÉPUTÉS : Oh, oh.

M. BLAKE : Je ne crois pas que la chose soit aussi noire qu'on le dit.

M. MILLS : Je crois que nous avons droit à plus de renseignements sur cette question. Il est évident, d'après les déclarations du ministre et des sous-ministres que le gouvernement français ne croit pas que le commerce entre le Canada et la France est d'une importance suffisante pour légitimer aucune dépense qui s'y rapporte. Avant que le gouvernement se charge d'imposer cette dépense au pays, nous avons droit de savoir ce qu'il compte faire. De quelle façon espère-t-il servir les intérêts du pays en subventionnant une ligne de paquebots-poste entre le Canada et la France ? Il y a entre le Canada et le Royaume-Uni des relations commerciales qui justifient une subvention à une ligne de steamers entre ces deux pays. Mais quel commerce y a-t-il entre le Canada et la France pour justifier une dépense de ce genre ? Assurément les communications postales requises avec la France pourraient avoir lieu par le Royaume-Uni. La France n'importe pas nos produits bruts, et la politique commerciale actuelle du pays n'est pas de nature à encourager l'importation des produits des fabriques françaises. En outre, le gouvernement n'a jamais réussi à attirer plus que deux ou trois immigrants par année de ce pays. Dans l'état actuel du revenu public et les dépenses considérables du gouvernement, le parlement a droit à d'autres renseignements sur cette question avant que le vote soit pris, et il ne suffit pas que le ministre promette de déposer un état renfermant la formule du contrat ; ce qu'il faut savoir, c'est ce qui nous justifie de presser ce contrat. En tenant la conduite qu'il a tenue, le gouvernement en a agi d'une façon indigne envers le comité.

M. PAINT : L'un des steamers est parti de Halifax, il n'y a pas plus de deux semaines, pour le Havre, avec un chargement et 24 passagers de première classe. Le capital nécessaire à la construction des steamers a été fourni par la France, l'Ecosse et Halifax.

M. LANGELIER : Je sais que l'un des steamers est venu à Québec il y a quelque temps, mais a positivement refusé de prendre aucun chargement à ce port. Il m'a paru très extraordinaire qu'une ligne recevant une subvention refusât de prendre un chargement à Québec. Je sais qu'une maison se préparait à envoyer par cette ligne un lot de madriers.

M. PAINT : Quelle était la nature du chargement ?

M. LANGELIER : Des madriers,

M. PAINT : Des madriers ne constituent pas un chargement payant pour un steamer de première classe.

M. LANGELIER : Le steamer a refusé de prendre aucun chargement à Québec. Les circonstances de ce refus ont été publiées dans les journaux. Il a paru à cet égard grand nombre de communications dans les journaux, et je puis dire à l'honorable député que le nom de la maison est Plamondon et Auger; et il ressort de ces écrits que cette prétendue ligne subventionnée pour faire le service entre la France et Québec, n'arrête pas du tout à Québec. Ce même steamer, a-t-on dit, s'est rendu à Montréal avec environ un tiers de son chargement, sans rien prendre à Québec du tout. Eh bien, je dis que si tel est le cas, on ne peut pas dire qu'il y a là l'exécution du contrat.

M. BOWELL ; Après la déclaration que vient de faire le député de Mégantic (M. Langelier), je demanderai au comité de suspendre cette demande de crédit jusqu'à ce qu'on puisse obtenir les renseignements les plus complets sur les faits mentionnés par l'honorable député. Si un steamer subventionné pour créer un commerce—car je crois que je puis me servir de cette expression—entre la France et le Dominion refuse de prendre du fret à un port canadien quand on lui en offre, il me paraît y avoir là une excellente raison d'annuler le contrat. Je puis dire cependant à l'honorable député de Bothwell (M. Mills) que si le parlement du Canada, à sa dernière session, a voté \$50,000 par année pour subventionner des steamers devant faire le service entre un port français et certains ports canadiens, afin d'établir un commerce qui n'existait pas dans le passé entre ces deux pays, à la condition par le gouvernement français d'accorder une subvention équivalente ou plus considérable, et si le gouvernement du Canada a fait établir un service tel que celui qu'on avait en vue quand le premier vote a été pris, sans l'aide ou la subvention du gouvernement français, le but pour lequel l'argent a été voté a été accompli. Et il importe peu à ce pays que le gouvernement français ait réellement subventionné la ligne ou non, à moins que cette subvention ne fût absolument nécessaire pour obtenir les services de steamers de la classe qu'on avait en vue quand le vote a été pris, bien que le contrat puisse n'avoir pas été strictement conforme au texte de la résolution comme l'a donné à entendre le chef de l'opposition.

M. MITCHELL : Je ne sais quelles sont les conditions du contrat, mais ayant une expérience de plusieurs années comme armateur, et sachant quelque chose du commerce de transport du bois, je dois dire que je comprends parfaitement pourquoi le propriétaire ou le capitaine d'un steamer de première classe refuse de transporter du bois. La vérité est que les taux de fret sur le bois sont si bas depuis plusieurs années qu'aucun steamer de première classe n'en veut transporter, à moins qu'il n'en transporte assez pour lester le navire. Il est vrai que les vaisseaux de la ligne Allan et autres steamers prennent souvent une partie de leur cargaison en madriers, non parce que ça les paie, mais parce que quelquefois il leur faut, quand ils ne peuvent avoir un chargement complet pour leur voyage de retour, prendre une partie de leur cargaison en bois, qui est un fret non payant pour un steamship, à un prix purement nominal. Eh bien, je comprends parfaitement qu'un steamer arrive à Québec et refuse de transporter des madriers aux prix courants soit aux ports anglais ou aux ports français; et si les taux ne sont pas suffisants pour payer le steamer, naturellement il se rend à Montréal et cherche à y obtenir d'autre fret. Cela est parfaitement logique, et il n'y a pas pour cela raison de supposer que le contrat est susceptible d'être annulé. Ce n'est pas parce que le bois a été offert à Québec, plus que s'il eût été offert à Bathurst, Miramichi, ou tout autre endroit, qu'il a été refusé, mais simplement parce que le fret n'était pas de nature à payer les frais de transport par le steamer. Je comprends parfaitement qu'il est désirable et très probable qu'on inaugure

M. LANGELIER.

un commerce avec la France, mais c'est au gouvernement de passer un contrat ou non, et il peut y insérer telles conditions de nature à développer davantage ce commerce et à servir le mieux les intérêts du pays. Je n'ai aucun doute que les faits rapportés par l'honorable député de Mégantic (M. Langelier) sont parfaitement exacts, mais je n'y vois pas de raison d'annuler le contrat, sans rechercher si le taux de fret était suffisant pour permettre au steamer de transporter les madriers.

M. McLELAN : Je puis dire que j'ai rencontré l'agent de la ligne en question pendant le dernier voyage du steamer, et il me dit qu'on lui avait offert des madriers comme partie de sa cargaison à Québec. Il fit mention du prix offert, et ce prix me parut si bas que le bois n'eût pu être transporté même par un voilier. Il le refusa parce que le prix était même au-dessous des taux du fret ordinaires sur les voiliers, et que c'eût été une perte pour tout steamship que de le transporter. Il me dit qu'il avait pris une centaine de tonnes à Québec et qu'il allait à Charlottetown et à Halifax pour compléter son chargement, non avec du bois, mais avec d'autres marchandises qui tendraient davantage à développer le commerce entre les deux pays que le transport de madriers.

M. DESJARDINS : L'explication du ministre de la marine est tout à fait différente de la déclaration de l'honorable député de Mégantic (M. Langelier). Nous avons compris d'après la déclaration de l'honorable député de Mégantic que la cargaison avait été refusée positivement, mais maintenant nous voyons que la compagnie a refusé de la transporter simplement parce que les taux n'étaient pas satisfaisants—une explication qui place la chose sous un autre jour tout à fait.

M. LANGELIER : J'ai donné le renseignement tel que je l'ai lu, car il a été publié dans tous les journaux de Québec, et il y a soulevé beaucoup d'indignation. Aucune réponse n'a été faite à la communication de MM. Plamondon et Auger, qui portait, non qu'ils n'avaient pu s'entendre sur les conditions, mais qu'il y avait eu refus positif de prendre aucune marchandise à Québec. Je ne sais pas moi-même si le renseignement est exact ou non, mais c'est ce qui a été affirmé dans les journaux de la ville.

M. BLAKE : Devons-nous comprendre que l'arrangement est tel que le steamer fera escale à différents ports ou qu'il fera des voyages déterminés de Québec en arrêtant à Halifax, à Swansea et au Havre? Car nous apprenons maintenant que le steamer devait mouiller à Charlottetown. Naturellement, l'un des éléments pour lesquels, je suppose, nous payons une subvention, est la perte causée par le départ à dates fixes de certains ports, ce qui donne aux marchands la certitude d'obtenir une expédition assez rapide de leurs marchandises; mais si le steamer doit faire en quelque sorte un service côtier à travers le Dominion, ce service peut être très utile; mais c'est un service différent de celui que j'ai cru comprendre d'après les paroles de l'honorable député qui s'est chargé de mettre les choses couleur de rose.

M. WELDON : Relativement à la remarque faite par l'honorable député de Richmond (M. Paint), que le gouvernement a refusé d'accorder la subvention parce qu'il voulait un steamer français, l'une des raisons qu'on a fait valoir à l'appui du crédit l'année dernière, c'est qu'il était accordé à deux steamers français, afin d'obtenir du gouvernement français \$75,000 au lieu de \$50,000.

M. BOWELL : Je désire qu'il soit bien compris que le langage dont s'est servi l'honorable député de Mégantic (M. Langelier) m'a porté à demander au comité de suspendre cette demande de crédit, et ce langage, c'est que les propriétaires ou les gérants du vapeur ont refusé d'accepter non seulement des madriers, mais aucune autre espèce de marchandises à Québec. Il n'est guère concevable que telle chose soit possible; mais quand la chose est affirmée sous la

foi d'un membre de cette Chambre, on doit rechercher quels sont les faits réels.

Je dois m'opposer absolument à la manière de voir qu'entretient sur cette question le chef de l'opposition. Personne n'a jamais supposé qu'une faible subvention de ce genre était accordée dans le but d'établir une ligne de steamers qui ferait le service direct de Québec au Havre ou à tout autre port français. Il a toujours été compris que s'il ne pouvait obtenir un chargement à Montréal ou à Québec, le vapeur faisant le service entre le Dominion et le Havre pourrait arrêter à tout autre port pour compléter son chargement. Il ne serait guère raisonnable de demander qu'un steamer, surtout un steamer de cette capacité et de cette valeur, ne fit le service que d'un port du Canada à un port français, fût-il chargé ou non. L'objet de cette subvention était d'inaugurer un commerce qui n'existait pas dans le passé, afin que toutes les parties du Canada pussent en bénéficier; le steamer devait être autorisé à se rendre à aucun port du Canada pour compléter son chargement. Rien ne pouvait être d'un plus grand avantage à l'île du Prince-Edouard que le fait d'un steamer de ce genre arrêtant à Charlottetown ou à Georgetown ou à tout autre port de cette île pour y prendre du poisson en conserve.

M. MITCHELL : Ou du bétail.

M. BOWELL : Ou des chevaux pour l'exportation en Europe, et si le chargement ne pouvait être complété à ces endroits, le steamer devrait être autorisé à se rendre à Halifax ou à tout autre port du Dominion, puis ensuite continuer son voyage. On ne s'est jamais proposé d'avoir un service hebdomadaire ou de tous les quinze jours. Ce qu'on a voulu, c'était de donner tant par voyage entre le Canada et un port français, de développer par ce moyen le commerce du pays et d'établir des communications directes entre la France et le Canada, afin que les immigrants pussent profiter d'une ligne de ce genre. On espérait aussi que les marchands canadiens recevraient leurs marchandises à aussi bon marché que possible, et qu'après nous être assurés de ce que nous pouvions fournir aux marchés français, nous enverrions des marchandises directement dans ce pays, de façon à mettre nos exportateurs en mesure d'obtenir tout le bénéfice de leur commerce.

M. BLAKE : Le crédit tel que proposé devait servir à établir des communications par vapeur entre la France et Québec, non entre la France et le Canada, et la proposition cette année est la même. Il se peut que la proposition ne soit pas sage; il se peut que la suggestion que vient de faire l'honorable ministre soit plus sage, que le service devrait se faire entre aucun port du Canada et la France; mais ce n'est pas la proposition votée. L'intention première, comme l'a dit mon honorable ami le député de Saint-Jean (M. Weldon)—je me rappelle très bien du débat—était que la subvention ne devait pas être moindre que \$125,000 par année, dont nous devons payer \$50,000; et nous y mettions tant d'habileté que nous devons avoir des steamers français qui profiteraient de la prime sur le tonnage ou le parcours accordée par le gouvernement français, faisant ainsi virtuellement payer aux Français \$75,000 sur les \$125,000. C'est une subvention publique considérable pour développer ce commerce, et elle devrait permettre d'avoir une très bonne ligne et des communications fréquentes et passablement directes. \$50,000 par année constituent même une subvention très considérable. Je ne sais pas ce que ces steamers de 2,000 tonneaux consomment de charbon par voyage, mais je m'imagine que cette subvention contribue dans une assez grande mesure à défrayer la dépense pour le charbon.

M. MILLS : L'honorable ministre dit qu'il n'y a pas de commerce à développer actuellement par la subvention accordée à cette ligne de steamers, mais que celle-ci a pour but de s'assurer un commerce.

M. BOWELL : Je n'ai pas dit que c'était exclusivement dans ce but.

M. MILLS : L'honorable ministre a dit que c'était un commerce à créer, et un commerce à créer est certainement un commerce qui n'existe pas; et l'honorable ministre, ni l'année dernière ni cette année, n'a donné à la Chambre le moindre renseignement sur la manière dont ce commerce va naître. Nous savons que la politique commerciale de la France n'est pas favorable à l'établissement d'un commerce étendu avec ce pays. Je ne puis comprendre en quoi va consister ce commerce extraordinaire qu'on va créer. Dans le débat qui a eu lieu l'année dernière sur cette question, on n'a pas donné le moindre renseignement sur ce que serait la nature de ce commerce. L'honorable ministre a proposé de subventionner une ligne de steamers et a paru supposer comme un fait établi d'une façon concluante que si la subvention était accordée, un commerce surgirait de fait. Je trouve ce qui suit dans le débat de l'année dernière :

M. MACKENZIE : Je m'oppose à un terme aussi long que dix ans. Les contrats accordés à la ligne Allan n'ont jamais dépassé cinq ans. Est-ce que la prime dont on a parlé n'est pas accordée exclusivement aux navires français ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui.

M. MACKENZIE : Alors la prime ne pourra être gagnée que par des navires construits en France ?

Sir LEONARD TILLEY : S'ils étaient construits ici et vendus à la France, on obtiendrait une somme, mais une somme moins considérable.

M. MACKENZIE : Environ un tiers.

M. DESJARDINS : Outre la prime accordée pour les navires construits en France, il y a une autre prime accordée aux vaisseaux naviguant sous pavillon français. Par exemple, s'il y avait quatre steamers de 2,500 tonnes chacun, la prime de construction serait de \$128,000, tandis que la prime pour navigation s'élèverait, en outre, en supposant qu'il y eut un service de tous les quinze jours, à \$101,000, ou 505,000 francs.

C'est-à-dire qu'on obtiendrait \$229,000 de la France et \$50,000 de ce pays. Ce serait un arrangement excellent et très profitable, sans doute, pour la compagnie; mais de quelle manière va-t-il profiter à ce pays? A quel commerce ou à quel genre d'affaires en particulier le gouvernement espère-t-il que les subventions accordées à ces lignes profiteront? Car on sait très bien qu'une ligne canadienne de steamers n'obtiendrait pas ces profits que l'un des buts du gouvernement est d'obtenir, d'après les déclarations de l'honorable ministre et de ses partisans. Nous devons supposer que le gouvernement agit en cette affaire comme une corporation privée agirait avec ses deniers, nous devons supposer que le gouvernement agit dans l'intérêt du peuple, mais nous avons le droit de savoir quel intérêt ou quels intérêts vont en bénéficier. Assurément le ministre doit avoir quelque idée à cet égard. Nous ne pouvons supposer qu'il y a certain partisans du gouvernement intéressés dans une ligne particulière de steamers qui s'attendent de bénéficier de contributions tirées du coffre public; nous ne pouvons supposer que le gouvernement cherche à aider ses amis et à les protéger contre des pertes en plongeant ses mains dans le coffre public et en leur distribuant les deniers publics. Quel est l'intérêt de ce pays que le gouvernement espère servir en subventionnant cette ligne? Assurément il doit être renseigné à cet égard. Il doit avoir formé son opinion sur des données raisonnables, et quelles sont les données qui ont amené ces conclusions? Ces renseignements, nous avons le droit de les avoir, et le comité devrait les avoir avant de procéder à ce vote.

M. LANDRY (Montmagny) : M. le Président, je suis vraiment étonné que l'honorable député de Mégantic (M. Langellier) ait pris sur cette question qui intéresse spécialement la ville de Québec, la position qu'il vient de prendre. L'honorable député doit savoir qu'il n'y a pas que le commerce de bois que nous puissions faire avec la France. Il y a dans notre pays des mines considérables de phosphates, d'amianthe et d'autres produits du sol; il y a le commerce du bétail; il y a mille objets que nous pouvons

échanger avec notre ancienne mère-patrie, et je ne comprends réellement pas que l'honorable député se soit levé pour travailler dans cette occurrence contre les intérêts de la province de Québec, et spécialement contre les intérêts de la ville, dont il se glorifie d'être le maire. S'il eut voulu rendre un service à la ville de Québec, je crois que dans les circonstances, il aurait mieux fait de se taire. En venant dire ici que la compagnie Française ne voulait prendre aucun fret quelconque de la ville de Québec, il a rendu à cette ville le plus mauvais service qu'il pouvait lui rendre; il est venu dire que nous n'avons pas besoin, nous de la ville de Québec, d'ouvrir des relations commerciales avec la France, et il vient demander, sous une forme déguisée, que le parlement ne vote pas les \$50,000 que le gouvernement est disposé à donner à la ville de Québec. C'est le cas pour les habitants de Québec de dire: Mon Dieu, sauvez-nous de nos amis et sauvez-nous surtout de notre maire.

L'honorable député a nommé MM. Auger et Plamondon comme les personnes auxquelles on aurait opposé un refus de prendre leur fret. Je ne sais pas si MM. Auger et Plamondon forment toute la ville de Québec; je sais que dans un passé qui est encore assez récent, s'ils n'étaient pas propriétaires de toute la ville de Québec, ils étaient du moins propriétaires de l'*Electeur*, journal qui est rédigé par le frère du député de Mégantic. Depuis ce temps-là, je crois que ces relations amicales ont disparu, et voici maintenant que des relations plus étendues avec la France menacent aussi de disparaître. Je ne sais pas si c'est pour la même raison, mais dans tous les cas, je crois que le refus qu'auraient éprouvé MM. Auger et Plamondon ne devrait pas être une raison pour priver la ville de Québec des avantages que le parlement et le gouvernement en particulier veulent bien lui accorder.

Si un oiseau ne fait pas le printemps, la proposition non acceptée de MM. Auger et Plamondon ne doit pas plus influer sur la décision de ce parlement, et malgré tout le désir qu'aurait l'honorable député de Mégantic de venger les intérêts privés de MM. Auger et Plamondon, je crois que les intérêts de la ville de Québec devraient passer avant. J'espère qu'en considération de ces intérêts plus généraux, la Chambre voudra bien ne pas prendre acte de ce que vient de dire l'honorable député de Mégantic, et qu'elle n'oubliera pas qu'à part le commerce de bois, il y a aussi dans la ville de Québec d'autres produits avec lesquelles on peut affréter un bâtiment. Comme je l'ai dit, nous avons le commerce de bétail; nous avons les phosphates, nous avons aussi les produits de différentes mines; il y a de quoi à affréter non-seulement un navire mais plusieurs navires qui pourront prendre leur direction vers les ports de France.

Pour ces raisons, j'espère que le ministre des douanes voudra bien suspendre la quasi-menace qu'il nous a faite de ne pas faire voter cette subvention par la Chambre, et qu'il accordera à la province et à la ville de Québec les avantages que le gouvernement veut bien lui donner, mais que l'honorable député de Mégantic tend à lui faire refuser par des assertions aussi peu fondées qu'elles sont peu patriotiques.

M. LANGELIER: Je tiens dans mes mains un journal publié dans la ville de Québec, l'*Événement*, une feuille ministérielle, et j'y trouve l'article de fond qui suit sous la rubrique "Pourquoi?":—

Nous désirons attirer l'attention du gouvernement sur un fait qui paraît très singulier. On sait que le gouvernement a accordé une subvention considérable à la nouvelle ligne de steamers faisant le service entre le Havre et Montréal. Nos dépêches de cette dernière ville nous informant que l'*Ulunda*, le premier steamer qui a remonté le Saint-Laurent, est parti de cette ville avec à peine 100 tonnes de fret. La dépêche ajoute que les agents de la compagnie, Carbray et Routh, espéraient pouvoir compléter la cargaison de l'*Ulunda* à Halifax. Une chose qui nous surprend énormément est celle-ci: On nous informe qu'Auger et Plamondon, marchands de bois de cette ville, qui ont fait des ventes considérables en France, et qui comptaient sur cette ligne pour l'expédition de leur bois en France, ont été informés que les steamers de cette compagnie n'arrêteront pas à Québec pour prendre aucune partie de leur chargement. Nous ne voyons pas pourquoi

M. LANDRY (Montmagny)

Québec serait privée de l'avantage que cette ligne est destinée à apporter à nos marchands qui font des affaires avec la France.

Cette ligne est subventionnée par le gouvernement; l'un de ses steamers part de Montréal sans avoir obtenu une cargaison complète; une maison de Québec offre de compléter son chargement, et la compagnie refuse d'arrêter à Québec.

M. MITCHELL: Quel était le prix du fret mentionné? car tout dépend du prix.

M. BOWELL: Quelle est la date de cet article?

M. LANGELIER: Le 3 de juin. Ces faits sont-ils exacts ou non? Je ne le sais pas. Je puise mes renseignements dans l'article de fond du journal et dans la communication qui a été publiée dans le journal, et ces déclarations n'ont pas été contredites. L'honorable député de Montmagny (M. Landry) dit que je me suis plaint de ce que la ligne française n'arrêtait pas à Québec. Il n'y a pas de ligne française. Les deux steamers ont été construits sur la Clyde et ils sont la propriété d'actionnaires anglais. Je ne m'en plains pas, mais il est inutile d'appeler cela une ligne française. Il y a une ligne faisant le service entre le Havre et Montréal et qui n'arrête pas à Québec.

Je me rappelle que lorsque l'*Ulunda* est venu à Québec pour la première fois, le capitaine invita un certain nombre de journalistes et de citoyens distingués à visiter le steamer. On trouva que c'était un superbe vaisseau tout en neuf, d'une capacité d'environ 2,000 tonnes. On en fit de grands éloges, et on s'attendait qu'après la réception qu'on lui avait faite, il reviendrait, mais il n'arrêta que pour changer de pilote.

Il y a une autre ligne sur laquelle j'ai attiré l'attention de la Chambre, la ligne Beaver, dont les steamers n'arrêtaient pas à Québec; mais nous n'avons rien à dire contre la ligne Beaver, parce qu'elle n'est pas subventionnée par le gouvernement. Mais quand nous avons une ligne subventionnée dans la proportion de \$50,000 par année pour faire le service entre le port de Québec et la France, et qui refuse d'arrêter pour prendre du chargement à Québec, nous avons le droit de demander pourquoi. L'honorable député a dit que la cargaison n'était pas convenable. Si le steamer avait pu obtenir un chargement complet ou à peu près à Montréal, je comprendrais cette objection; mais comme il n'avait pris que 100 tonnes et que sa capacité est de 2,000 tonneaux, je ne puis comprendre pourquoi il refusait de prendre du chargement à Québec. D'autres steamers qui ne peuvent compléter leur chargement à Montréal le complètent avec des madriers à Québec, et la raison pour laquelle cette ligne subventionnée ne suivrait pas un pareil exemple nécessite des explications.

M. MITCHELL: Je n'ai qu'un mot à ajouter pour expliquer la déclaration que j'ai faite. L'honorable député a lu la communication publiée dans le journal.

M. LANGELIER: L'article de fond.

M. MITCHELL: L'article de fond dans lequel on prétend qu'un steamer subventionné par le Canada pour faire le service entre ce pays et la France a refusé de se charger à Québec. Je suppose que le steamer revenait de Montréal?

M. LANGELIER: Oui.

M. MITCHELL: Il dit que le steamer n'avait pris que 100 tonnes à Montréal et qu'il refusa d'arrêter et de charger de madriers à Québec. Je comprends parfaitement la raison de ce refus. Mon honorable ami dit que des steamships sont en ce moment à se charger de madriers à Québec. Je sais et j'ai déjà dit que même les steamships de la ligne Allan—des vaisseaux de première classe—prennent en partie des madriers à Québec quand ils ne peuvent compléter leur chargement autrement ou quand ils ont une lourde cargaison de blé, et comme la compagnie ne désire pas que ses vaisseaux sombrent, ceux-ci prennent un chargement plus léger de

bois pour rétablir l'équilibre. La raison pour laquelle ce steamer n'a pas pris de madriers à Québec est très évidente pour moi. Il est probable que le fret était insuffisant, probablement £2 par étalon pour le transport des madriers, et quand on tient compte des droits énormes qu'on impose à Québec, grâce à l'action de la société des débardeurs et des autres frais extravagants qu'on impose aux navires à Québec, je m'explique parfaitement que les steamers répugnent à prendre un chargement à Québec. Personne ne me fera croire qu'un agent d'affaires, ayant le contrôle de steamships à Liverpool ou à Montréal, laisserait ses steamers partir sans chargement ou refuserait d'accepter un fret rémunérateur, soit à Québec, à Montréal ou à tout autre port. Chacun sait que des madriers ne constituent pas une cargaison payante pour des steamships; chacun sait qu'un steamship n'en acceptera pas s'il lui est possible de trouver autre chose. S'il a assez de lest, il lui est plus profitable de descendre à un autre port, à une couple de cents milles, afin d'obtenir un fret qui paie. Je crois que la véritable raison, c'est que le fret offert au steamer n'était pas assez payant, en raison des droits onéreux imposés par le port de Québec.

L'honorable député dit qu'on n'a jamais répondu à cet article de fond. Est-ce une raison pour refuser ce crédit? Parce qu'on a écrit un article de fond dans lequel se trouvent des assertions sur l'opération de la ligne auxquelles on n'a pas répondu? Il s'écrit des centaines de milliers d'articles de fond auxquels on ne répond jamais. J'en ai écrit moi-même plusieurs auxquels on n'a pas répondu à la plupart d'entre eux, mais j'en ai écrit quelques-uns auxquels on eût pu répondre.

Comme homme d'affaires, je dis que, considérant l'offre qui a été faite, je laisserais plutôt le vaisseau s'en aller vide, que de le laisser entrer à Québec et payer l'assurance additionnelle, le coût du chargement et les frais énormes que l'Union de Québec a imposés sur les vaisseaux, frais qui sont quelquefois injustes. Je comprends pourquoi le propriétaire ou l'agent d'un steamship, qui ne refuserait pas d'arrêter et de prendre une cargaison qui rapporterait des bénéfices, refuserait de prendre une partie de sa cargaison lorsqu'il ne saurait pas qu'elle rapporterait des bénéfices.

M. PAINT: A part cela, la cargaison ne serait pas prête et ne le serait pas avant plusieurs semaines.

M. VALIN: L'honorable député de Mégantic (M. Langelier) voudrait-il me dire ce que ces messieurs ont voulu *shipper*? Si je comprends bien ce qui vient d'être dit, on aurait voulu *shipper* du bois, du madrier. Mais je ne connais pas que M. Auger puisse *shipper* du bois; car c'est un notaire. Aurait-il eu quelques documents à *shipper*, par hasard? Ensuite, M. Plamondon est un tanneur. Il pourrait bien *shipper* du cuir, des peaux, ou quelque chose de cette nature, mais à part cela, je ne sache pas qu'il fasse autorité dans le commerce de bois. Je ne connais pas qu'il ait jamais acheté une planche ou un madrier. Quant à moi, je dirai à l'honorable député de Mégantic (M. Langelier), que si on veut *shipper* en France, on peut le faire. Moi-même j'ai *shippé* en France de grandes cargaisons, non seulement de bois, de douelles, de madriers; mais j'ai *shippé* du grain; et on peut y envoyer beaucoup de grain. Mais pour des notaires ou des tanneurs, on n'est pas capable d'envoyer des steamers, si on veut seulement envoyer quelques planches comme montre, ou comme *sample*, comme on dit dans le commerce.

Je ne vois pas pourquoi le gouvernement se baserait sur ces messieurs dont l'un est notaire, et l'autre dans le commerce de cuir; ils sont probablement des gens respectables dans leurs professions, mais nous ne les connaissons pas comme marchands à Québec, et ils n'ont jamais *shippé* dans le sens de l'éditorial dont l'honorable monsieur se sert pour induire un vapeur à arrêter à Québec. Tous les jours nous pouvons arrêter les vapeurs à Québec pour prendre du bois. Ainsi ce n'est pas une raison pour que le gouvernement

prenne acte de ce que vient de dire l'honorable député de Mégantic; et j'espère que le gouvernement le passera sous silence.

M. LANGELIER: Si l'honorable député n'a pas compris la traduction que j'ai donnée de l'article que je viens de lire, je vais le lui lire en français. Voici:

Nous ne comprenons pas très bien pourquoi Québec doit être privé des avantages que cette ligne serait en position d'offrir à nos marchands qui font affaire avec la France. Cette ligne est subventionnée par le gouvernement. Un de ses vapeurs part de Montréal sans avoir pu obtenir une cargaison; une maison de Québec offre de contribuer à son chargement, et l'agent québécois refuse. Pourquoi?

Voici ce que dit encore ce même article,—et je puis dire que l'honorable député de Montmorency (M. Valin) est aussi mal informé sur la profession de MM. Auger et Plamondon que sur les faits. Cet article dit:

Nous apprenons que MM. Auger et Plamondon, marchands de bois de cette ville, qui ont fait des ventes considérables en France, et qui comptaient pouvoir expédier leur bois par cette ligne de steamers, ont été informés que les paquebots de cette compagnie ne s'arrêteraient pas à Québec pour prendre une partie de leur chargement.

M. VALIN: Est-ce le cas que MM. Auger et Plamondon sont des marchands de bois? Depuis quand le sont-ils?

M. LANGELIER: Ceci prouve que l'honorable député ne sait pas ce qui se passe à Québec. Voilà sept ou huit ans que ces messieurs font commerce de bois à Québec. Comme je le disais tout-à-l'heure, il peut y avoir plus d'un Auger dans le monde. L'honorable monsieur connaît un monsieur Auger qui est notaire, mais il n'y a pas qu'un monsieur Auger dans Québec, il y a aussi un monsieur Auger qui est marchand de bois depuis au delà de vingt ans.

M. VALIN: Je puis dire à l'honorable député qu'il n'y a pas un seul monsieur Auger qui est connu à Québec comme marchand de bois, ni un Plamondon.

M. LANGELIER: L'honorable député peut bien ne pas savoir cela; il y a, sans doute, bien d'autres choses qu'il ne connaît pas. Mais c'est un fait parfaitement positif qu'il y a un monsieur Auger qui est marchand de bois à Québec depuis plusieurs années.

L'honorable député de Montmorency (M. Valin) dit qu'il ne faudrait pas prendre une cargaison de bois de quelqu'un parce que cette personne serait un notaire. Eh bien, est-ce qu'un propriétaire de navires a le droit de faire subir un examen à ceux qui voudront se servir de son navire, et si on lui offre du bétail à transporter, a-t-il le droit de dire: Attendez un peu, est-ce que vous êtes avocat, ou notaire, ou marchand de bétail? L'honorable député n'a pas toujours exercé la même profession; il a été constructeur de navires, il a fait autre chose avant et il fera probablement autre chose après.....

M. VALIN: L'honorable député comprendra que lorsqu'on laisse un commerce, il faut être connu dans un second ou dans un troisième. Mais ici ces messieurs n'ont jamais changé de profession, et ils l'exerceront probablement longtemps encore avant de faire un négoce quelconque.

M. LANDRY (Montmagny): Je demanderai à l'honorable député de Mégantic s'il croit réellement à cet éditorial de l'*Événement* dont il vient de faire la citation comme preuve, et croit-il à la valeur de cette preuve? Evidemment, il ne le peut pas.

M. STAIRS: Il y a quelque temps, j'ai eu une entrevue avec l'agent de la compagnie de steamships. Je n'ai fait aucune attention spéciale à ce qu'il a dit, mais, autant que je puis me le rappeler, j'expliquerai la chose à la Chambre. Il m'a dit qu'il n'y avait eu aucune offre réelle à Québec, toute la chose dépendant d'une vente qui serait faite en France. Les agents de Québec devaient télégraphier au Havre pour voir s'ils pourraient vendre ce bois afin de composer une bonne cargaison pour le vaisseau; et, comme mon honorable ami le député de Northumberland l'a dit, je

pense que le prix ne devait être que de 40s, ce qui est un très bas prix. Je crois que l'agent aurait consenti à cela, si c'eût été l'offre d'une maison, mais si le steamer devait attendre, ce n'était pas assez payé, vu qu'il n'était pas très probable que l'on pût prendre quelque chose.

M. LANGELIER : Ce serait une réponse tout aussi bonne de dire que ces steamships pourraient aller à New-York, bien qu'ils eussent une subvention, car il ne serait pas avantageux de prendre une cargaison à Québec ou dans tout autre port du Canada. La subvention leur est votée à titre d'encouragement, et s'ils vont dans un port simplement parce qu'ils y trouvent du fret rapportant des bénéfices, ils ne devraient pas du tout venir dans nos ports à moins qu'ils n'y trouvent du fret qui rapporte des bénéfices. Que le renseignement qui a été donné soit exact ou non, il n'est pas conforme au renseignement donné par l'honorable député de Halifax (M. Stairs). Le renseignement donné dans le journal comporte que l'agent a dit qu'il ne prendrait pas de cargaison à Québec. Ce sont les termes de l'article.

M. LANDRY (Montmagny) : Croyez-vous cela ?

M. LANGELIER : On m'a appris que les steamers de cette compagnie n'arrêteraient pas à Québec pour prendre une partie de leur cargaison.

M. BOWELL : L'honorable député a tiré des conclusions tout à fait inexactes de l'énoncé fait par mon honorable ami le député de Halifax. Ce qu'il a dit c'est qu'aucune offre de fret n'avait été faite de bonne foi à ce steamer, mais que l'on désirait que le steamer restât à Québec jusqu'à ce que l'on eût pu s'assurer de France si l'on pourrait trouver un marché pour ce bois. Tel est l'énoncé qui a été fait. Je ne réponde pas de son exactitude, car je n'en connais rien. L'honorable député dit qu'à moins qu'ils ne fassent cela, ils pourraient aller, tout aussi bien, à New-York ou à tout autre port américain prendre leurs cargaisons. Il n'y avait rien qui autorisât cette déduction des énoncés de mon honorable ami. Au contraire, si l'énoncé fait par le député de Halifax (M. Stairs) est exact, la compagnie de steamships avait une excellente raison de ne pas rester. J'ai demandé au comité de permettre que le vote fût suspendu, afin qu'il me fût possible de constater les faits. Avant que nous nous réunissions en comité, je vais m'efforcer de constater si l'énoncé fait dans le journal et qui a été lu, est appuyé par les faits.

M. DESJARDINS : L'article qui vient d'être lu et traduit par l'honorable député de Mégantic (M. Langolier) ne comporte pas du tout le sens que lui donne cet honorable monsieur. Le journal ne dit pas que le vaisseau ait refusé de prendre de la cargaison. On a refusé de prendre cette espèce de cargaison et voilà tout, et c'est là le sens de l'article.

M. LANGELIER : On a refusé cette cargaison en particulier, et l'on a dit, en faisant le refus, que l'on n'en prendrait aucune. C'est l'énoncé que comporte le journal.

M. WELDON : J'espère que l'honorable monsieur nous donnera aussi la correspondance qui a eu lieu avec la France sur ce sujet.

M. BOWELL : Autant que la chose est en mon pouvoir. Cependant, je puis seulement répéter ce que j'ai dit : Si nous avons atteint le but que le parlement s'est proposé en accordant la subvention, je ne puis pas voir ce que ferait au Canada le fait de savoir si la France a donné ou non une subvention ; mais, autant que possible, je vais m'efforcer de constater les faits.

M. MILLS : Nous voudrions savoir aussi ce que devra être le trafic.

Le crédit est suspendu.

M. STAIRS

Subvention à une ligne de steamers faisant le service entre Liverpool ou Londres, ou ces deux villes et Saint-Jean, N.-B., et Halifax, N.-E., le port terminal étant un port canadien \$25,000 00

M. WELDON : Qu'a-t-on fait au sujet de cette subvention ?

M. BOWELL : Cette subvention est payée à la ligne des steamers Furniss, au taux de \$1,500 par voyage. Jusqu'au 1er juin, onze voyages ont été faits et \$16,500 ont été payés en vertu du contrat. Le contrat se continue toujours. Je suppose que ces steamers vont ou à Liverpool ou à Londres, partout où ils peuvent trouver du fret.

Subvention aux vapeurs faisant le service entre Campbellton, N.-B., et Gaspé, et les ports intermédiaires \$12,500 00

M. WELDON : Quel steamer fait ce service ?

M. BOWELL : L'Admiral.

M. WELDON : J'ai compris que ce steamer ne se raccordait pas avec le chemin de fer qui part de Saint-Jean, avec le train de nuit qui transporte les voyageurs de l'ouest, et qu'il partait de Dalhousie avant l'arrivée du train du matin.

M. BOWELL : Le ministre des chemins de fer m'apprend qu'il y a raccordement à Dalhousie. Il peut arriver, parfois, que le train soit en retard, ou que le vaisseau soit retardé par le temps.

M. WELDON : On m'informe qu'il part le matin avant que le train de nuit de l'ouest ne soit arrivé, et, en conséquence, les voyageurs ne peuvent pas embarquer.

Communication à vapeur, de Port-Mulgrave, terminus du Prolongement-Est, à la Baie de l'Est, Cap-Breton \$6,000 00

M. KIRK : J'aimerais demander si le gouvernement a l'intention de mettre dans les estimations supplémentaires une somme additionnelle pour permettre que ce service se fasse durant l'hiver. Il me semble que cette subvention, avec un montant à peu près égal à celui accordé par le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, ne permet de faire ce service que pendant l'été. Le steamer qui devait faire ce service pendant l'été, a voyagé presque tout l'hiver entre Port-Mulgrave et Cap Canso et Arichat. On a demandé une subvention additionnelle pour permettre au steamer de continuer le service pendant une autre année, et la population qui habite ces ports a envoyé une forte pétition dans ce but. \$3,000 de plus permettraient, je pense, à un bateau de faire le service toute l'année, et le trafic qui se fait sur cette route serait d'un grand avantage pour le vaisseau.

M. BOWELL : Je ne suis pas maintenant en état de dire si le gouvernement ajoutera quelque chose à ce montant dans les estimations supplémentaires. Néanmoins, j'en ai pris note.

Pour accorder une subvention de \$1,500 par voyage, pour cinq voyages de steamers, aller et retour, entre l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne ou quelques ports du continent..... \$7,500

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A-t-on profité de cela pendant l'année dernière ?

M. BOWELL : Non ; pas pendant les deux dernières années ?

M. WELDON : J'attirerai l'attention de l'honorable monsieur sur le service qui se fait là aujourd'hui. Un particulier a un vaisseau qui a fait un voyage depuis Miramichi jusqu'à Liverpool et a fait escale à Charlottetown. Il a fait un voyage satisfaisant ; il a donné de grands avantages à Miramichi et à Charlottetown. Il fait aujourd'hui son deuxième voyage. J'espère que l'on fera quelque arrangement, non seulement pour donner une subvention additionnelle à ce vaisseau, mais pour fournir un vaisseau de première classe qui fera le service nécessaire. J'espère que

dans les circonstances l'on n'accordera pas seulement \$1,500, mais que l'on donnera une subvention additionnelle, car ils le méritent.

M. MITCHELL: Le gouvernement a eu devant lui pendant deux mois, une demande pour le service dont parle l'honorable député de Saint-Jean. Dans le but d'obtenir cette subvention, l'on a acheté un vaisseau appelé le *Clifton*, A 1, 2,665 tonneaux; et il fait aujourd'hui le service entre Miramichi, l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, Londres, je crois. Ce vaisseau est destiné à transporter des produits, des pommes de terre, de l'avoine, des bestiaux, des chevaux et des moutons; il prend du bois quand il ne peut pas trouver de cargaison plus avantageuse. Je désire appeler l'attention du ministre sur la demande qui a été faite; je désire aussi approuver l'énoncé du député de Saint-Jean. J'espère que l'on mettra dans les estimations supplémentaires un montant pour l'établissement d'un service de bateaux entre Charlottetown et Miramichi.

Communications à vapeur entre le Canada et Anvers \$24,000

M. VAIL: Combien a-t-on fait de voyages?

M. BOWELL: La ligne de la Croix Blanche a reçu \$2,000 par voyage jusqu'au 1er juin dernier. Six voyages ont été faits et \$12,000 ont été payés, conformément au contrat.

M. VAIL: A l'instance de qui la subvention a-t-elle été faite?

M. BOWELL: Je ne puis réellement pas le dire maintenant.

M. VAIL: Le fait est que cette ligne, comme celle qui va en Allemagne, transporte du sucre de betterave à 14 schillings par tonneau, et ce sucre vient en concurrence avec le sucre des Antilles et anéantit le commerce qui se fait avec ces îles. Les vaisseaux ne rapportent rien de ce pays. Ils font escale à Halifax à leur retour, et quelqu'un va au bureau de poste pour les lettres. Quelquefois, il n'y a qu'une lettre, puis ils lèvent l'ancre. Ils ne laissent rien dans le port. Il n'y a rien qu'ils puissent transporter. Je considère que la subvention est tout à fait donnée en pure perte et est simplement pour encourager l'importation du sucre de betterave, qui a l'effet de détruire le commerce des Antilles. Je ne pense pas que cette somme devrait être votée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A-t-on passé un contrat quelconque, et si oui, quelles en sont les conditions?

M. BOWELL: Il y a un contrat, mais je ne puis pas dire quelles en sont les conditions. Je vais faire des recherches.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il y a sans doute beaucoup à dire sur les conditions en vertu desquelles on aide à développer le commerce entre ce pays et d'autres pays, où il existe des éléments importants de commerce. J'ai beaucoup de doutes sur la question de savoir si plusieurs de ces subventions n'ont pas été faites sans examiner sérieusement ce que nous pourrions échanger avec ces pays. Les faits que l'honorable député de Digby (M. Vail) a mentionnés sont très significatifs et ont une grande portée. Lorsque certaines sommes ont été payées par le pays sur ces comptes, le ministre devrait être capable de donner un grand nombre de détails au sujet de l'espace de commerce qui se fait. L'honorable député de Digby a dit qu'en réalité il n'y avait aucun commerce d'exportation du Canada, soit à Anvers ou en Allemagne. Le ministre des douanes pourra nous dire si nous avons expédié par ces lignes de grandes quantités de marchandises. Le fait de transporter simplement, à des taux très bas, une quantité considérable de sucre de betterave, est un service qui peut se faire pour une somme moindre que ce crédit.

M. BOWELL: Il peut se faire—je ne suis pas prêt à dire que l'honorable député de Digby n'a pas fait un énoncé exact—que les vaisseaux transportent du sucre de betterave.

Le comité se rappellera que le principal but que se sont proposés le gouvernement et la Chambre lorsque ce crédit a été mis dans les estimations, et aussi lorsque l'on y a mis le crédit concernant les communications avec l'Allemagne, était d'assurer l'immigration allemande dans ce pays, vu qu'ils savaient que les vaisseaux venant d'Anvers et des ports allemands, à destination des Etats-Unis, transportaient des immigrants dans ce dernier pays. On a cru qu'en accordant une subvention à ces lignes de steamships et en les obligeant à atterrir dans un port canadien, l'on obtiendrait ce résultat qu'une grande partie des immigrants allemands seraient encouragés à venir au Canada.

M. VAIL: Cette espérance s'est-elle réalisée?

M. BOWELL: Dans une très grande mesure.

M. VAIL: Le ministre de l'agriculture voudra-t-il nous dire combien d'émigrants ont été amenés par cette ligne?

M. POPE: Pas un très grand nombre. Les steamers ont éprouvé des malheurs. La compagnie a perdu deux ou trois steamers.

M. VAIL: Pas cette ligne.

M. POPE: Oui; si c'est la ligne de Montréal à Anvers, dont M. Munderloch est l'agent. Plusieurs immigrants sont venus. La plupart d'entre eux se sont établis dans cette partie du pays, et plusieurs sont allés à l'ouest du Pacifique. Un très grand nombre de Belges se sont fixés dans la province de Québec.

M. VAIL: Très peu d'immigrants se sont établis dans la Nouvelle-Ecosse pendant l'année dernière; il en est arrivé peut-être une douzaine; mais je ne pense pas qu'un nombre considérable soient venus par cette ligne, et réellement il semble qu'en subventionnant cette ligne, le seul objet que l'on ait en vue, soit d'importer du sucre dans ce pays dans le but de faire concurrence au sucre des Antilles.

M. STAIRS: L'honorable monsieur semble penser que l'importation du sucre de betterave soit de nature à nuire au commerce de sucre des Antilles. Si elle produisait cet effet je ne pense pas qu'il serait sage d'encourager la chose; mais l'honorable monsieur doit se rappeler qu'il est absolument nécessaire que nos raffineurs aient la même espèce de sucre employée dans les raffineries écossaises, et si nous éloignons une certaine partie de ce sucre de betterave, nous ferions beaucoup de tort au commerce des Antilles. On raffinerait moins de sucre dans la Confédération, car le type peu élevé des sucres écossais, qui sont fabriqués en grande partie de ce sucre de betterave, ferait une concurrence si sérieuse à nos raffineurs qu'ils ne pourraient pas la soutenir. Il est parfaitement certain que nos raffineries de la Confédération emploient une proportion beaucoup plus considérable de sucre de canne que celle que l'on emploie en Ecosse, et nos raffineurs ont besoin d'une certaine proportion de sucre de betterave, qui est un sucre dur, cristallisé, qu'ils mêlent avec le sucre de canne. Je ne pense pas qu'il soit dans l'intérêt de nos raffineurs, ou dans l'intérêt du commerce des Antilles—commerce que nous désirons tous voir prospérer, surtout les provinces maritimes—que cette petite proportion de sucre de betterave soit éloignée.

M. BLAKE: Il ne s'agit pas d'éloigner le sucre de betterave, comme semble le penser l'honorable monsieur, mais il s'agit de savoir si nous devons importer le sucre de betterave en franchise, vu que le sucre des Antilles paie des taux réguliers.

M. STAIRS: Je ne parlais pas du tout de la question des subventions, qui est une autre question, mais je répondais à l'énoncé de l'honorable député de Digby (M. Vail). Il a prétendu qu'il serait désavantageux au commerce des Antilles de permettre qu'une certaine proportion de ce sucre de betterave fût importée. Je m'efforçais de faire remarquer que ce n'était pas le cas.

M. VAIL: Je ne pense pas que l'honorable député ait examiné la statistique du commerce des Antilles, car il aurait vu que l'encouragement de l'importation de ce sucre de betterave a eu l'effet, pendant les six derniers mois de l'année dernière, de faire venir des pays étrangers sept fois autant de sucre que nous en importions auparavant, tandis que l'importation faite des Antilles a été environ 28 pour 100 de ce qu'elle a été pendant les six mois précédents. Si le fait de subventionner des vaisseaux pour importer du sucre de betterave produit cet effet sur le commerce des Antilles, qui est le commerce le plus important que possède Halifax, ou qu'il puisse posséder, l'honorable monsieur doit voir que, bien qu'il puisse bénéficier à un ou deux raffineurs, il doit, en définitive, nuire à notre commerce avec les Antilles.

M. STAIRS: J'admettrai, pour les fins de l'argumentation, qu'il a été importé, durant ces six mois, sept fois autant de sucre de betterave qu'il en a été importé pendant la période correspondante de l'année précédente, mais cela ne prouve pas que cette importation ait nui au commerce des Antilles; car il verra que s'il éloignait ce sucre, il n'y aurait pas de raffinerie dans la Confédération. Si vous l'éloignez, je dis qu'il sera impossible que nos raffineurs soutiennent la compétition contre le sucre de Greenock, et au lieu de faire venir le sucre des Antilles, nous le ferons venir comme sucre raffiné ou sucre jaune.

M. BLAKE: L'honorable monsieur pose une question, comme il l'a fait en réponse à mon observation. Il semble penser que l'honorable député de Digby (M. Vail) propose que le sucre de betterave soit éloigné d'une manière ou d'une autre. Mon honorable ami ne propose pas cela; mais il dit que si vous subventionnez un steamer faisant le commerce d'un certain port, et qu'il puisse importer le sucre de betterave en franchise; si, en réalité, vous permettez de transporter gratuitement le sucre de betterave, tandis que le sucre des Antilles devra être importé sur des navires qui devront chercher des cargaisons avantageuses, vous établissez une concurrence déraisonnable entre les deux. Mais mettez-les sur un pied d'égalité, et s'il est nécessaire d'importer du sucre de betterave, importez-le à un taux raisonnable, comme vous faites pour l'autre. Mais vous accordez un avantage déraisonnable à l'un, parce qu'en réalité vous importez le sucre de betterave en franchise, tandis que l'autre doit payer un droit de transport.

M. STAIRS: Je ne pense pas avoir posé la question. Je répondais convenablement, je pense, à l'argument de l'honorable député de Digby (M. Vail), dont la manière de raisonner n'était pas la même que celle de l'honorable chef de la gauche. Quant à l'opportunité de ces subventions, c'est une question, et je suis prêt à les défendre à un point de vue tout à fait différent. Mais je ne parlais pas du tout de cette question.

M. VAIL: Il est clair, comme l'a dit le chef de la gauche, que si vous subventionnez des steamers pour importer ici du sucre de betterave et que vous ne fassiez pas la même chose pour le sucre des Antilles, vous donnez certainement à l'un un grand avantage sur l'autre, en ce qui concerne la compétition. En vertu du système actuel, je comprends que vous puissiez importer du sucre de betterave, qui contient 96 pour 100 de matière saccharine, et que vous le débarquiez à Halifax moyennant \$3.90 par 100 livres, tandis qu'il faut payer \$4.25 pour l'importer de Demerara, endroit un peu moins éloigné que l'Allemagne. Et si vous considérez que le sucre de Demerara n'a que 85 ou 86 pour 100 de matière saccharine, et que le sucre de betterave en contient 96, cela fait, sous ce rapport seul, une différence d'environ \$1 pour 100. L'honorable monsieur verra que c'est établir une compétition très sérieuse entre les deux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Nous désirons savoir si ces subventions nous donneront la valeur de notre argent.

M. STAIRS

Or, cette subvention à Anvers et la subvention à l'Allemagne doivent être réunies, et nous devrions avoir d'un ministre ou d'un autre quelques détails au sujet du développement du commerce. Dans le premier cas, quand vous créez un commerce, comme l'a dit récemment le ministre des douanes, vous devez prendre beaucoup de choses de confiance; mais lorsque les steamers font le service depuis un certain nombre de mois ou d'années, nous devons avoir des détails complets de ce qui a été fait, nous devons voir quelle espèce de commerce l'on est en voie de développer; et, à ce sujet, nous n'avons encore reçu aucun renseignement, si ce n'est de l'honorable député de Digby (M. Vail).

M. POPE: L'honorable monsieur a contesté le point que j'ai établi, c'est-à-dire, qu'un ou deux de ces steamers ont été perdus. Les steamers qui ont été mis sur la ligne étaient censés ne pas faire plus de six ou sept voyages la première année. C'est, je pense, la deuxième année, que deux de ces steamers ont été perdus, ce qui a eu l'effet de déranger les choses. Le but, naturellement, était d'encourager le commerce, et l'on n'aurait pas pu trouver dans le pays un homme plus laborieux que celui-là. Il a beaucoup contribué à amener des immigrants d'Anvers, d'où vient une grande partie de l'immigration allemande.

M. MILLS: L'honorable monsieur a demandé dans quelle mesure les immigrants allemands avaient profité de cette ligne de steamers, et le ministre n'a pu donner à la Chambre aucune information sur ce sujet. L'honorable monsieur revient à la charge et nous demande de voter \$24,000 pour subventionner cette ligne. Nous demandons ce que font les steamers pour cet argent, jusqu'à quel point ils ont réussi à faire venir des immigrants dans ce pays, et l'honorable ministre n'a donné aucun renseignement quelconque. Au contraire, il a dit que c'était une ligne de steamers qui avait éprouvé de grands malheurs, qu'elle avait perdu deux de ses steamers. Plusieurs honorables députés ont dit que les steamers perdus n'appartenaient pas à cette ligne.

M. POPE: Oui.

M. MILLS: On a demandé à l'honorable ministre des douanes ce qu'étaient les conditions du contrat avec cette ligne de steamers; il a répondu qu'il était incapable de donner ce renseignement à la Chambre. De sorte que nous voyons les ministres venir demander cette subvention sans faire connaître quelles sont les conditions du contrat ou sans dire quels avantages ce contrat a procurés au pays durant les douze derniers mois.

M. BOWELL: L'honorable monsieur réussit parfaitement à faire dire aux gens ce qu'ils n'ont jamais dit. Il a dit que j'étais incapable de déclarer au comité quelles étaient les conditions du contrat. J'ai lu les conditions du contrat et j'ai fait connaître au comité combien de voyages avaient été faits et combien d'argent avait été payé.

M. MILLS: L'honorable ministre a dit qu'il n'avait pas ces renseignements.

M. BOWELL: J'ai dit que je n'avais pas les conditions du contrat, mais je les ai fait connaître en ce qui concerne la subvention en argent, et j'ai dit que la raison qui portait à subventionner ces deux lignes était d'encourager l'immigration allemande.

M. VAIL: Je vois en examinant les rapports du ministre de l'agriculture, que le nombre total d'immigrants arrivés à Halifax dans le cours de l'année dernière a été de 5,604.

M. POPE: Ils sont venus à Montréal.

M. VAIL: Ces steamers doivent partir d'Halifax et ils vont dans les ports des Etats-Unis prendre des cargaisons et reviennent à Halifax.

M. POPE: Pendant l'hiver; ils viennent à Montréal dans l'été.

M. VAIL: Je constate que les nationalités des immigrants sont comme suit: Anglais, 4,097; Ecossais, 197; Irlandais, 697; et, d'autres pays, 608.

M. BLAKE: Le ministre des douanes, naturellement, nous a dit combien il avait été payé d'argent et combien il avait été fait de voyages; mais la question comporte beaucoup plus que cela; nous désirons savoir quel avantage l'on retire de cette subvention. Puisque l'on nous dit que le but est d'encourager l'immigration.....

M. POPE: Et le commerce.

M. BLAKE: Mais le but principal était d'encourager l'immigration. Il y a quelque temps, quand nous étions au commerce, c'étaient les immigrants; maintenant que nous sommes aux immigrants, c'est le commerce. Ce que je veux dire, c'est que nous devrions savoir ce qui a été fait pour encourager le commerce, en tant que c'était là le but qu'on se proposait, et ce qui a été fait pour faire venir des immigrants, en tant que c'était là le but qu'on se proposait; et quand le gouvernement, après avoir demandé ces crédits, comme crédits spéculatifs, et après avoir obtenu les fonds, vient nous demander de les renouveler, nous avons le droit de connaître en détail quel a été le résultat de l'expérience. C'est un renseignement que nous devrions avoir; mais nous sommes maintenant au sixième mois de la session, et en comité des subsides, et les honorables ministres ne sont pas encore en état de donner des renseignements sur lesquels le comité puisse se baser pour discuter ces estimations avec intelligence. Mon honorable ami me demande de lire les remarques faites l'an dernier par le ministre des finances:

C'est un traité conclu avec une ligne de steamers qui feront le service entre Anvers et le Canada, une fois par mois, moyennant \$2,000 pour tout le voyage. Ces steamers ont fait cinq ou six voyages l'été dernier.

C'était dans l'été de 1883; ils ont fait le service, je suppose, durant l'été de 1884, et, maintenant, nous sommes à la troisième année.

Le but de cette subvention d'argent est d'encourager, si possible, l'immigration allemande.

Le ministre des finances n'a pas mentionné le commerce. Si c'eût été le ministre de l'immigration, je suppose qu'il aurait parlé du commerce.

M. POPE: J'ai mentionné les deux.

M. BLAKE: Si l'honorable ministre ne prend pas garde, il tombera entre deux chaises et se perdra, comme ces steamers.

Nous stipulons que les vaisseaux seront d'une certaine dimension, qu'ils auront une certaine vitesse et qu'ils pourront accommoder les passagers d'entrepont. L'arrangement fait au sujet du service de Hambourg, est que les vaisseaux feront au moins dix voyages durant l'année. Un des steamers a été perdu durant le voyage, il portait quelques passagers.

M. VAIL: L'immigration à Québec et à Montréal ne semble pas être très grande. Je vois que pendant l'année passée aucun n'est arrivé à Québec d'Allemagne ou de Norvège, et les arrivées et départs à Montréal comptent 58 allemands.

M. MILLS: De telle sorte que cette dépense de \$48,000 est faite pour s'assurer 700 Allemands, quoique nous sachions que la plupart de ceux-ci traversent par voie de Liverpool, et non par ces lignes de vapeurs.

Pour communication à vapeur entre le Canada et l'Allemagne..... \$24,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A quel port d'Allemagne se rend cette ligne?

M. POPE: Je n'ai pas à m'en mêler.

M. MILLS: Ceci a été fait pour propager l'immigration, et sûrement le ministre doit savoir où les vaisseaux se rendent.

M. POPE: J'ai expliqué l'autre, que j'ai connu par hasard.

M. MILLS: Peut-être le ministre peut dire à quel ministre nous devons nous adresser.

M. POPE: Au ministre des finances.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Peut-être l'honorable ministre pourra-t-il s'informer pour s'assurer.

M. POPE: Je le ferai.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Alors l'article pourrait demeurer tel jusqu'à ce que vous ayez la réponse.

M. BLAKE: L'honorable ministre ferait mieux de consulter l'honorable député de Richmond (M. Paint) à ce sujet. C'est le seul homme dans cette Chambre qui connaisse quelque chose là-dessus.

Entretien des steamers du gouvernement..... \$130,000

M. McLELAN: Le vapeur *sir James Douglas*, Colombie-Anglaise, \$15,000, estimées pour les réparations. On ne croit pas qu'il y ait eu rien d'extraordinaire, aucune réparation extraordinaire, si ce n'est une nouvelle hélice et un arbre de couch. Le *Napoléon* \$26,000; le *Druid* \$20,000; et le *Newfield*, beaucoup de réparations et une nouvelle chaudière, \$26,000, entretien et réparations. Une partie des réparations a été payée par les crédits de 1884-85. Cette année le *Newfield* a gagné presque assez pour payer ses réparations en touant d'autres vaisseaux. Le *Northern Light*, estimé à \$20,000 sans beaucoup de réparations, mais les dépenses ordinaires du service, \$18,000 à \$20,000 l'an dernier. Les réparations s'élevaient à environ \$20,000 l'an dernier; il n'exigera aucune réparation spéciale. *Lansdowne*, \$22,000, évaluées pour dépenses de service. Total, \$130,000.

M. WELDON: Quel est le coût total du *Lansdowne*?

M. McLELAN: Je n'ai pas les chiffres, mais c'est entre \$55,000 et \$65,000.

M. MILLS: Où sont employés ces différents steamers?

M. McLELAN: Le *Sir James Douglas* sur la côte du Pacifique, le *Napoléon* et le *Druid* dans le Golfe, le *Newfield* vers le nord de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard. Le *Lansdowne* doit être employé dans la baie de Fundy.

M. WELDON: A-t-on essayé d'accroître la vitesse du *Lansdowne*?

M. McLELAN: Le mécanicien a recommandé une nouvelle hélice, mais on a découvert ensuite que quand submergé d'avantage à la poupe il allait plus vite.

M. BLAKE: Ceci ne comprend aucun des frais primitifs du *Lansdowne*?

M. McLELAN: Non.

M. BLAKE: Est-ce que cette somme pour le *Northern Light* comprend ce qui est nécessaire pour le faire fonctionner pendant l'hiver prochain?

M. McLELAN: Oui.

M. BLAKE: Comprend-elle une partie du service des bateaux pour la glace?

M. McLELAN: Non, rien de plus pour le service de ces bateaux, mais seulement pour le maintien du *Northern Light*. Il a été réparé spécialement l'an dernier avec les sommes de 1884-85, et cette année il n'exige que de légères réparations.

M. BLAKE: Quelles réparations sont comprises dans le crédit de cette année?

M. McLELAN: \$20,000 pour l'entretien. Nous employons le mécanicien pendant toute l'année. Il nous faut prendre la machine à part et faire les réparations ordinaires. Presque tous les ans quelque partie importante du méca-

nisme doit être envoyé aux fonderies et mises en ordre. De \$2,000 à \$6,000 sont le coût ordinaire des réparations pendant l'année.

M. BLAKE : A-t-on l'intention de proposer un autre crédit pour un autre vapeur pour cette communication ?

M. McLELAN : Nous avons pris des information sur le meilleur moyen de traverser au cap. Nous avons eu un homme occupé à l'examen du service dans ce lieu. Il a passé quelques semaines là pendant que les vaisseaux croisaient et il repartira bientôt pour pouvoir observer pendant l'été et l'hiver. Nous déciderons d'après le résultat de ses observation, ce que nous devons faire.

M. BLAKE : Ce monsieur est-il familier avec les lieux ?

M. McLELAN : Il était avec le *Northern Light*, pendant un hiver, et il a traversé plusieurs fois sur la glace au cap.

M. BLAKE : J'espère qu'après l'expérience de cette année on fera des meilleurs arrangements pour les traverses d'hiver. Je crois qu'il a été hier prouvé que les arrangements n'ont pas été convenables concernant les abris, les accommodements et les provisions. Je crois que ceci mérite l'attention du ministre.

M. McLELAN : On a l'intention d'améliorer le système de traverse. L'affaire a été mise sous la direction de mon département. Auparavant elle était entre les mains de particuliers, par un contrat avec le département du bureau de poste. Le système avait besoin de direction et on l'a placé dans mon département, avec le *Northern Light*, comme les employés de ce département sont censés être mieux informés sur ce service. Nous espérons qu'à la saison prochaine les affaires seront mieux entretenues.

M. VAIL : On me dit que le *Lansdowne* est même plus lent que le *Glendon*. Je ne croyais pas qu'un vaisseau pût être plus lent que le *Glendon*. J'espère que c'est faux, car le *Glendon* a coûté beaucoup. Si les machines sont trop petites, c'est une grave erreur.

M. McLELAN : Quand on connut l'état du vaisseau il allait mieux, filant de $7\frac{1}{2}$ à $8\frac{1}{2}$ nœuds à l'heure. Ce n'est pas beaucoup pour un steamer, mais le *Lansdowne* n'était pas construit pour aller vite. Les plans faits on crut qu'il ferait mieux pour un bateau à glace, et avant d'être lancé on lui mit une couverture qui diminue sa course de $2\frac{1}{2}$ nœuds à l'heure. Les mécaniciens me disent qu'en changeant l'hélice ce mal sera remédié à un certain point.

M. BLAKE : Y avait-il quelque chose dans le contrat sur la vitesse ?

M. McLELAN : Non.

M. BAKER (Victoria) : J'ai compris d'après monsieur le ministre que \$26,000 devaient être dépensées pour le *Sir James Douglas*.

M. McLELAN : Non ; nous évaluons \$15,000 cette année pour le *Douglas*.

M. BAKER (Victoria) : Pour réparations ?

M. McLELAN : Non, pour l'entretien du vaisseau et pour réparations possibles. Il exigera une nouvelle hélice et un nouvel arbre de couche.

M. BAKER : La vitesse du bateau est bien au-dessous de ce qu'elle devait être, vu le prix.

M. BLAKE : Ceci comprend-il la *Canadienne* ?

M. McLELAN : Non.

M. BLAKE : Quel est son équipage ?

M. McLELAN : Deux ou quatre, je ne sais lequel.

M. WELDON : On s'en est servi comme d'un toueur, l'automne dernier ; il a conduit un vaisseau dans la Baie de Gaspé.

M. McLELAN

M. McLELAN : Oui.

M. PLATT : Nous voudrions connaître les dépenses de l'argent voté l'an dernier et savoir si l'on n'y a pas joint des intérêts commerciaux à l'avantage du pays.

M. McLELAN : Depuis 1882, nous avons fait l'examen de nos capitaines et seconds pour les services des côtes et des terres. Un nombre d'hommes ont été examinés et des certificats ont été donnés pendant ces deux dernières années et le service a fait de grands progrès sous ce rapport.

M. PLATT : Le ministre sait-il qu'on n'a pas fait cas de la loi dans la distribution des certificats dans beaucoup de ports ?

M. McLELAN : Ceci doit être de la faute des percepteurs de douane, en ne demandant pas les certificats. Je sais que nombre de vaisseaux ont été retenus par les percepteurs de douane, parce que les capitaines et seconds n'avaient pas de certificat.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ce vote est de \$500 de plus qu'il ne paraît, car je lis sur la page suivante que \$500 sont accordées à John Taylor avec une note, "payé à même le crédit, examen de capitaines et seconds, comme il agit aussi comme commis du bureau."

M. LANGELELIER : Une partie de cette somme est-elle allouée aux écoles de navigation qu'il y avait à Québec, Halifax et Saint-Jean ?

M. McLELAN : A Québec nous avons payé un homme pour enseigner, et nous l'avons nommé pour examiner les capitaines et seconds. De cette manière il a maintenu l'école et a pu rendre de grands services à ceux qui désiraient passer ces examens. Mais à Saint-Jean et à Halifax il n'y a pas de somme donnée à aucun professeur à l'école de navigation.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Et ces \$500 ?

M. McLELAN : Nous ne pouvons déterminer la somme, parce qu'elle dépend un peu des frais de voyage des capitaines et seconds, et que nous ne savons pas encore quelles seront ces dépenses cette année.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Qu'a-t-on dépensé l'an dernier ?

M. McLELAN : \$5,580, et les frais étaient de \$8,000.

M. BOWELL : Ce que je me rappelle être le devoir des percepteurs de douane, c'est en général, que quand un capitaine ou un maître de vaisseau arrêtent à leurs ports, peut-être une fois l'an, et qu'on s'est assuré qu'ils avaient leur licence on n'a pas l'habitude de les déranger ensuite. Cependant, vu que l'honorable député a insisté là-dessus, je verrai s'il est vrai que les douaniers ont négligé leurs devoirs au point cité par l'honorable membre. Il faut bien se rappeler que les inspecteurs de ces bateaux, avant de pouvoir les laisser voyager, s'assurent si les capitaines et seconds qui en ont charge ont leurs certificats. Si non ils n'accorderont pas le permis et empêcheront le vaisseau de faire le service. Il se peut que les percepteurs, connaissant ce devoir des inspecteurs, n'aient pas été aussi rigides qu'auparavant en demandant les certificats.

M. BAKER (Victoria) : Il arrive souvent à Victoria que l'officier d'un bateau a un certificat de capitaine pour un caboteur des côtes de l'intérieur et que le capitaine est un citoyen américain, sans aucun certificat. L'officier va à la douane se mettre en règle, puis, avant même qu'on ne lâche la haussière, arrive le yankee qui prend charge du bateau dans nos propres eaux. J'aimerais qu'on mit fin à ceci. Je l'ai moi-même vu plusieurs fois des quais de la compagnie de la Baie d'Hudson.

M. McLELAN : Nous y verrons.

Pour achat de bateaux de sauvetage, stations, instruments de sauvetage, entretien d'équipage et récompenses pour avoir sauvé la vie.....\$8,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ferai seulement remarquer au ministre que sur la côte du lac Huron, qui, comme il le sait, est très exposée, on lui a fait plusieurs requêtes pour avoir des stations de sauvetage. Le commerce sur le lac Huron est grand et grandit encore, et il est difficile de trouver une côte plus dangereuse pendant un vent du sud, du sud-ouest ou même du nord-ouest. On a nommé plusieurs points; l'honorable ministre a-t-il pris une décision sur l'opportunité de nouveaux établissements de stations de sauvetage sur le lac Huron.

M. McLELLAN : Informations prises, et d'après applications faites au département, j'ai senti qu'on pouvait en établir une à Collingwood. On la bâtit maintenant. Je me propose d'en faire à Collingwood, à l'île Pelée, à Cobourg, à Goderich, à Port-Stanley et à Toronto. Il y en avait à Toronto avant, mais le bateau n'était pas bon et on se propose d'en faire un de genre moderne. J'ai adopté le plan de payer un capitaine pour qu'il se charge du bateau, et il choisit l'équipage. Ces hommes pratiquent une fois par quinzaine, et à la fin de la saison ils sont payés d'après le nombre de fois qu'ils ont pratiqué.

M. CHARLTON : Le ministre a-t-il une station de sauvetage à la Longue-Pointe, sur le lac Érié, qui est le point le plus exposé de toute la côte? Il y a plus de naufrages là qu'à aucune autre partie du lac Érié, et de fait plus que dans les lacs d'en haut.

M. DAWSON : Il y a plusieurs points du lac Huron un peu plus à l'ouest où l'on devrait avoir des stations de bateaux de sauvetage. La navigation augmente beaucoup sur les lacs de l'ouest; il serait opportun qu'il y ait des bateaux de sauvetage plus loin qu'à Collingwood.

M. McLELLAN : Je sais qu'il y a plusieurs autres demandes. Je les examine et nous ferons probablement construire d'autres bateaux quand ce contrat-ci sera terminé et aura été trouvé convenable.

M. McNEIL : Il y a un grand besoin de bateaux de sauvetage plus à l'ouest que les points mentionnés par l'honorable membre pour Algoma.

M. McLELLAN : Je n'ai pas la liste des points qui ont été nommés, mais seulement ceux que nous considérons maintenant.

M. CHARLTON : Si l'on place une station au nord du lac Érié ce devrait être à la Longue-Pointe. Port-Stanley, cité par le ministre, est loin d'être aussi exposé que la côte de la Longue-Pointe.

M. ROBERTSON (Hamilton) : J'insisterai auprès du ministre sur la nécessité d'établir un service de bateaux de sauvetage à Burlington Beach, près du canal de la Baie Burlington. Il y a eu plusieurs naufrages là et plusieurs pertes de vies depuis ces dernières années. On devrait certainement y établir une station de ce genre.

M. DESJARDINS : Je désire savoir si le gouvernement a décidé de récompenser dignement M. Joseph Vincent, un homme courageux, pour les nombreux sauvetages qu'il a opérés.

M. McLELLAN : Le département a pris ce fait en considération, vu que cet homme est dit avoir sauvé trente à quarante vies dans le port de Montréal. Ce cas mérite certainement une récompense et elle est en préparation.

M. PLATT : Parlant de la localité des stations, M. le ministre a dit qu'il était difficile de connaître les lieux dangereux sur une côte si étendue. Mais il y a des stations à des points où il n'y a pas eu de naufrages à quinze lieues à la ronde depuis dix ou quinze ans. Les membres qui demandent des bateaux ne les auront probablement pas où ils les

demandent. Je ne comprends pas pourquoi on n'adopte pas le système de demander aux maîtres-marins leur opinion. Le ministre a la liste des capitaines licenciés, et il lui serait très facile de lancer des circulaires demandant leur opinion sur les points dangereux, et il serait entendu que leur décision ferait loi au département. Il est vrai que dans un cas on leur a demandé leur avis sur la situation d'une station. Mais on ne le suivit pas et la station fut placée où les marins disaient qu'elle ne servirait à rien. C'est bien d'envoyer un ingénieur de marine faire un rapport. Mais ni le gouvernement ni le département n'en savent autant là-dessus que les marins. Leur avis et les recommandations devraient toujours suffire. A moins qu'on n'agisse à l'avenir avec plus de jugement que par le passé avec ces stations de sauvetage, il est inutile que le gouvernement dépense de l'argent pour en augmenter le nombre. Il vaudrait mieux améliorer celles qui existent déjà.

J'apprends par un rapport apporté à la fin de la dernière session, demandant la location de tous les bateaux de sauvetage en Canada et une description des bateaux et autres détails, qu'on donne de maigres renseignements. Une seule page contient tout le rapport du service de sauvetage de ce pays à \$8,000 par année. Il n'y avait que 8 bateaux l'an dernier sur notre immense et dangereuse côte. Les équipages ne sont pas grand'chose, il y a un capitaine qui reçoit un petit salaire pour prendre soin du bateau. Il doit choisir la manœuvre et pratiquer deux fois par mois. Il rassemble un équipage—comme il peut. Si le ministre examine les comptes il verra qu'il n'a jamais payé deux fois les mêmes hommes, mais que c'était toujours des nouveaux chaque fois. L'équipage ne reçoit aucune instruction, car il n'y a pas d'instructeur. Ils reçoivent l'argent, mais n'ont, comme j'ai dit, aucun système d'exercice. Dans le comté de Prince-Edouard nous avons deux beaux bateaux et des capitaines, c'est tout. Les situations ne sont pas les meilleures, et quelquefois on ne peut se servir des bateaux. Qu'un désastre survienne, il faut compter sur un équipage improvisé, et je ne crois pas qu'ils puissent manier le bateau avec une activité convenable. Un des bateaux est à un ou deux milles du rivage. Quand il fallut l'avoir l'automne dernier, on dut prendre les chevaux d'un homme quelconque malgré ses protestations, et après plusieurs heures le bateau fut tiré à terre sur des planches. Le capitaine n'était pas tant à blâmer, car il n'avait pas d'équipage. Personne n'est obligé de servir. Cette fois, il n'y eut que quatre des hommes choisis par le capitaine qui entrèrent dans le bateau après tout. S'il y avait quelques stations vraiment utiles, où il y aurait un équipage avec des exercices nécessaires et une idée de la manière de manœuvrer ce serait bien. Dépenser la somme présente sans parler d'une autre plus grande, en conservant ce système, c'est jeter l'argent par les fenêtres. S'il y avait une bonne station qui servirait de modèle, les autres y prendraient de l'émulation. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas d'équipages réguliers. Ce genre de bateaux est probablement tout ce que peuvent être des bateaux construits à ce prix. J'aimerais à savoir du ministre où sont construits les bateaux demandés.

M. McLELLAN : Il est vrai que nous n'avons pas beaucoup de stations où des capitaines et des équipages ont été nommés et soumis à la pratique. Je crois que l'honorable député a les premières et seules, à l'exception d'une qui a été nommée il y a quelques semaines. Les bateaux de sauvetage dont parle l'honorable membre sont de vieux bateaux en métal.

M. PLATT : La liste comprenait les bateaux de brisants.

M. McLELLAN : Oui; et les autres aussi. Les places de station où il devrait y avoir des bateaux ont été nommées. Dans le cas où on les demanderait, on pourrait appeler des équipages et partir. A la suite de ce système et de l'abandon des bateaux, ils ont été négligés, et lorsqu'on les voulait on les trouvait inutiles. J'ai essayé cet autre plan. J'ai acheté

à Buffalo deux des bateaux les mieux finis du jour. Ils ont été placés dans le comté de l'honorable député. J'ai fait venir le capitaine des lacs des Etats Unis, capitaine Dobbin, pour examiner les situations et les points où les stations devaient être placées. Le capitaine décida que le point cité par l'honorable député était le meilleur, vu que les chemins conduisaient à différentes places; les bateaux sont sur des voitures et peuvent être traînés par des chevaux. Quelquefois il faut se faire traîner contre le vent pour pouvoir se diriger ensuite vers le naufrage. Le capitaine Dobbin, qui a eu beaucoup d'expérience dans le service des bateaux de sauvetage des lacs des Etats Unis dit que c'est là la véritable place pour le bateau, et il a aussi approuvé le placement de l'un d'eux à Wellington. A Wellington la maison de bateaux est construite, et à la pointe des Peupliers on en a loué une pendant certain temps, mais l'affaire est revenue au printemps et j'ai ordonné d'en construire une là.

M. PLATT: Sur la côte du lac ou de la baie?

M. McLELAN: Je crois que c'est à la place même où M. Dobbin l'a fait mettre. Je fais bâtir douze de ces bateaux, six pour les provinces maritimes et six pour les lacs. Les autres sont faits sur le même patron, mais ils ne sont pas aussi coûteux que ceux importés. Je me propose de les donner en charge à des capitaines responsables du bateau et de l'équipage qu'il devra exercer, et nous verrons à ce qu'il remplisse ces devoirs.

M. SPROULE: Je ne puis concéder à l'honorable député de Prince-Edouard que ces \$8,000 sont gaspillées. Je crois que c'est une petite somme mise contre une seule vie sauvée, ne fût-ce que pendant plusieurs années, et je pense qu'il est regrettable que cette somme ne soit pas plus considérable et qu'on ne fasse pas plus de stations de sauvetage. Je suis content que le ministre en fasse placer une à Owen-Sound, et je crois qu'avec l'augmentation du commerce on en placera davantage. Quand le *Jane Ward* se perdit à Collingwood il y avait treize vies en danger, mais les personnes sur le rivage ne purent porter secours parce qu'il n'y avait pas de bateau de sauvetage; s'il y avait eu un bateau avec un capitaine, il aurait rassemblé un équipage et ils auraient été au secours, mais ils furent perdus faute de marins. Je crois que le ministre, au lieu de demander \$8,000, aurait dû demander une plus forte somme et bâtir plus de stations. Je crois qu'on aurait dû en faire une entre Menford et Owen-Sound, et une ou deux sur l'Île Manitoulin, où il y a eu des désastres ces années dernières, tous à une petite distance du rivage. La navigation est fort dangereuse dans cette partie, et s'il y avait eu les choses nécessaires on aurait pu sauver plusieurs vies. Je ne pense pas qu'il soit si difficile de trouver les points qui demandent des stations, et il n'y a qu'à consulter les rapports de naufrages pour placer les stations où ils ont eu lieu. Je suis d'accord avec l'honorable député de Prince-Edouard sur la nécessité d'avoir des hommes exercés pour conduire ces bateaux; mais même sans cela, avec un bateau et un capitaine, je crois que beaucoup de vies seraient sauvées qui ne le seraient pas autrement.

M. PLATT: L'honorable député ne m'a pas compris s'il croit que je me plains de ce que la somme est trop grosse. Ce n'est pas de la somme, mais de la manière dont elle est dépensée, que je me plains.

M. SPROULE: J'ai compris que l'honorable député a dit que l'argent était gaspillé.

M. PLATT: Il en serait ainsi si l'on dépensait \$100,000 au lieu de \$8,000, avec un service insuffisant. Je trouve que l'argent a été trop divisé et que nous devrions avoir une station qui servirait de modèle aux autres. Nous avons déjà huit à dix stations et nous voulons en avoir plusieurs autres, et \$8,000 ne sont pas une somme suffisante pour agir efficacement. Quant au placement de la station dans mon comté, je ne puis voir, et aucun marin de cette localité ne

M. McLELAN

peut voir pourquoi on la placerait sur la côte de la baie, où il ne peut y avoir de naufrages et d'où on ne pourrait porter le bateau à l'autre rive que sur une voiture. Je ne sais pas pourquoi on l'a placée là s'il n'est pour la commodité du capitaine. La station à Wellington est regardée par les marins comme placée mal à propos, mais on y a élevé une station et je suppose qu'elle y restera. J'insisterai pour qu'on envoie un homme de chaque équipage aux Etats-Unis pour le faire instruire pour qu'il puisse enseigner aux autres. Ces capitaines veulent bien recevoir une instruction, mais ils n'ont reçu aucune liste d'instruction. J'ai pris la peine, dans mon comté, de faire venir de l'autre côte, des livres dans lesquels ils s'efforcent d'apprendre le système. Mais ce dont ils se plaignent le plus, c'est qu'ils n'ont pas d'équipage réglé. Ils peuvent avoir des volontaires pour une saison, mais ils peuvent être dégoûtés de l'exercice et ne plus revenir. Je crois que le service devrait être réglé par la loi, et que l'équipage devrait être autant sous le commandement du capitaine que dans le service militaire. Maintenant le capitaine n'a sur eux aucun commandement, et quand ils sont en bateau ils sont tous maîtres.

Puis on se plaint de l'absence des choses qui devraient appartenir à chaque bateau. Je crois qu'il n'y a que trois ou quatre ceintures de sauvetage. Il n'y en a pas une pour chaque homme de l'équipage, sans compter ceux qu'ils doivent sauver. Il devrait y en avoir au moins douze par bateau. Je suis content que le ministre fasse faire les bateaux de ce côté de la frontière au lieu de les faire construire à Buffalo, et je suppose que les chariots seront aussi faits ici. Les deux voitures qui sont venues dans mon comté ont été faites à Buffalo, le transport a été payé par chemin de fer à la ville de Pictou, douze milles plus loin que Wellington, bien qu'on sût que c'était à leur destination, et sont restées là à sécher au soleil, et puis ça coûté \$8 à \$10 pour les transporter à Wellington. Le service a été fait de telle façon que les gens le regardent comme inutile. Il n'y a pas de comté sur les lacs intérieurs où l'on pourrait avoir un meilleur équipage qu'à Prince-Edouard, si l'on donnait des encouragements. Je ne doute pas que les suggestions que j'ai faites à ce sujet au ministre augmentent le soin donné au service du sauvetage, et qu'on établira une école qui puisse servir de modèle aux autres équipages. Ceci ne pourra se faire sans un équipage en règle avec des instructions sur l'exercice à faire. Ils n'ont pas même d'instruction sur la manière de faire revenir ceux qui sont apparemment noyés: ils n'en savent rien. C'est une des premières choses enseignées aux sauveteurs de l'autre côté, mais ici on ne ferait aucun effort pour faire revenir un homme qu'on aurait retiré de l'eau après quelques minutes d'immersion. Les hommes se trouvent si impuissants qu'ils ne tiennent pas à rester au service. Quant aux récompenses pour avoir sauvé la vie, je voudrais savoir comment le ministre les accorde, sur quoi se fonde-t-il pour savoir si elles sont ou non méritées?

M. McLELAN: Généralement le vaisseau qui va au secours fait un rapport, puis on envoie aux informations auprès du capitaine de l'équipage sauvé, et prenant les deux —s'il a été vraiment hasardeux—et accordons une récompense proportionnée au danger couru et au temps employé par le vaisseau. Quelque fois le vaisseau doit demeurer 24 heures près du bateau perdu avant de pouvoir sauver l'équipage, et dans ce cas, quoique le capitaine n'ait couru aucun danger il a droit à une récompense aussi bien que la personne qui conduit les hommes au secours.

M. FAIRBANK: Je voudrais savoir si c'est vrai qu'on ne donne à l'équipage aucune ceinture de sauvetage?

M. McLELAN: Nous donnons de ces ceintures. J'ai été surpris d'apprendre que quelques employés en sont dépourvus, et je prendrai des informations.

M. PLATT : On envoie des ceintures aux stations, mais elles ne sont pas suffisantes pour l'équipage.

M. McLELAN : Il devrait y en avoir une pour chaque membre de l'équipage, et quelques-unes en sus pour les personnes sauvées.

M. PLATT : Pour montrer la nécessité d'avoir des gens dans ces bateaux qui les connaissent, je vais donner l'exemple d'un bateau de la Pointe au Peuplier appelé à s'emparer d'un vaisseau qui s'était détaché et avait pris le large. Quand l'équipage retourna et arriva près du rivage le bateau était à moitié plein d'eau et il n'en savait pas la raison ; de sorte qu'ils sortirent du bateau et le laissèrent à l'eau toute la nuit, et le lendemain on le sortit de l'eau avec des chevaux.

Ceci dépendait seulement de leur ignorance, et ne serait pas arrivé s'il y avait eu un homme qui aurait su conduire le bateau. Je crois que ces bateaux sont admirables quand ils sont conduits par des hommes habiles ; mais les marins et pêcheurs préfèrent leurs propres bateaux, parce qu'ils les comprennent et pourraient plus efficacement s'en servir. Si ces bateaux étaient entre les mains d'hommes compétents ils pourraient tenir la mer sur cette côte par n'importe quel temps ; mais les hommes ne savent pas encore comment s'en servir.

Une question sur les récompenses touchait surtout aux dons de médailles et de montres, et le genre d'évidence donné au ministre sur les hommes méritant reconnaissance. Sans aucun doute on s'est joué de ce département pour les récompenses, qui n'ont pas été accordées convenablement, dans mon opinion. Je n'ai qu'à faire allusion à deux cas de récompenses par don de montres dans mon propre comté pour convaincre le ministre que le mode d'inquisition adopté est fautif. L'honorable membre se rappellera les deux cas dont je veux parler. Je suis sûr que l'évidence ne présentait qu'un caractère intéressé. Ces deux hommes n'avaient rien fait pendant ces quinze dernières années pour mériter plus de récompenses que leurs confrères de la côte. Le secret, c'étaient que ces deux hommes étaient des politiciens déçus ; on leur avait promis des places qu'ils n'ont pas eues, et comme ils sont des supports des membres opposés ils se sont crus dignes de récompenses, qu'ils ont reçues pour les retenir dans leur amitié primitive. Je ne dis pas que ces deux hommes ne méritaient rien, mais je dis qu'il y en a en foule qui en avaient fait autant et même plus et qu'ils sentiraient qu'on les a récompensés pour quelque raison particulière. Si c'est de cette manière que l'argent est distribué dans le pays, c'est pire que jeté, et il vaudrait mieux s'en servir autrement. Je serais prêt à voter une somme quelconque pour l'amélioration du service de sauvetage.

M. McLELAN : J'ai compris que l'honorable député avait dit qu'il y a des années, ces hommes ont sauvé la vie.

M. PLATT : Je n'ai pas dit cela.

M. McLELAN : Supposez qu'il y ait plusieurs années que ceci soit arrivé et qu'ils n'aient jamais été récompensés, je ne crois pas que le gouvernement ou moi-même soyons à blâmer parce qu'au lieu de les récompenser sur-le-champ nous l'avons fait plusieurs années plus tard. J'ai rencontré un de ces hommes dans mon voyage dans ce comté, et sa femme m'a raconté les détails d'un de ces cas ; j'ai trouvé qu'il méritait une récompense du gouvernement. Quant à l'autre j'ai fait prendre des informations et faire un rapport et j'ai trouvé que ces deux hommes méritaient des récompenses que je leur ai accordées afin que cela eût sur les autres quelque influence en général. Ils verront que leurs efforts pour ramener des vies ne passeront pas inaperçus et sans récompense de la part du gouvernement. Si on n'a à me reprocher à la fin de ma carrière politique que d'avoir récompensé quelques hommes qui ont risqué leur vie pour sauver celle des autres, je m'en tirerai à bon marché.

M. PLATT : Concernant un cas arrivé il y a vingt-cinq ans, je crois que le vieillard méritait une récompense qui aurait dû être accordée alors ; mais dans l'autre cas on a choisi un homme de l'équipage en passant par-dessus les autres. Le reste de l'équipage trouva que c'était une insulte de ne pas s'occuper d'eux parce qu'ils n'avaient rien à reprocher au gouvernement.

M. McLELAN : Je ne connaissais pas leurs opinions politiques.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Combien y a-t-il d'années que cet exemple de courage a été donné ?

M. McLELAN : Je crois que c'est une continuation de services commençant il y a vingt-cinq ans et s'étendant jusqu'à il y a cinq ans. Quelques honorables membres de Québec m'ont fait remarquer qu'il y a un homme qui dans plusieurs occasions a sauvé trente à quarante vies dans le havre de Montréal. Il a pris l'habitude de sauver la vie, ce qui mérite récompense, et c'est un cas semblable que celui de l'honorable membre.

M. PLATT : Il n'y a qu'un cas dans sa longue carrière où il a sauvé la vie à un homme par ses seuls efforts ; le plus souvent 8 à 10 hommes partagent le danger et devraient partager la récompense. Bien que l'honorable membre dise qu'il ne connaissait pas leur politique, l'impression dans les alentours est que la politique eût beaucoup à y faire. Il y a quelques années, quand on fit une agitation pour favoriser ces deux hommes, une jeune personne à la Baie de Quinté sauva une de ses camarades au péril de sa vie. La mère fit des demandes auprès des mêmes gens qui s'occupaient des deux hommes et il lui fut d'abord répondu que le cas serait considéré avec les autres. Comme elle répétait sa demande il lui fut dit que comme elle n'était guère leur ami en temps d'élection, elle n'avait pas de faveur à espérer. Je suggérerais au ministre que cet argent serait bien employé pour encourager les pêcheurs le long de la côte dangereuse de mon comté. Le bateau de sauvetage à la Pointe au Peuplier pourrait être facilement déplacé si le gouvernement accordait 10 à 15 piastres à quiconque garderait un bateau assez grand toujours prêt, avec un autre don pour chaque vie sauvée. La côte n'est pas dangereuse, et depuis que le bateau est là il n'y a eu qu'un cas de naufrage, et ce sont des pêcheurs et non le bateau qui ont opéré le sauvetage.

M. BOWELL : Je désirerais donner de justes informations à l'honorable député quant au transport des bateaux à Pictou plutôt qu'à Trenton. Mon honorable ami n'était pas au pays alors, et j'étais à la tête du département.

On donna des ordres précis pour que le bateau fût transporté à Trenton et porté par le chemin de fer à sa destination, mais par quelque erreur, il fut transporté à Pictou. Le transport de Trenton à Pictou ne coûta rien à cause de la générosité du Grand Tronc qui faisait gratis le transport de ces bateaux sur toute la ligne.

M. WELDON : Où doivent être mis les bateaux.

M. McLELAN : Ils n'ont pas encore été finalement placés.

M. PLATT : A-t-on fait des changements à l'île Sambro depuis une année ?

M. McLELAN : Je n'ai pas encore placé les bateaux dans les provinces maritimes.

M. WELDON : Lors du naufrage de l'*Amsterdam* les journaux américains firent des accusations sérieuses contre les habitants de l'île.

M. McLELAN : Je fais mettre deux lumières nouvelles là. J'y ai mis un nouveau surintendant, un jeune homme énergique, qui a eu beaucoup d'expérience ; je vais faire mettre un fil de téléphone à travers l'île, à peu près vingt milles, unissant les trois stations, de telle sorte qu'ils

peuvent communiquer entre eux et tous se réunir en cas de nécessité.

M. WELDON : On a écrit des lettres de plainte contre les habitants de l'île ; le département a-t-il eu des communications ?

M. McLELAN : Deux ou trois hommes ont eu des liqueurs à bord d'un vaisseau.

Recherches sur les naufrages et collection d'informations concernant les désastres et la navigation \$1,500

M. PLATT : Le ministre veut-il dire si ses officiers sont à blâmer pour le désastre de l'île Sambro ?

M. McLELAN : Je ne l'ai pas ici, mais je puis l'avoir ici. Je n'ai connaissance d'aucune irrégularité, d'aucun officier qui a négligé son devoir dans le département.

Enregistrement canadien de navigation..... \$500

M. McLELAN : Ceci est pour l'enregistrement de la navigation. Les inspecteurs sont payés par les patrons des vaisseaux, mais les registrateurs doivent tenir un certain nombre de livres.

M. WELDON : Le gouvernement impérial n'a-t-il pas fourni les livres et les formules ?

McLELAN : Non ; on nous a demandé de faire cela.

Police riveraine de Québec et de Montréal..... \$4,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ce vote a été s'augmentant depuis une demi-douzaine d'années, jusqu'à ce qu'il ait atteint des proportions bien respectables. Il ne me semble pas qu'il y ait eu dans le commerce un progrès qui demande cette augmentation si grande ; même celui de cette année. Que veut-on faire avec les \$2,000 additionnelles, et de fait que veut-on faire avec les \$10,000 ?

M. McLELAN : A Montréal le service sera augmenté parce que le terrain à surveiller augmentera ; et les bureaux occupés par les officiers ont été trouvés malsains, de sorte qu'il faut en bâtir d'autres, ce qui nécessitera des dépenses ; et, avec deux hommes de plus la somme additionnelle est nécessaire.

Enlèvement des obstacles dans les eaux navigables.. \$2,000

M. VAIL : Combien a-t-on dépensé de ce crédit l'an dernier ?

M. McLELAN : \$350.

M. VAIL : Il me semble qu'on pourrait rendre le crédit plus utile. Je suis sûr qu'on aurait pu dépenser beaucoup plus que cela à l'avantage du peuple ; je crains que ce service ne reçoive pas du département toute l'attention qu'il mérite.

M. McLELAN : Quand il y a eu un naufrage dans un havre ou un détroit, mon département voit à son enlèvement. Quand c'est un obstacle naturel, roches ou autre chose, c'est au département des travaux publics à y voir.

M. VAIL : Je croyais que le département de la marine voyait à l'enlèvement des roches.

M. McLELAN : Non ; c'est au ministre des travaux publics.

Salaires et redevances aux gardiens de phares..... \$172,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pourquoi cette augmentation ?

M. McLELAN : Il y a beaucoup plus de phares. Nous en avons élevé plus de 20 l'an dernier ; et un grand nombre n'ont opéré que tard dans la saison ; et le salaire entier n'a pas été payé ; mais cette année, tous seront en opération et il faudra ce montant avant la fin de 1886, un grand nombre de phares sont encore élevés.

M. KIRK : Le ministre a-t-il une liste de ceux élevés l'an dernier ?

M. McLELAN

M. McLELAN : Ils sont tous mentionnés dans le rapport. Il y en avait de 23 à 24 de l'année 1883 à 1884.

M. VAIL : Étaient-ils pour la plupart dans les provinces maritimes ou dans celles du haut ?

M. McLELAN : Nous en bâtissons plus à l'ouest maintenant. On en a élevé dans les provinces d'en bas.

M. KIRK : L'honorable membre a promis l'an dernier qu'un phare serait placé sur l'île aux Oies, dans le comté de Guysboro, mais je ne crois pas que cela ait été fait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne sais pas si le ministre sait que bon nombre de gardiens ont l'habitude de se débarrasser de l'ouvrage qui leur est donné. Ils donnent à d'autres l'ouvrage de gardien en le payant le tiers ou les deux tiers du salaire qui est accordé, suivant le cas.

M. McLELAN : Cette question a été amenée à ma considération et j'ai donné ordre aux personnes mentionnées de voir à leurs affaires eux-mêmes ou de résigner, et dans tous les cas il ne sera pas permis de remettre à d'autres l'ouvrage. Il arrive quelquefois qu'un homme demande un congé pour sa santé, et si nous voyons que celui qui le remplace est capable de remplir ces devoirs, nous accordons le congé et mettons l'autre en charge. Mais quand nous savons que quelqu'un ne remplit pas son devoir nous le renvoyons de suite.

M. KIRK : N'est-ce pas la coutume, quand on a nommé un père par exemple comme gardien du phare, que le fils puisse faire l'ouvrage, et que le père ne s'en occupe pas du tout lui-même. Le ministre sait que c'est la coutume.

M. McLELAN : Souvent l'homme nommé est aidé par sa famille, mais il doit être là pour surveiller l'ouvrage. Quelquefois, les fils, les filles, ou la femme d'un homme font la plus grande partie de l'ouvrage au phare ; mais nos inspecteurs en faisant leurs rondes, s'informent toujours de ces faits, et quand il y a négligence ils nous le font toujours savoir.

M. KIRK : A-t-on jamais fait remarquer au ministre que dans un cas, dans le comté de Guysboro, où le phare est sur une île, la personne nommée est sur le continent, et c'est son fils qui est sur l'île et garde le phare ?

M. McLELAN : Je n'en savais rien.

M. MITCHELL : Je sais des exemples où ce sont les fils qui les gardent, et ils sont beaucoup mieux et plus proprement entretenus.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable membre peut avoir raison, mais il ne faut pas être trop difficile quand c'est dans la famille. Mais le point dont j'ai parlé est complètement distinct, — la remise de l'ouvrage à une autre personne de la garde des phares, car j'ai entendu dire qu'il y avait eu de grandes négligences. On est toujours tenté dans ces cas de donner l'ouvrage au plus bas prix, et alors il est fait sans aucun soin.

M. PLATT : Peut-être le remplacement de l'homme nommé pourrait-il rendre service en remarquant s'il y a appropriation des provisions du gouvernement. J'aimerais à savoir ce que sont devenues les plaintes faites, par le remplaçant du gardien au phare de Knapp, près Kingston. Je tiens de bonne source que ce remplaçant s'est plaint de ce que les provisions du gouvernement étaient employées pour un tout autre ouvrage.

M. McLELAN : Je ne connais pas ce cas, je sais que nous faisons maintenant des recherches sur des accusations de mauvaise conduite des gardiens.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une chose avérée que les gens qui ont le bonheur d'avoir des maisons et des granges tout en étant gardien du phare, ont ces maisons peintes de la même couleur que le phare. Je suppose que

ces couleurs deviennent familières à leurs regards et leur conviennent pour leurs maisons. Il n'y a pas de doute que ces gardiens ménagent toujours une petite spéculation. Mon honorable ami parlait du phare Knapp. Je crois que j'en ai entendu parler et des plaintes ont été faites antérieurement au département. Le ministre pourrait nous dire ce qui a été fait. Il me semble qu'un rapport a été fait il y a quelques années et qu'on a promis une enquête qui n'a pas eu lieu.

M. McLELAN : Je vais m'informer de ce cas.

Agences, rentes et dépenses dans le service des phares et de la côte..... \$20,290

M. McLELAN : Il y a une augmentation de \$2,290. Notre bâtisse à Charlottetown a été brûlée l'an dernier et nous sommes obligés d'en louer une. Puis il y avait \$1,721 chargés auparavant pour l'entretien des lumières. Ces deux articles font la différence.

Entretien et réparations des lumières, sifflets de brume, bouées, établissements humanitaires et dépôts de provisions..... \$308,900

M. McLELAN : Il y a une augmentation dans ce service. L'an dernier, il y a eu 22 ou 23 nouvelles lumières. Je désire placer des cors de brume automatiques là où il y a maintenant des sifflets à vapeur. La dépense sera moins grande, et par conséquent ce changement est désirable, comme plus économique. Le sifflet de l'ancienne façon demandait 200 à 300 tonnes de charbon, tandis que le cor automatique ne nécessitera que 70 tonnes. J'en fais maintenant construire douze ou treize pour les mettre à la place des vieux, qui seront conservés. Les Américains ont des duplicata de cors ou de sifflets à chaque station. Le coût d'un cor automatique est de \$1,000, sans compter les frais de patente, de transport et de placement. J'ai essayé les bouées à gaz dans le bas du Saint-Laurent. Pendant ma visite en Angleterre, j'ai fait des recherches à ce sujet à Londres et à Glasgow, et j'ai trouvé qu'elles étaient nécessaires dans notre fleuve. J'en ai importé deux et les ai placées sur le fleuve. Elles sont remplies de gaz condensé, sont mis à l'ancre et brûlent nuit et jour pendant trois mois. Les possesseurs de vaisseaux et les marins en sont contents, car cela leur permet d'avancer au lieu d'être à l'ancre toute la nuit. Si l'on voit que l'eau agitée de l'automne ne les éteint pas, il serait à désirer qu'on en ait davantage.

M. KIRK : Quelle est la dépense ?

M. McLELAN : Environ £700 chacune. Elles brûlent 90 jours, contiennent du gaz condensé, dont elles sont pourvues de temps à autres sous une forme condensée.

M. GILLMOR : Placera-t-on un cor d'alarme au côté sud de Grand-Manan, cette saison ?

M. McLELAN : Oui.

M. WELDON : Je veux dire un mot en particulier concernant les bateaux-phares *Miramichi* et *Lady Gordon*. Le vaisseau se rendait au havre sous la conduite d'un pilote et le bateau fut avarié. Les commissaires des pilotes ont complètement déchargé le pilote de la responsabilité, mais sans en tenir compte le département a intenté un procès dispendieux à la cour de l'Amirauté et le procès fut renvoyé. Il y a une disposition des plus extraordinaires dans nos lois contraire à celle d'Angleterre, rendant le maître du vaisseau responsable quand il est conduit par un pilote. Le propriétaire du vaisseau est un adversaire du chef du gouvernement présent. Il s'est opposé au ministre des finances l'an dernier et il lui en a fait coûter beaucoup, quoique non seulement la cour ait décidé en sa faveur mais ait condamné le département à payer les frais. Et après avoir forcé ce monsieur à des dépenses on devrait leur faire face. Le ministre en eut communication, mais l'affaire fut poussée de la manière que je vous ai dit.

M. McLELAN : Au procès les commissaires pilotes ont pu donner un rapport différent de celui qui nous a été donné. On a rapporté au département que le pilote avait tort ainsi que le maître du vaisseau. Quand on s'est adressé à lui, n'ayant pas eu de réponse il n'y avait plus qu'à poursuivre pour faire payer les dégats.

M. WELDON : Il a dit qu'il a répondu aux avocats et au département, niant toute responsabilité, ce qui montre que le département n'a pas fait beaucoup de recherche sur la question, parce que le résultat est beaucoup de frais, et une enquête faite, la décision des commissaires a été maintenue par la cour de vice-amirauté.

M. PLATT : Je voudrais appeler l'attention du ministre, comme je l'ai fait l'an dernier, sur une pétition reçue des marins du lac Ontario, concernant la nécessité de changer les lumières dérangées à la baie Weller. L'honorable membre a promis d'y envoyer des ingénieurs pour faire rapport, mais rien n'a été fait. Ils représentent que ces lumières ne sont pas bien placées vis-à-vis le chenal, qu'elles sont trop basses pour être de quelque utilité, et que les bouées ne sont pas placées à propos. Le chenal s'est modifié beaucoup depuis ce temps-là, et la question n'en est que plus importante. A cause de cette mauvaise position deux ou trois vaisseaux ont échoué là cette année. J'espère que le ministre ne laissera pas passer une autre année sans envoyer son ingénieur visiter la place.

M. BOWELL : Les lumières telles que placées primitivement étaient-elles correctes ?

M. PLATT : Les matelots disent que non.

M. BOWELL : Cela ne peut être, elles ont été placées par le gouvernement précédent.

M. WELDON : Par un changement dans notre acte les vaisseaux canadiens sont responsables quand les vaisseaux anglais ne le sont pas sous l'acte de navigation marchande. J'ai compris que notre acte était une copie exacte de l'acte anglais, mais on a fait un changement radical qui affecte sérieusement les vaisseaux canadiens.

M. McLELAN : L'honorable membre m'a fait remarquer ce fait il y a quelque temps et il est maintenant sous considération.

Lumière du Cap Race..... \$1,300

M. McLELAN : Je dois dire, à propos de cet article, que le gouvernement anglais nous a fait une proposition. Le gouvernement a imposé une taxe sur tout vaisseau venant au Canada, sur la lumière du Cap Race, taxe qui fait maintenant une somme d'environ £13,000 ou £14,000 sterling, et ils nous proposent de nous charger d'entretenir la lumière et de nous payer une certaine somme qui nous permette probablement d'abolir la taxe.

M. WELDON : Quel est le coût de l'entretien ?

M. McLELAN : Selon mes calculs, il en a coûté plus au gouvernement anglais que nous ne pourrions payer. Je crois que \$1,300 et l'intérêt de la somme qu'ils nous donneraient nous permettraient de l'entretenir et de procurer le passage gratis à nos vaisseaux.

M. WELDON : La navigation étrangère ne paye-t-elle pas ?

M. McLELAN : Oui, tout au nord d'un certain point.

Achèvement et construction de phares et sifflets d'alarme..... \$40,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre ne nous a pas donné un détail de ceci. Règle générale nous avons une sorte de mémoire nous donnant ces détails.

M. McLELAN : Je ne l'ai pas fait imprimer, mais je l'ai ici. Je me propose de mettre une lumière à l'entrée du lac Nipissingue, une alarme de brouillard à l'île Caribou, au lac

Supérieur, et une autre au cap Tonnerre. Les Américains en ont une sur leur pointe, et les marins disent que quand ils peuvent apercevoir celle-ci, s'il y en avait une sur l'autre pointe, ils pourraient se rendre à Port-Arthur même dans la brume.

On doit placer des lumières et des cors d'alarme dans différents autres endroits, et la balance du crédit sera employée pour l'achèvement d'ouvrages commencés. Les évaluations que nous avons faites ont été peu élevées, et il faut finir les lumières commencées.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel est le nombre total de phares maintenant en opération.

M. McLELAN: Environ 590.

M. WELDON: Je voudrais appeler l'attention du ministre au phare de Quaco-Head, brûlé en 1881, comme prouvant l'importance de ne pas changer le site des phares. L'effet des changements dans ce cas a été désastreux. Le phare était sur un récif en face de la baie, et quand il fut brûlé on en fit un autre à la tête de la baie, achetant quatre ou cinq acres de terre au coût de \$40 l'acre. Depuis ce temps il s'est perdu quatre ou cinq vaisseaux. Dans un cas, celui du J. Baxter, MM. R. Brown et Heber Brown sont allés deux fois au vaisseau et ont sauvé un passager, une dame, et l'équipage, et méritent certainement une récompense. L'un est l'aide-gardien du phare, quoique je ne sache pas si depuis ce temps il n'a pas été renvoyé. Le vieux gardien, là depuis 28 ans, a été renvoyé ou mis à la retraite, et un nommé Charles Brown a pris sa place. L'an dernier un grand trois-mâts américain s'est heurté aux récifs. Un homme fut sauvé et le reste de l'équipage fut perdu, et une circonstance pénible est que le contre-maître et quelques hommes passèrent la nuit sur les fondations de l'ancienne lumière et moururent, et on trouva leurs corps le matin. On a beaucoup parlé de ce gardien entendant les cris des naufragés et ne faisant rien pour leur porter secours. Je crois de mon devoir d'attirer l'attention du ministre à ce sujet, le changement de situation du phare ayant été non un bien, mais causant au contraire non seulement perte de propriété, mais de vie.

M. McLELAN: Je crois que l'honorable député va trop loin en disant que ce naufrage eut lieu par suite du changement effectué d'après l'avis de marins qui ont visité la place et parlé en faveur du changement. Je crois que le naufrage en question a eu lieu pendant une épaisse tombée de neige et au milieu d'un brouillard qui ne permettaient de distinguer aucune lumière.

M. DAWSON: On a accordé des crédits pour des lumières sur les grands lacs il y a quelques années. Je suppose qu'on les exigera plus tard. Il y a deux ans on a accordé des crédits pour les phares de Victoria, de la Rivière des Espagnols et pour quelques signaux sur le lac Supérieur.

M. McLELAN: Je ne me souviens pas particulièrement des phares nommés par l'honorable député, mais tous les phares demandés sont en voie de construction.

M. DAWSON: Toutes les lumières de cette partie du pays ont été placées où elle peuvent faire le plus de bien. Tous les phares sont admirablement placés et entretenus; nous en voulons seulement davantage. J'appelle seulement l'attention à cette question, afin qu'on ne l'oublie pas.

M. WELDON: Depuis le printemps de 1883 il y a eu trois naufrages à Quaco, où il n'y en avait pas auparavant. Je ne me rappelle pas, d'après la correspondance déposée, qu'aucun marin ait examiné le site. Mais il y a les faits qu'il y avait moins de naufrages, et que si le phare avait été à son ancienne place il aurait pu faire voir le bateau à temps et sauver 14 à 19 vies.

M. KIRK: Je voudrais encore m'informer des préparations faites, il y a quelques années, pour l'érection d'un phare

M. McLELAN

à l'île aux Oies. L'an dernier on m'a expliqué le retard en me disant qu'il était difficile de se procurer le terrain sur lequel l'officier rapporte que le phare devait être construit. Le ministre annonça l'an dernier qu'il voulait exproprier le terrain et bâtir la maison.

M. McLELAN: Je vais prendre l'information et la déposer.

M. GILLMOR: A-t-on appelé l'attention sur le phare de Colbar? J'ai là des amis qui m'ont dit que c'était l'idée générale que le phare était mal placé. Quand le phare était sur le récif les vaisseaux étaient mieux avertis que maintenant qu'il est en dedans. J'ai beaucoup de confiance dans le jugement de M. Harding, mais ceci est réellement une question sérieuse, et je voudrais savoir si c'est d'après son rapport que la maison a été bâtie en dedans du récif.

M. McLELAN: Si je me souviens, c'est d'après le rapport de M. Harding que le changement eut lieu.

M. WELDON: Au sujet des communications téléphoniques et télégraphiques sur l'île de Sable, l'honorable député a dit que cela coûterait environ \$100,000. A-t-il eu des communications avec les gouvernements anglais ou américain, vu que ceci est une affaire dans laquelle ces gouvernements devraient supporter une part? L'île de Sable est directement sur le chemin des vaisseaux qui se rendent aux Etats-Unis et en Angleterre.

M. KIRK: Où a-t-on l'intention d'ériger ces stations de signaux?

M. McLELAN: Principalement le long du golfe Saint-Laurent, dont une partie s'étend sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

M. PAINT: J'appellerai à l'attention du ministre la nécessité pressante qu'il y a pour une station de signaux au détroit de Canso, en connexion avec le phare de la Pointe Tupper. Ce n'est qu'à un demi-mille d'où les grands vaisseaux passent tous les jours, et ce serait un grand avantage que de les signaler à leurs propriétaires ou agents.

M. KIRK: Je confirme l'avancé de l'honorable député pour Richmond (M. Paint). En 1882, quand nous travaillions pour notre élection, mon adversaire déclara que dans les estimations il se trouvait \$7,000 pour l'érection de signaux dans Guysboro'. Pas une seule piastre n'a été dépensée. Je demanderais si ces \$7,000 doivent être dépensées dans ce comté?

Pisciculture, construction de passes migratoires, et dégagement de rivières..... \$35,000.

M. WELDON: L'honorable ministre peut-il nous dire quelque chose sur le succès des établissements de pisciculture?

M. McLELAN: Il en est parlé au long dans les rapports soumis à la Chambre, et tous les ans nous entendons dire qu'ils sont d'un grand avantage. Au sujet de la Népisiguit, il est venu ici un monsieur avec qui j'ai eu une conversation, et je lui ai demandé s'il ne voulait pas mettre sous forme de lettre à mon adresse ce qu'il en savait. J'ai reçu de lui une lettre datée du 8 juin, dans laquelle il dit:

Comme preuve des résultats pratiques qui ont suivi la distribution du frai de saumon provenant des établissements de Ristigouche et de Miramichi, dans la rivière Népisiguit, j'ai l'honneur de citer des faits dont j'ai fait moi-même l'observation. Dans l'année 1881, après le dépôt du frai provenant de Ristigouche, en 1878, dans le Népisiguit, il y eut dans cette rivière un plus grand retour de fretin que par le passé, et dont la plupart étant plus gros et d'une forme bien différente du vrai fretin de la Népisiguit, ne laissant aucun doute sur leur origine. C'était le résultat du frai de la Ristigouche déposé en 1878. De même, en 1883, après le dépôt du frai de la Miramichi, il y eut une quantité extraordinaire de fretin dans le Népisiguit. Maintenant, si ce n'est pour un seul observateur, le jeune saumon de la Miramichi ne diffère pas beaucoup de celui de la Népisiguit; cette quantité excessive était due au dépôt du frai provenant de la Miramichi, et, mettant cette question hors de doute, l'année suivante, 1884, les pêcheurs à la mouche sur la rivière et les pêcheurs au filet sur la côte observèrent une distinction visible

dans la plupart des saumons pris, différents des saumons de la Népisiguit, et sont de cette opinion que c'était du saumon de la Miramichi, et de là la conclusion toute naturelle que c'était le résultat du dépôt du frai de la Miramichi dans les eaux de la Népisiguit, en 1880.

Ceci suffit sur le point dont parle l'honorable député.

M. EDGAR : Je demanderai au ministre s'il a essayé de pourvoir de saumon les rivières qui coulent dans le lac Ontario. Ceci a été fait pendant un certain temps dans tous les cas, et tous les ans je crois que le saumon a remonté la rivière jusqu'à Newcastle, comme il l'a fait pendant les années précédentes dans les rivières Humber, Don et Credit; les saumons ont abandonné ces rivières à cause des digues de moulins que l'on a construites sur ces rivières; mais ils ont toujours remonté jusqu'à Newcastle, où est l'établissement de pisciculture. J'ai compris que le saumon devait être déposé dans un nombre de rivières coulant dans le lac Ontario, mais je n'ai ni appris ni su si les résultats étaient heureux ou non. On a tenté une autre expérience intéressante en mettant du frai de saumon dans quelques-unes des rivières qui coulent dans le lac Huron, pour essayer s'il était possible que le saumon existât sans arriver à l'eau salée. Certainement les saumons existent dans le lac Ontario, et les uns disent qu'ils se rendent à l'eau salée, et d'autres disent qu'ils ne recherchent que les eaux profondes dans le lac Ontario. Mais dans tous les cas, si l'on avait réussi à faire venir le jeune saumon à la rivière où il avait été produit dans le lac Huron, il n'aurait pas eu la chance d'escalader les chutes Niagara en revenant de la mer. Peut être le ministre pourra-t-il nous parler du résultat de cette expérience.

M. McLELAN : Je ne suis pas en état de donner à l'honorable député l'information qu'il demande. J'étais sous l'impression qu'il n'y avait pas eu de saumon dans la rivière Newcastle ces dernières années. J'ai appris par M. Wilmot, le directeur de l'établissement de Newcastle, que ces saumons, il y a quelques années, étaient très nombreux dans cette rivière, mais qu'ils avaient maintenant disparu entièrement. Il attribuait cela au fait que l'eau était devenue plus chaude à mesure que le pays perdait ses forêts.

M. TAYLOR : Il y a deux ans j'ai fait une demande au département pour une provision de frai de saumon, et j'en ai obtenu dix boîtes, quatre desquelles j'ai placées dans un lac intérieur dans lequel il n'y avait pas de poisson. Il y a un creek passant de ce lac à un autre lac, et entre les deux il y a un pouvoir d'eau. À l'arrivée des temps froids le propriétaire du moulin découvrit qu'un grand nombre de saumons avaient été tués par les roues en passant. Ils étaient longs de 4 à 6 pouces. Ils avaient été mis au printemps, et ceci eut lieu en automne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que la diminution dans le nombre de nos poissons est due aux habitudes des pêcheurs de détruire le poisson pendant la saison de production. Dans certaine partie du lac Ontario j'ai observé constamment qu'en dépit des ordres du département, d'immenses quantités de poissons sont pris à l'époque de la reproduction.

M. LISTER : Quant à ce qui regarde les pêcheries dans la baie Georgienne et autour de l'île Cockburn, des plaintes ont été faites sur ce que les inspecteurs n'étaient pas assez diligents. La saison de rigueur n'est pas du tout observée par les pêcheurs. Des personnes très respectables m'ont assuré qu'ils avaient vu le poisson sortir des bateaux de ces pêcheurs par pelletées. C'est connu qu'il en est ainsi. Si ce genre de pêche se prolonge encore quelque temps, il en résultera la disparition du poisson du lac Huron, et ce sera un grand malheur pour les personnes engagées dans cette industrie.

M. McLELAN : J'ai donné beaucoup d'attention à la saison productive pour les poissons dans la baie Georgienne et les lacs du Nord-Ouest, et cette année j'ai prolongé le

temps prohibé d'environ vingt jours, car je me suis persuadé que l'époque n'était pas assez longue, et j'espère par ce moyen éviter la grande destruction de poisson pendant la saison de reproduction.

M. DAWSON : Les pêcheries dans le lac Huron sont en grande partie comprises dans le district que j'ai l'honneur de représenter, comme l'est aussi l'île Cockburn. Je crois que la cause de la destruction du poisson est due à un degré considérable à l'excès de la pêche. Les habitants, les métis et les sauvages vivent en grande partie du poisson qu'ils prennent, et ont beaucoup à souffrir de la pêche que font les gens qui viennent de loin. Il y a un système qui, à mon avis, devrait être aboli, et c'est le système qui donne des licences de bateaux. Une bande d'hommes ont une licence de bateau pour \$5; ils sortent dans toutes les saisons prohibées et vont partout, n'ayant aucun intérêt à conserver le poisson, mais bien à en prendre autant que possible. Je crois que le meilleur système est d'accorder des licences pour certaines places, pour certaines distances dans lesquelles on peut pêcher, parce que le possesseur d'une licence est intéressé à protéger sa part et à empêcher qu'elle ne soit ruinée par trop de pêche.

M. SPROULE : Les pêcheurs dans la baie Georgienne ne désirent pas que leurs licences soient localisées, ils veulent avoir des licences pour bateaux. Ils avaient alors de très bonnes places pour la pêche et pêchaient parmi d'autres pêcheurs. Quand venaient des temps orageux ils se mettaient à l'abri de l'île, et ils pêchaient avec beaucoup plus d'avantage que leurs compétiteurs. A Meaford, Owen-Sound, Collingwood, et jusqu'à Penetanguishene, le système de licenciement de localités a été aboli, et ils n'ont licencié que des bateaux. Mon expérience concernant les abus des pêcheries n'est pas celle du député qui vient de parler. Je crois que les pêcheurs de la Baie-Georgienne observent très bien les règlements et ne pêchent pas dans la saison prohibée. Un grand nombre d'abus, me dit-on, viennent des Américains, qui pêchent dans la baie Georgienne et dans le lac Huron.

M. DAWSON : Les pêcheurs ont tari toutes les pêcheries de la baie Georgienne et vont maintenant à l'ouest, dépourvoyant les eaux d'Algoma et privant les gens de leurs moyens de subsistance. Dans quelques années, il n'y aura plus de poisson à se disputer. Dans Algoma, le poisson est le pain de vie des sauvages et des métis, et c'est aux sauvages de ce pays ce que le bison était aux sauvages des plaines. Quelques sauvages sont à demi-morts de faim à cause du manque de poisson. Les pêcheurs de la baie Georgienne devraient demeurer plus près de chez eux et il devrait y avoir un plan adopté pour les retenir.

M. SPROULE : Ce but peut être obtenu en forçant les pêcheurs à se servir de mailles plus grandes pour leurs filets. La maille présente est trop petite, et une grande quantité de petits poissons est prise. Dans les règlements concernant les filets ce mal sera évité à l'avenir.

M. LISTER : L'information que j'ai concernant les pêcheurs qui ont le droit de pêché dans la baie Georgienne et à l'île Cockburn, provient d'une source si sûre, que je puis prouver les déclarations que j'ai faites, que ces pêcheurs ont jeté de leurs bateaux des pelletées d'œufs des poissons qu'ils ont pris pendant la saison défendue. La compagnie dont je parle est très puissante, et fait la pêche sur une grande échelle. Elle a un grand nombre d'hommes à son service, un grand nombre de bateaux et de remorqueurs à vapeur. Ils prennent tous les mois des poissons pour la valeur de milliers de piastres et les transportent à Détroit et autres ports, où ils trouvent facilement à le vendre. Que le poisson ait été pris ou non dans un temps défendu, cela tire à peu de conséquence pour l'acheteur; mais pour les sauvages c'est d'une conséquence vitale que cette saison prohibée soit observée, vu qu'autrement leur provision est détruite. Si un inspecteur n'est pas suffisant, on devrait nommer d'autres

inspecteurs, et quoi qu'il arrive, la saison prohibée devrait être observée avec rigidité, et les coupables devraient être punis. Ce que j'ai dit je suis prêt à le prouver.

M. DAWSON: Le temps prohibé n'était autrefois que de dix à douze jours. Le département, avec beaucoup de raison, l'a étendu à un mois.

M. KIRK: La question de protection des pêcheries de rivières, offre des difficultés fort grandes. Les règlements dans la Nouvelle-Ecosse sont assez sévères, mais il est difficile de les mettre à exécution. Ce serait meilleur marché de protéger les rivières que de les fournir de frai provenant des établissements à cet effet. Une autre cause de la déclinai-son dans la provision du poisson est l'état des rivières dans certaines localités. Une pétition a été présentée au département, demandant qu'une somme soit placée dans les estimations à l'effet de faire disparaître les déchets de Country Harbor. Quant à Indian Harbor, la rivière s'emplit quelque fois de sable, et une somme minime devrait être dépensée tous les ans pour la tenir libre de tout obstacle. Et encore, il y a plusieurs rivières sur lesquelles il y a des digues qui les obstruent et qui nécessitent des chemins pour les poissons. Il y en a une qui a été signalée à l'attention du ministre plusieurs fois, et l'inspecteur en a fait un rapport cette année, comme l'année dernière. Elle est appelée la digue du moulin Fisher, et il devrait y avoir là une excellente ouverture pour les poissons. J'ai déjà plusieurs fois recommandé qu'un garde soit placé à cette place. Il y a eu un passage pendant quelque temps, mais il était fait à l'ancienne façon et de peu d'utilité. Ce passage est sur l'affluent est de la rivière de l'Est de Sainte-Marie. Je ne crois pas que le saumon passe par là maintenant, mais le gaspareau et la truite le font, et s'il y avait un passage suffisant, je ne doute pas que le saumon y passerait.

M. EDGAR: Quant à la pêche de Newcastle, j'ai pris quelque peine à observer les résultats qui concernent la truite tachetée. Je trouve que depuis 1877 ces poissons ont donné un grand nombre d'œufs et déposé une grande quantité de frai—de 50,000 à 200,000 œufs par année, et il y a presque autant de frai que d'œufs signalés. Maintenant, je ne puis pas voir dans les rapports les endroits où ces œufs ont été distribués, ni puis-je trouver quels ont été les résultats pratiques obtenus par toute cette dépense. C'est un sujet d'un grand intérêt personnel pour bien du monde dans ce pays, et il y a même un intérêt commercial important. Il paraît qu'il y a environ un million d'œufs produits pour la distribution contre à peu près la moitié de frai qui éclot, et si quelque intelligence ou quelque soin avaient été pratiqués en les répandant dans les rivières d'Ontario, au lieu de voir le poisson beaucoup plus rare chaque année, on aurait vu leur quantité s'accroître. Nous savons qu'en France et en Allemagne, quand un homme a sur son terrain un ruisseau ou un creek, il en fait une source de revenu aussi bien que de plaisirs en cultivant et en produisant la truite. Ils apprennent comment extraire les œufs et comment les placer où un peu d'eau courante les fera éclore à une époque de l'année convenable. Rien n'empêche que cela ne soit fait dans Ontario. Je crois, comme question de fait, que le gouvernement ne colporte pas les œufs ou le frai ou ne les vend pas à des particuliers. Je suppose qu'il les distribue dans les cours d'eau, gratuitement, et dans tous les cas, je ne vois pas d'argent rapporté par la vente qu'on en fait.

M. McLELAN: Il n'y en a pas de vendus.

M. SPROULE: Vous ne devez pas avoir cherché bien loin, où vous auriez vu comment on les distribue.

M. EDGAR: S'ils ne sont pas vendus, je crains bien qu'il ne se passe quelque chose de la sorte à Newcastle. Je ne suppose pas que le département permette que l'on fasse éclore des œufs pour que le directeur les achète pour les revendre. Ce serait la même chose, et j'ai sur ce point des correspondances de deux sources différentes. J'ai une lettre

M. LISTER

adressée à un de mes amis par M. Wilmot, dans laquelle des informations étaient demandées sur la manière d'avoir du frai; il dit qu'il ne peut pas lui en fournir, que les œufs manquent, mais qu'il essayera d'en avoir d'autres personnes à tant le mille. Il les fera éclore gratuitement, et puis ils pourront aller les chercher. Maintenant, c'est une chose extraordinaire que dans deux années différentes et qu'à deux personnes différentes on ait fait des plaintes de ce manque de provision, parce que dans chacune de ces années de 1877 à 1884, je trouve qu'il y a eu presque deux fois autant d'œufs de déposés que de frai signalé. La première était écrite en novembre 1881, dans laquelle M. Wilmot répond à quelqu'un qui construit un étang qu'il voudrait voir approvisionné. Il est magnifique cet étang, je l'ai vu moi-même.

M. BOWELL: Etait-ce de la truite de ruisseau?

M. EDGAR: Oui; il écrit en novembre 1883:

Si vous me faites savoir à Noël quel nombre vous aurez besoin, je pourrai vous dire ce qu'ils coûteront, vu que le seul montant que vous ayez à payer sera le premier coût des œufs.

Puis il dit qu'il les fera éclore pour rien, mais il ne dit pas combien ils coûteront. Puis en novembre 1882, il dit:

J'ai envoyé mes ordres pour tous les œufs demandés depuis quelque temps et j'ai presque peur qu'il ne soit trop tard maintenant, mais si vous me télégraphiez quel nombre vous voulez, je télégraphierai aux éleveurs et saura s'ils peuvent me les envoyer maintenant. Ne mettez pas de retard à ceci, vu qu'un jour ou deux peuvent faire une grande différence. Ils vous coûteront \$5 le mille et on les fera éclore gratis.

Ainsi, dans tous les cas, il est là faisant éclore aux dépens du gouvernement des œufs pour les éleveurs. Ma correspondance me donne le rapport suivant, de ce qui arriva dans la suite:

Quant à ce qui regarde Wilmot et le poisson, son prix était de \$5 le 1,000 pour œufs et frai éclos. J'ai donné un ordre pour 15,000, et après m'avoir fait attendre six mois, il m'a déçu, ce qui, de fait, veut dire la perte d'une année, quand je me suis déidé à aller aux États-Unis, voir Seth Green, à Rochester, et pendant que j'étais là il m'a offert de me donner tout ce qu'il avait gratis. Il dit que si Wilmot lui avait envoyé un ordre pour un nombre quelconque, ils lui auraient été envoyés de même gratuitement.

Ceci est bien extraordinaire quand M. Wilmot dit qu'il était obligé d'envoyer \$5 le mille. L'autre monsieur reçut une lettre de M. Wilmot datée de septembre 1884, et il dit, répondant aux informations sur le même sujet:

Quant au jenne frai produit par les œufs, nous obtenons quelquefois des œufs pour des particuliers quand ils nous fournissent les fonds nécessaires pour faire l'achat et quand nous les faisons éclore ici gratis. Les œufs sont ordinairement vendus par les marchands américains pour \$4 à \$5 le mille. Quand nous tenons un lot d'œufs comme cela nous arrive quelquefois des provinces d'en bas, on ne dispose de ces œufs que par l'intervention du ministre de la marine à Ottawa. Il faut faire une demande formelle.

Je pense que c'est extraordinaire que cet établissement ne puisse pourvoir les rivières gratis si le gouvernement le maintient de cette façon, et c'est encore plus malheureux si les ressources fournies ne sont employées que pour permettre à une autre personne de vendre des œufs de truite dans le pays, quand c'est certain qu'une énorme quantité d'œufs sont produits pendant l'année.

M. McLELAN: Pas beaucoup de truite tachetée; il n'y en avait que 50,000 l'an dernier.

M. EDGAR: Cette année, 1882, il y en avait 200,000.

M. McLELAN: J'espère que l'honorable député me donnera les noms des messieurs, parce qu'il émet une accusation contre M. Wilmot, et il est nécessaire que l'on fasse des recherches.

M. EDGAR: Oui, je vais vous donner les noms de suite.

M. McLELAN: Je ne crois pas que M. Wilmot agisse avec l'intention de faire du profit. Je sais que nombre des établissements des États-Unis font payer pour leur frai et leurs œufs. J'admets que si un particulier demandait à M. Seth Green du frai il pourrait peut-être l'avoir gratis, mais

il ne les donnerait pas pour faire des affaires. Si M. Wilmot peut acheter au delà des frontières des gens qui font un commerce d'élever et de vendre le frai, pour un particulier dans notre pays qui veut pourvoir une rivière ou un lac, et si M. Wilmot les fait éclore dans l'établissement du gouvernement, je ne crois pas qu'il ait rien fait de bien mal. Tout le poisson éclos là-bas est distribué plus ou moins dans tous les comtés de la province d'Ontario où il y a des cours d'eau qu'il croit bons pour le poisson et vers lesquels il y a moyen de transporter le jeune frai sans l'endommager.

M. SPROULE: J'ai eu des communications avec des Américains sur le même sujet et je sais qu'ils ont l'habitude de vendre les œufs. Un monsieur de Rochester à qui j'ai écrit plusieurs fois m'a informé qu'ils pourraient être achetés au même prix que celui indiqué par l'honorable membre, \$5 le mille. Je crois qu'il se trompe tout à fait quand il dit qu'on ne sait pas où il y eu du frai distribué. A ma connaissance, depuis quelque années, il a été distribué dans la baie Georgienne.

M. EDGAR: Je ne parle que de la truite tachetée.

M. SPROULE: Je croyais qu'il parlait de tout le poisson éclos dans cet établissement. La truite tachetée a été bien limitée. Quand on a demandé au ministre de la marine et des pêcheries, on en a toujours commandé; quand il y en avait, et, à ma connaissance dans ma partie du pays où il a été mis dans les courants il a toujours fort bien réussi.

M. EDGAR: Je crois que ce serait une très bonne chose si ce département, dans le but d'accroître le nombre de truites tachetées dans le pays dirigeait la préparation d'un opuscule de quelque sorte, pour instruire le peuple touchant leur protection, comme de permettre aux arbrisseaux et aux buissons de pousser le long des cours d'eau. C'est bien connu que beaucoup de rivières deviennent inhabitables pour la truite parce que la température est devenue trop élevée par suite de l'exposition au soleil, et quand les arbres grandissent sur le bord ils gardent la température plus basse en été. Si l'on donnait quelques instructions de ce genre et s'il était déclaré que les gens pourraient obtenir du frai, et même si les municipalités savaient qu'elles peuvent avoir leurs rivières approvisionnées, ce serait une bonne chose pour le pays.

M. LISTER: Je vois qu'un nommé P. McCarrum et un J. B. Moody sont nommés inspecteurs de l'affluent nord de la rivière Sydenham. Je demanderai au ministre quelles licences ont été prises pour pêcher dans cette rivière?

M. McLELAN: Je ne suis pas prêt à répondre à cette question; mais même dans les cas où aucune licence n'a été prise, s'il y a du poisson dans la rivière, il est nécessaire de nommer des gardiens et des inspecteurs pour la protéger.

M. LISTER: Comme question de fait, il n'y a dans cette rivière aucun poisson qui ait de la valeur commerciale. Ce n'est que l'autre jour que j'ai reçu une lettre d'un ami dans mon propre comté, me faisant connaître que de garder M. Moody dans la position de surveillant est tout à fait ridicule. Depuis quelques années M. Moody a retiré \$50 par an, et n'a absolument rien fait. Il n'y a pas un poisson à prendre entre les deux points qu'il doit surveiller.

M. SPROULE: Ces gardiens sont divisés sur tout le comté, mais ils ont été nommés par le gouvernement précédent. Ils sont un grand nombre dans mon comté qui retiennent \$50 par an et qui n'ont pas fait une journée de travail depuis qu'ils ont été nommés. S'il étaient renvoyés maintenant, on dirait que c'est parce qu'ils sont des adversaires politiques.

M. LISTER: M. Moody a été nommé par ce gouvernement-ci. Pour moi, cela n'a aucune importance que ces officiers soient conservateurs ou réformateurs. Mais ce

n'est pas raisonnable que tant d'hommes soient payés pour ne rien faire.

M. KIRK: Retranchez tous les gardes dans la Puissance parce qu'il ne font rien et il ne vous restera rien.

M. McLELAN: Que l'honorable député en nomme quelques-uns dans son comté.

M. KIRK: J'en pourrais nommer par douzaines qui ne quittent pas leur maison, si restreint est leur ouvrage.

M. McLELAN: L'honorable député veut-il m'envoyer leurs noms?

M. KIRK: Non; je ne donnerai pas de noms. Il ne faut pas s'attendre à ce que ces hommes recevant une si minime rétribution, passent leurs nuits et leurs jours à chercher ceux qui violent la loi. Ils attendront que quelqu'un vienne les avertir. Je crois qu'il vaudrait mieux pour le ministre qu'il ait moins d'hommes et qu'ils les paie mieux.

Pêcheries, vaisseaux et steamers de protection, entretien et réparations..... \$50,000

M. McLELAN: Parlant de cet item, j'ai expliqué que les pêcheries canadiennes seraient placées sous la charge du département des pêcheries, et il est nécessaire qu'une somme soit votée pour le service des pêcheries. Nous espérons qu'il ne sera pas nécessaire de dépenser une grosse somme, mais il est possible qu'on n'arrive à aucun résultat avec les États-Unis, et il peut être nécessaire que nous voyions à la protection de nos pêcheries. Je me propose de prendre le *Druid* pour cet ouvrage et de demander bientôt des soumissions pour faire les réparations nécessaires et le rendre propre au service.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il est nécessaire que nous ayons quelque idée de la façon dont le gouvernement se propose de se servir du crédit. Allons-nous avoir un grand nombre de petits bateaux ou de forts steamers pour croiser ça et là, ou qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire pour protéger les pêcheries avec ce crédit?

M. McLELAN: J'ai expliqué que la *Canadienne* va être maintenue et sera employée à ce service et que le *Druid* aura des machines neuves et servira au même but. Nous avons un nombre d'autres vaisseaux qui peuvent occasionnellement être utilisés pour cet emploi; et puis vient la question de savoir s'il ne serait pas bon d'avoir des vaisseaux à voiles qui auraient la mine de bateaux pêcheurs. Je crois qu'il est vrai, comme le dit l'honorable député de Digby (M. Vail), que ce vote est quelque peu insuffisant, mais si les arrangements que nous avons faits n'avaient pas eu lieu, nous aurions demandé une somme additionnelle. En attendant, celle-ci peut suffire, avant que la prochaine saison de pêche n'arrive, la Chambre va de nouveau s'assembler et nous serons entre les mains du parlement.

M. WELDON: J'ai compris que le *Druid* était compté dans le crédit pour les vaisseaux du gouvernement.

M. McLELAN: Il y a quelque chose pour lui dans ce crédit, mais maintenant je me propose d'avoir de nouvelles machines et de nouvelles chaudières posées, et peut-être qu'il sera employé plus tard dans la saison, en automne ou en hiver.

M. KIRK: Je désire attirer l'attention du ministre à un passage du rapport du surveillant Rogers parlant du comité de Guysboro':

Les pêcheurs de la baie de Chedabouctou se plaignent du dommage causé à leurs pêcheries par les seines des Américains, et pour cause, comme quarante à cinquante voiles peuvent être vus en même temps voyageant ça et là à travers des filets, etc., pendant plusieurs semaines, et les pêcheurs disent que partout et chaque fois que leurs filets se trouvaient sur le chemin des Américains qui jetaient leurs seines, c'était "couteau à la main et coupons." M. Tory craint que de mauvais résultats ne suivent une continuation d'actes semblables, vu que les pêcheurs ne les souffriront pas. Ceci crie protection de la part du gouvernement.

Il me semble que ceci est une question qui demande l'attention du gouvernement. Je puis moi-même confirmer la déclaration de M. Tory sur ce sujet. L'an dernier, j'ai compté 37 voiles, et je suis presque certain qu'il y en avait plus que cela, qui pêchaient en même temps, et ils ne faisaient aucune attention aux filets. C'était fait quelque fois dans la nuit et quelque fois le jour, et ils le niaient toujours, disant que c'était quelque autre vaisseau. Les gens étaient bien excités l'an dernier à ce sujet, et je crains que leur indignation ne s'augmente cette année, car je sais qu'ils sont fort irrités de ce qu'il est permis aux Américains de pêcher dans leurs eaux sans compensation.

Exposition des pêcheries canadiennes..... \$1,500

M. McLELAN : Il y a deux ou trois comptes non payés, concernant l'exhibition des pêcheries, et il y a des dépenses qui regardent l'exposition dans la salle ici à Ottawa, ouverte au public. Il est aussi à désirer que si l'on offre des spécimens de prix, qu'on les retienne, de sorte que si jamais nous avons à faire une autre exposition, nous ayons le matériel à la main.

Services par personnes dans la douane et dans le département des pêcheries et autres dépenses touchant la distribution des primes de pêcheries et la collection des statistiques..... \$4,000

M. VAIL : L'an dernier le ministre a suggéré que tout cet ouvrage pouvait être fait par les douanes. S'est-il basé là-dessus pour agir ?

M. McLELAN : Dans un très grand nombre de cas. Les officiers de douane ont été employés et payés pour cela.

M. KIRK : En lisant les rapports des surveillants des pêcheries des différentes provinces, je remarque qu'ils se plaignent de la cessation de la pêche au homard, et du fait que les homards sont plus petits maintenant qu'ils n'étaient auparavant. Ils attribuent cela à l'excès de la pêche, mais j'ai été informé par d'autres pêcheurs que ce n'est pas la seule cause et qu'une autre se trouve dans le temps pendant lequel on prend le poisson. Ils disent que la saison prohibée n'est pas convenable. On peut détruire plus de poisson en pêchant le homard quand il est près de frayer et que son test est tendre, en une semaine, qu'on n'en peut détruire dans un mois dans aucune autre saison. À part cela, à cette saison ils ne peuvent servir de nourriture et ne devraient pas être pris. La question est de savoir quel est le temps pendant lequel on doit protéger le poisson. Les pêcheurs disent qu'on ne devrait plus saisir de homard après le milieu de juillet. Les règlements permettent qu'ils soient pris jusqu'au 1er d'août, et le gouvernement a permis qu'ils fussent pris jusqu'au 15 août, et après il a défendu la pêche en automne. Nos gens croient que ce serait beaucoup mieux si les règlements défendaient la pêche depuis le 15 juillet jusqu'à la fin d'août. Il se détruit plus de poisson pendant ces six semaines que pendant le reste de l'année, et ce serait beaucoup mieux pour les pêcheurs eux-mêmes s'ils s'arrêtaient de pêcher le 15 de juillet pour recommencer au 1er septembre. Je sais que les paqueurs s'y opposent. Ils veulent le plus de temps possible ; ils s'opposent à l'obligation d'ouvrir leurs manufactures en automne, et préfèrent pêcher plus longtemps pendant le printemps. C'est pourquoi ils insistent auprès du gouvernement afin d'avoir la permission de faire la pêche quand cela devrait leur être défendu. Je crois qu'il vaudrait mieux faire varier les saisons dans les différentes parties de la provinces. Quant à ce qui regarde Guysboro', dans tous les cas, les pêcheurs s'accordent à dire que la pêche ne devrait pas être prolongée au-delà du milieu de juillet.

Institutions scientifiques.—Don pour les observations météorologiques, comprenant les instruments et le coût de la télégraphie pour annoncer le temps..... \$50,000

M. McLELAN : Il y avait une très grande augmentation dans le crédit de l'an dernier, afin de pourvoir à des stations

M. KIRK

additionnelles dans le Manitoba et au Nord-Ouest, et plusieurs signaux annonçant les tempêtes ont été érigés à Port-Arthur et à d'autres points, et pour les terminer il faut encore \$500.

M. WELDON : Quel est le but du changement de crédit dans le Nouveau-Brunswick ?

M. McLELAN : C'était auparavant une somme spéciale qui était placée sous la direction du service météorologique.

M. PAINT : Par rapport à ce crédit il m'a été fait remarquer par des personnes intelligentes dans le comté de Richmond, et par le gardien des écluses au canal Saint-Pierre, où plus de mille vaisseaux passent tous les jours, qu'il est nécessaire qu'il y ait un signal annonçant les tempêtes là.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelles stations l'honorable ministre a-t-il élevées sur les territoires du Nord-Ouest ?

M. McLELAN : Je ne suis pas prêt à les nommer. Je crois que la plupart des stations le long du chemin de fer du Pacifique canadien sont devenues des stations de signaux, et environ cinquante dans le Manitoba et une quarantaine sur le parcours du Pacifique.

M. WELDON : Pourquoi \$1,500 accordées l'an dernier au Nouveau-Brunswick sont-elles retirées cette année et jetées dans le vote général ? Il y a un an ou deux, M. Murdoch a perdu sa place après une trentaine d'années de service, et apparemment c'était dans le but de réduire les dépenses, mais il semble maintenant que les dépenses vont être augmentées.

M. McLELAN : Deux messieurs étaient employés, dont un a été remercié, et l'autre fait tout l'ouvrage.

M. WELDON : M. Murdoch avait entièrement la charge du service météorologique. M. Hutchison faisait sonner le coup de midi, c'était tout ce qu'il avait à faire. M. Murdoch, un officier de très grande valeur, a été renvoyé, tandis que M. Hutchison a reçu l'emploi des deux. S'il est capable ou non de faire l'ouvrage, c'est plus que je ne puis dire.

Hôpitaux de marine pour malades et matelots en détresse..... \$62,000

M. McLELAN : A Saint-Jean nous avons un hôpital entretenu par cette somme. A Halifax nous avons des arrangements avec les hôpitaux généraux, auxquels nous payons tant par malade. A plusieurs autres places nous avons les mêmes arrangements. Nous employons un médecin dont le salaire varie de \$100 à \$400 par an.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La somme requise par chaque province devrait être nommée, au lieu d'avoir les six provinces comprises dans cette somme de \$35,000.

M. McLELAN : Les sommes sont les suivantes : Le grand hôpital à Québec, \$20,000 ; divers autres hôpitaux, Québec, \$5,000 ; Nouvelle-Ecosse, \$13,000 ; Nouveau-Brunswick, \$11,000 ; Ile du Prince-Edouard, \$1,400 ; Colombie-Anglaise, \$4,000.

M. VAIL : Une grosse somme, perçue par l'institution des marins malades, est payée par la Nouvelle-Ecosse ; et la somme reçue est comparativement petite, quand on se rappelle que ses ports sont ouverts pendant toute l'année. Le département devrait être très libéral envers les petits comptes envoyés par des particuliers, quand il n'y a pas d'hôpital de marine dans la place.

Surintendance des assurances..... \$6,250

M. VAIL : Cet article est-il nécessaire ? Je croyais que le surintendant s'était retiré.

M. BOWELL : Il sera mis à la retraite le 1er d'août, mais il est encore activement occupé à l'accomplissement de ses devoirs. On a, comme de raison, l'intention de le remplacer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il n'y a pas un grand nombre d'années que le surintendant a été nommé. Je l'ai moi-même, nommé il y a dix ans. Le professeur Cherriman n'est pas un homme si âgé qu'il doit être mis à la retraite après dix années de service, et cela ajoutera indubitablement beaucoup à nos pensions de retraite. C'est une affaire qui demande de sérieuses considérations. Le professeur est un homme qui possède beaucoup de talents mathématiques, et je crois qu'il a bien fait son ouvrage et qu'il est capable, pour des années à venir, de bien faire son ouvrage. Il est beaucoup trop jeune pour être mis à la retraite, à une grande dépense pour le service public, sans raison grave.

M. BOWELL : La raison, c'est qu'il a fait la demande lui-même et il insiste pour qu'on l'agrée, à cause de sa santé, vu qu'il n'est plus capable de remplir ses devoirs; ceci n'admet plus de doute, bien qu'il ait apparemment une bonne santé. L'honorable député de Huron-Sud est bien correct; cela va faire une assez grosse addition aux fonds de retraite, parce que quand il a été nommé c'était à cette condition bien établie que quand il se retirerait, ayant été nommé à un âge avancé, on ajouterait dix ans à ses années de service. C'était une partie des conditions qu'il mettait à l'acceptation de la nomination. Je ne savais pas sous quel gouvernement il avait été nommé, jusqu'à ce que l'honorable représentant de Huron-Sud ait informé la Chambre qu'il l'avait nommé lui-même; mais quand la question fut présentée au bureau du Trésor, je fus bien surpris en apprenant que dix années devaient être ajoutées à son temps de service; mais en faisant des recherches dans les documents du département des finances, j'ai découvert qu'une des conditions d'après lesquelles il acceptait la position, était que ce nombre d'années devait être ajouté à son temps de service quand il serait mis à la retraite. La résignation du professeur Cherriman n'a aucunement eu lieu sur la volonté du gouvernement, parce qu'il était non seulement un homme capable, mais il s'était montré officier de grande valeur, et il sera peut-être difficile de trouver un homme qui remplisse ses devoirs d'une manière aussi satisfaisante pour le gouvernement et dans les intérêts du service que l'a fait M. Cherriman, et c'était une cause de beaucoup de regret de la part de sir Leonard Tilley qu'il fut obligé de faire cette recommandation.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suis peiné d'apprendre cette cause. Si c'eût été toute autre cause que la mauvaise santé, j'eusse hésité à consentir à sa mise à la retraite, surtout pour cette raison que quand nous fûmes obligés de faire venir un officier de l'étranger, nous fûmes forcés de faire un marché tel que celui dont on a parlé. Si la santé du surintendant est telle qu'elle ne lui permette pas de rester dans sa position, c'est autre chose.

M. VAIL : Il a toujours reçu un gros salaire, \$4,000.

M. BOWELL : Vous ne pouvez pas vous procurer un homme aussi capable et ayant une position comme celle qu'il avait dans les maisons d'éducation sans donner un gros salaire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous recevons assez des compagnies d'assurances pour le payer.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La proposition est adoptée; et la Chambre s'ajourne à 1.45 a.m., mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 1er juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PARLERS.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 150) pour autoriser l'avancement d'une certaine somme aux commissaires du havre des Trois-Rivières.

MAGISTRAT STIPENDIAIRE ADDITIONNEL, TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. CARON : Je demande l'adoption du rapport du comité général de la Chambre sur certaines résolutions pour la nomination d'un magistrat stipendiaire additionnel, suivant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1880, et qui sera un membre additionnel du conseil des dits territoires.

M. BLAKE : Je propose en amendement que les résolutions susdites ne soient pas approuvées, mais soient renvoyées au comité avec instruction de retrancher la disposition qui fait du nouveau magistrat stipendiaire un membre du conseil.

La Chambre se divise sur l'amendement.

POUR :
Messieurs

Bernier,
Blake,
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Huron),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Cotudal,
Charlton,
De St. Georges,
Edgar,
Fisher,

Guay,
Holton,
Innes,
Kirk,
Langelier,
Laurier,
Lister,
McCraney,
McIntyre,
McIsaac,
Mulock,
Paterson (Brant),

Platt,
Ray,
Rinfret,
Soriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—37.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Blondeau,
Bossé,
Bowell,
Cameron (Inverness),
Carling,
Caron,
Cochrane,
Colby,
Costigan,
Outhbert,
Daly,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
Girouard,

Grandbois,
Guilbault,
Guillet,
Haggart,
Hall,
Hickey,
Homer,
Ives,
Jamieson,
Jenkins,
Bowell,
Kilvert,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),
McDougald (Pictou),
McDougall (C. Breton),
McGreevy,

McLellan,
McNeill,
Massue,
Mitchell,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pope,
Fruyn,
Robertson (Hamilton),
Royal,
Shakespeare,
Small,
Smyth,
Stairs,
Taschereau,
Taylor,
Townshend,
Tupper,
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wood (Brockville).—37.

L'amendement est rejeté.

Résolutions adoptées et renvoyées au comité sur le bill (n° 141) concernant l'administration de la justice et autres choses, dans les territoires du Nord-Ouest.

SUBVENTION.—ADOPTION.

La Chambre procède à la considération des résolutions rapportées du comité des subsides.

Communications à la vapeur entre les Etats-Unis et
Victoria, C. B. \$17,640

M. BAKER (Victoria) : J'aimerais à voir le mot "Victoria" remplacer celui de "Etats-Unis," dans ce vote. Nous avons

les communications par la malle entre Puget-Sound et Victoria. Ceci ressemble à une erreur cléricale, et ce devrait être San-Francisco, d'accord avec les termes d'union.

Communication à la vapeur entre le Canada et
Anvers..... \$24,000

Sir RICHARD CARTWRIGAT : Nous voulons l'information qui nous a été promise sur cet article et sur le suivant, et qui aurait dû nous être donnée en comité.

M. BOWELL : Je viens d'envoyer chercher les papiers, et l'article pourra peut-être être maintenu en attendant. Je crois que la seule information demandée hier soir que nous n'avons pu donner était les points de l'Allemagne auxquels devaient s'arrêter ces vaisseaux.

M. BLAKE : Il y avait plus que cela.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y avait des informations concernant les exportations.

M. VAIL : Il a été dit que le but de ce subsidé était d'augmenter l'immigration d'Allemagne, et je pense que nous avons démontré clairement par les rapports qu'il n'y avait pas d'augmentation dans l'immigration de cette façon-là. C'était une des choses que le ministre promettait d'étudier ; et il y avait aussi la question de l'extension du commerce. Je crois qu'il devrait nous donner des raisons pour quoi ces subsides sont accordés du tout. Mon opinion est que l'argent est plus que jeté par les fenêtres.

Steamers et vaisseaux de protection des pêcheries
—Maintien et réparations..... \$50,000

M. MITCHELL : Je demanderai si une partie de ce crédit sera employée pour se procurer des vaisseaux pour la protection des pêcheries, dans le cas où rien ne résulterait des négociations avec le gouvernement américain.

M. McLELAN : Oui, pour la protection des pêches maritimes.

Don pour les observatoires météorologiques..... \$50,000

M. WELDON : Je voudrais savoir comment la somme pour le Nouveau-Brunswick est divisée et dans quelles places.

M. McLELAN : Dans Sackville, Saint-Jean, Frédéricion.

M. WELDON : Quelle est la somme accordée à Saint-Jean ?

M. McLELAN : \$700, je crois, parlant de mémoire.

Surintendance des assurances \$6,250

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre des douanes a dit l'autre soir que la résignation du professeur Cherriman était acceptée et aura lieu le 1er août, et qu'on s'était décidé sur la pension de retraite. Quel est le montant de cette pension.

M. BOWELL : Je parle sans être positif, mais je crois qu'elle est basée sur vingt années de service, c'est-à-dire 10 années de service actuel et 10 années ajoutées d'après le marché fait lorsqu'il fut engagé au service.

ACTE DES LICENCES POUR LA VENTE DES LIQUEURS, 1883.

Les amendements faits en comité au projet de loi (n° 134) concernant l'acte de licence pour la vente des liqueurs, 1883, sont lus une seconde fois et adoptés.

Sir JOHN MACDONALD : Je propose la troisième lecture du projet de loi.

M. MULOCK : Je proposerai :—

Que le dit projet de loi ne soit pas lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec l'instruction de le modifier en y ajoutant l'article suivant :

L'article 16 du dit acte est abrogé et remplacé par le suivant :
L'applicant déposera en même temps que sa demande la somme de \$10, qui lui sera remise dans le cas où sa demande sera refusée.

M. BAKER (Victoria)

Je présume que le gouvernement n'a pas d'objection à ce que cet article soit ajouté au projet de loi. Dans l'Acte de Tempérance de 1878 il y avait une disposition qui permettait aux pharmaciens d'obtenir des licences du lieutenant-gouverneur en conseil dans les provinces respectives. Par l'acte de 1884 cet article fut rejeté, et depuis il devint nécessaire que les pharmaciens, d'après l'Acte des Liqueurs de 1884, fissent des demandes pour des licences, demandes qui devaient être faites, d'après l'Acte de 1884, aux commissaires nommés en vertu de l'Acte de 1883. Ainsi, d'après la loi telle qu'elle est maintenant, les demandes de licences faites soit par des débiteurs de liqueurs ou par les pharmaciens doivent être adressées aux commissaires nommés par l'Acte de 1883, et la section de l'Acte de 1883 exige que tout demandeur d'une licence fasse un dépôt de \$10 aux commissaires comme honoraires pour couvrir les dépenses de l'examen et publier la nature de la demande.

Cette disposition peut à peine être appliquée aux pharmaciens, parce que l'examen nécessaire pour les cas d'hôteliers ne l'est pas pour ceux des pharmaciens. Comme exemple je pourrais citer que j'ai reçu pendant la présente session d'un pharmacien de mon district une communication par laquelle il dit avoir fait un dépôt de \$10 avec sa requête, mais qu'on n'a jamais examiné ses raisons et que le gouvernement n'avait aucune dépense à faire, et tout ce qui en est résulté, quant à ce qui le regardait, a été qu'il lui en a coûté \$10 piastres. Son expérience est sans doute la même que celle de tous ceux dont les requêtes ont été refusées. Les mêmes remarques, quoique à un degré inférieur, peuvent s'appliquer aux hôteliers. Il me semble que ceux qui ont demandé la permission de faire tel commerce et dont la requête n'a pas eu de succès ont droit de voir leur argent remboursé. D'après l'acte d'Ontario on n'exige pas de paiement des applicants qui ne réussissent pas. Il y a des précédents en faveur du remboursement de l'argent dans de telles circonstances. Par exemple quand des particuliers s'adressent à cette Chambre pour la législation des projets de loi privés, la règle invariable est de rendre le dépôt en cas de non succès, et dans ce cas-ci la même règle devrait être suivie. Il en devrait être ainsi non seulement dans l'avenir, mais cela devrait être rétroactif, quoique je regrette que, en ma qualité de représentant privé, je ne puis pas, d'après les règles de la Chambre, proposer que cette disposition soit rétroactive.

Il me semble que c'est une rigueur spéciale envers le passé, que tous les honoraires qui ont été payés aux commissaires sont restés sans valeur pratique, vu que l'Acte sous lequel ils ont fait ces paiements a été déclaré *ultra vires*, de sorte que tous les requérants heureux, ou non, ont simplement, en vertu de l'acte, été forcés de payer la somme de \$10 pour laquelle ils ne reçoivent aucune valeur, et pour laquelle en vertu de la loi telle qu'elle est maintenant, ils ne recevront pas de valeur. Je n'insisterai pas davantage sur la question maintenant. Je ne doute pas que la justice de la position que j'assume maintenant ne soit telle qu'elle ne se recommande d'elle-même aux considérations favorables du gouvernement et de la Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que cette section devrait être présentée en comité d'abord, mais je ne prends pas ce point de vue-là. Le point que je prends est que ceci est un amendement à l'Acte McCarthy, et je ne crois pas que nous devions prendre une clause de l'acte plutôt qu'une autre jusqu'à ce que nous ayons le projet de loi devant nous. Il est difficile de supposer que nous ayons devant nous l'acte quand ce projet de loi est simplement pour suspendre ces parties de l'Acte McCarthy qui ont été déclarées par la cour Suprême *ultra vires*. Une décision sera obtenue cet automne, je n'en doute pas, avant que le parlement s'assemble de nouveau en janvier, et alors nous pourrions mieux nous occuper de cette question et de beaucoup d'autres qui seront probablement soulevées. Je demande à la Chambre

de ne pas accepter l'amendement pour ce motif, mais de garder le projet de loi comme il est, laissant le reste de l'acte intact. Où nous en sommes il est difficile de commencer la discussion de l'Acte McCarthy.

M. CAMERON (Huron): Je regrette beaucoup la position prise par l'honorable député. Bien que j'aie demandé, et par mes paroles et par mon vote, une stricte exécution de l'Acte de Tempérance, je ne vois aucune raison pour laquelle le parlement infligerait une injustice à ceux qui ont honnêtement été engagés dans le commerce des liqueurs. L'honorable député sait parfaitement que, à cause des dispositions de son acte de 1883, les marchands de liqueurs de ce pays ont été sujets à bien des ennuis dans leur commerce et poussés à de grandes dépenses. L'honorable ministre leur assura qu'il ferait passer un acte par le parlement, qui rendrait aux municipalités le pouvoir de débattre la question des liqueurs qui leur avait été enlevé par les législatures locales. Il réussit à faire accepter un acte par le parlement, non pas rendant aux municipalités leurs droits, mais les réunissant entre ses propres mains en nommant un bureau de commissaires de licences pour débattre toute la question. Ces commissaires ont émis un grand nombre de licences.

Je trouve, en réponse à un rapport demandé, que 6,054 requêtes ont été faites pour des licences du Dominion, et chaque requérant avait déposé \$10.00, ce qui fait un dépôt général de \$60,500. Il est vrai que nombre de demandeurs n'ont pas pris leurs licences. Leurs yeux ont été ouverts par la décision du Conseil privé, et de la cour suprême, et ils trouvèrent que le bill de l'honorable ministre ne valait rien, mais les requêtes et les dépôts étaient faits, et ceux qui obtinrent des licences eurent à payer \$5.00 de plus, le total payé au bureau des commissaires de licences étant \$77,336. L'honorable ministre dit que ceci est un bill pour un but spécial, celui de suspendre les clauses de l'acte McCarthy, que le jugement de la cour Suprême a déclarée *ultra vires*, et que ce ne serait pas bien de greffer sur le bill une autre disposition; mais il oublie que le bureau est permanent dans la charge de ses devoirs, qu'il continue de vendre des licences, et qu'il continuera à moins que nous n'obtenions une décision de la cour avant que la prochaine année de licences ne revienne. C'est une injustice infligée aux gens qui s'adonnent à un commerce légalisé par le parlement, qu'ils soient harassés et entraînés dans des dépenses à cause de l'acte passé par ce parlement, et le seul redressement qu'ils peuvent attendre du gouvernement, un redressement qu'ils ont le droit d'attendre, c'est que l'argent qui leur a été ôté improprement et illégalement sous les couleurs de cet acte, qui finit par ne pas être un acte du parlement, leur soit remis. Ils ont payé au gouvernement la somme de \$77,336, et l'honorable ministre sait que les estimations supplémentaires demandent \$60,000 pour le dernier exercice pour faire face aux dépenses de l'exécution de cet acte. De plus, l'honorable ministre sait que le projet de loi maintenant devant le parlement ne suspendra pas l'opération de l'acte entièrement. Il ne suspend que les parties que la cour supérieure a déclarées hors de notre compétence.

La cour supérieure paraît avoir décidé que ce parlement avait le droit de vendre des licences pour les marchands en gros et pour les vaisseaux. Ainsi, il n'est que juste que la motion de mon honorable ami soit acceptée et que ceux qui se croient capables de faire une requête au bureau des commissaires de licences nommés par le gouvernement, mais qui ne reçoivent pas de licence, soient remboursés de l'argent qu'ils ont déposé avec leur requête. Je vais plus loin. Je crois que chaque piastre qui a été prise aux fournisseurs licenciés sous le couvert de ce statut devrait leur être rendue par le gouvernement, et le gouvernement devrait arrêter l'action du bureau de licences complètement, jusqu'à ce que la question ait été finalement décidée par le Conseil privé, concernant le droit du parlement de s'occuper, non seulement du com-

merce de détail, mais de la vente en gros et du licenciement des vaisseaux pour la vente des liqueurs. Cependant, comme mon honorable ami dit qu'un membre privé de la Chambre ne peut pas demander que l'on rende aux marchands licenciés l'argent qui leur a improprement été pris, nous demandons dans tous les cas, qu'à l'avenir en faisant la demande pour des licences qui ne sont pas accordées, l'argent soit remis aux requérants. Il y a une autre grande difficulté dans la mise en vigueur de cet acte à laquelle j'appelle l'attention du ministre. Dans presque tous les comtés d'Ontario, l'inspecteur de licences ne sympathise pas avec le mouvement Scott mais avec les vendeurs de liqueurs. Dans le plus grand nombre de cas les bureaux sont composés d'hommes hostiles à l'acte Scott, et dans presque tous les cas l'inspecteur y est opposé. A Milton, dans le comté de Halton, une assemblée eut lieu, et les difficultés de la mise en vigueur de l'acte, un acte du parlement du Canada, ont été clairement démontrées par les amis de la tempérance. Le 22 juin 1885 une assemblée eut lieu à Milton et les résolutions suivantes furent passées:

Résolu, Que le secrétaire soit de suite appelé à attirer l'attention du gouvernement fédéral sur la situation, et à demander si c'est l'intention du gouvernement de fournir des fonds pour mettre en opération le mode présent de coercition.

Et une personne du nom de Brothers, qui est un défenseur de la tempérance et qui prend un grand intérêt dans le mouvement, écrit, en donnant les résolutions, dans les termes suivants:

J'ai reçu l'ordre de communiquer avec le gouvernement concernant l'acte Scott ici. On a nommé ici des officiers qui refusent de faire cas d'aucune vente de liqueurs, à moins que les dépenses ne soient assurées par une garantie ou un dépôt, et nous aimerions à savoir si le gouvernement a l'intention de nous donner les fonds nécessaires pour faire observer la loi, ou non. Voulez vous avoir la bonté de donner copie de nos résolutions au département, ou bien voir vous-même, bien que je pense qu'il vaille mieux que nous ayons communication directe avec le département. Nous aurions alors quelque chose venant directement du gouvernement.

Votre serviteur,
W. D. BROTHERS.

Cette lettre est adressée, non pas à moi, mais à un honorable membre qui me l'a passée, et je l'appelle à l'attention de la Chambre, parce que je sais par d'autres informations en ma possession, aussi bien que par ceci, que dans bien des cas où l'acte Scott est en force, le bureau du gouvernement ne sympathise pas avec cet acte, et refuse péremptoirement de faire le premier effort pour le faire exécuter. L'acte Scott est la loi du Dominion, et le gouvernement devrait voir à ce que les dispositions de la loi soient strictement et proprement exécutées.

M. WHITE (Hastings): L'honorable membre court deux lièvres à la fois. D'abord, il est avec les fournisseurs licenciés, et puis il est avec l'acte Scott. Ce qu'il a dit n'est pas strictement correct. Il dit que tous les inspecteurs sympathisent avec les fournisseurs licenciés et sont opposés à l'acte Scott. Cela peut être le cas dans Huron, mais ce n'est pas le cas dans Hastings, et l'honorable député n'a pas le droit de se lever pour accuser des hommes qui ne sont pas ici pour se défendre, quand il n'a rien pour le prouver.

Je crois que les hommes choisis par le gouvernement comme inspecteurs sont d'honnêtes gens et sont désireux de remplir leurs devoirs dans l'intérêt du public et non pour injurier les partisans de l'acte Scott ou ceux qui se mêlent du commerce des liqueurs.

L'honorable député dit que l'argent devrait être remboursé; mais un instant après il admet qu'on doit décider cette question en Conseil privé pour savoir si nous avons ou non le droit de faire des lois là-dessus. Je crois qu'il sera temps de rembourser cet argent quand nous saurons si nous avons le droit de donner ces licences ou non. Ce n'est pas encore décidé. Je crois bien que le gouvernement fera ce qui est bien. Nous n'avons pas l'intention de prendre injustement l'argent des marchands ou de les maltraiter.

L'honorable député parle d'un mal causé par cette Chambre, mais il oublie que c'est la Chambre provinciale d'Ontario qui a fait le mal, et que des centaines de personnes occupées du commerce des liqueurs ont sollicité un acte fédéral, afin de se débarrasser des actes tyranniques des parlements locaux, afin de se délivrer des commissaires.

Quelques honorables MEMBRES : Oh !

M. WHITE (Hastings) : Vous ne pouvez pas le nier, et pour se délivrer de la tyrannie des inspecteurs qui disaient : Vous devez faire comme nous disons, ou vous n'aurez pas de licence. Eux, les marchands de liqueurs, voulaient se mettre hors d'atteinte de la tyrannie et de la malhonnêteté des inspecteurs et des commissaires de licences, et ils ne sont que trop contents et heureux d'être mis sous l'acte fédéral parce qu'il y a, dans tous les cas, un officier élu par le peuple, et c'est le gardien. Il y a eu un temps où il pouvait contrôler le conseil et quand, je l'admets, la loi était mieux administrée et que les gens ayant des licences tenaient de meilleures maisons et donnaient plus d'accommodements et qu'ils avaient moins à payer pour leurs licences; ils n'avaient à payer que \$30, et maintenant ils paient \$60 ou \$70 ; et je dis qu'ils sont injustement traités par le gouvernement local. Quand il sera décidé si ce parlement a le droit ou non d'accorder des licences, le gouvernement fera ce qui est juste vis-à-vis des fournisseurs licenciés de la Confédération, et pourquoi ne le feraient-ils pas ? Il faut agir franchement avec eux. L'honorable député sait, il sait bien intimement qu'on agira bien avec eux, mais dans le but de gagner quelque chose contre le gouvernement il suit ce terrain. Il a longtemps roulé sur la température, et maintenant il veut rouler sur cet autre sujet.

M. CAMERON : Je ne viendrais pas à bout des sauvages.

M. WHITE : Je connais les sauvages dans ma partie du pays, et ils sont très bien—un grand nombre mieux et plus blancs que vous. Dieu merci, nous n'en avons pas de votre espèce en réserve.

M. McCRANEY : Je suis entré en Chambre quand la seconde lecture a été annoncée, et ayant reçu cette lettre, et ne l'ayant pas lue, je l'ai passée à l'honorable député de Huron (M. Cameron). Elle vient du secrétaire de l'Alliance de l'acte Scott dans le comté de Halton, et montre comment l'acte fonctionne là avec le système exécutif que nous avons maintenant.

Quand l'acte passa d'abord dans le comté de Halton, les amis de l'acte Scott, n'ayant pas les moyens nécessaires d'exécution, allèrent au gouvernement local et demandèrent qu'on les leur donnât. Le gouvernement local décida de nommer un magistrat stipendaire, un inspecteur et trois commissaires, et de recevoir les dépôts et de payer le magistrat stipendaire de même que l'inspecteur, ce qui a été fait, et l'acte fonctionna bien jusqu'à ce que de nouveaux employés arrivèrent avec l'Acte McCarthy. Sous l'Acte McCarthy on a nommé des commissaires, mais quelques-uns d'entre eux n'ont aucune sympathie pour l'acte. Je n'ai rien à dire contre ces messieurs, je crois que ce sont tous des gens honorables, et comme il a été dit par l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) un grand nombre de commissaires nommés par l'Acte McCarthy ne sympathisent pas avec l'Acte Scott, dans les comtés où il est en vigueur. Je puis nommer des comtés dans lesquels tous les trois commissaires sont des adversaires de l'Acte Scott et où les procureurs de comté sont des adversaires déclarés de l'Acte Scott. On m'a dit qu'il en était ainsi dans le comté de Dufferin et dans le comté représenté par l'honorable député qui vient de parler, si bien que ces commissaires, au lieu de donner des licences aux pharmaciens qui ont des licences régulières dans le comté de Huron, ont accordé à près de 30 hôteliers des licences pour vendre suivant la clause relative aux pharmaciens, et ne leur ont demandé aucun dépôt, de sorte qu'il est absolument impossible

M. WHITE (Hastings)

avec les employés présents de mettre en vigueur l'Acte Scott. Les gens se plaignent maintenant et demandent si c'est l'intention du gouvernement de donner les argents nécessaires pour faire exécuter l'acte. Sur ce point je vais lire quelques mots d'une lettre écrite par quelqu'un qui a eu beaucoup d'expérience dans la mise en exécution de l'acte dans le comté de Halton. Parlant de l'Acte McCarthy il dit :

Vous savez comment cet acte nous a été donné contre notre gré, et vous pouvez dire avec vérité qu'il a fait beaucoup de mal et fait beaucoup plus pour retarder l'heureux progrès de l'acte Scott dans le comté de Halton que toute autre cause, et tout le blâme en reste au gouvernement fédéral.

M. WHITE (Hastings) : Dites-nous le nom.

M. McCRANEY : Le nom est W. H. Young, magistrat stipendaire pour Halton. Je ne crois pas qu'il ait d'objection à ce que je donne son nom. Maintenant, monsieur, je dis que le parlement du Canada nous ayant donné cette loi, le gouvernement est strictement obligé de nous donner les ressources nécessaires pour son exécution, et je pense que maintenant il devrait nous laisser savoir ce qu'il a l'intention de faire à ce sujet.

M. IVES : L'honorable député parle de donner des moyens d'exécution aux partisans de l'acte Scott. Nous avons été jusqu'à prendre un ordre au bas du papier pour le mettre en haut et s'en occuper, et passer dans cette Chambre un projet de loi fait et projeté par l'Alliance fédérale. On nous a dit que c'était là ce qu'on nous demandait, et avant que ce projet de loi n'ait été finalement approuvé par le gouverneur général, l'honorable député dit que le parlement du Canada devrait leur donner des forces exécutives. Si l'honorable député veut dire que la moitié des revenus de ce pays doit être employée à la recherche des infractions de cette loi et à payer les frais où les gens jugent à propos d'aller ici et là faire des plaintes qu'ils ne peuvent prouver, je doute beaucoup que le parlement fédéral soit disposé à s'approprier de l'argent dans ce but. Je crois que plusieurs membres de cette Chambre aimeraient beaucoup mieux voir le gouvernement prendre plus de soin dans le paiement des frais nécessités par les tentatives pour faire passer l'acte Scott dans des comtés où le sentiment du peuple n'est pas préparé à le recevoir.

M. McCRANEY : Si la Chambre veut bien me permettre de donner une explication.

M. L'ORATEUR : Une explication personnelle, sans doute, mais non une réponse.

M. McCRANEY : Je désire simplement dire que le rouage dont je voulais parler, c'était la nomination d'hommes qui veilleraient à ce que la loi fût raisonnablement observée.

L'amendement est rejeté.

Sur la motion pour la troisième lecture,

M. MULOCK : Je crois que d'après les règles de la Chambre je n'ai pas droit de répliquer, ayant simplement proposé un amendement ; mais je suppose que sur la motion pour la troisième lecture je puis parler de nouveau de la question. Je désire parler des raisons données par le premier ministre pour ne pas acquiescer aujourd'hui à cet amendement. Il dit que le bill actuel a simplement pour objet de suspendre l'opération de la loi McCarthy. Je lui rappellerai que lorsque ce bill sera adopté, la loi McCarthy sera suspendue pour toute l'année 1885, et, quel que soit le résultat de la décision du Conseil privé, vous rendrez sans valeur toutes les demandes et toutes les licences accordées par les commissaires pour cette année. En conséquence, lorsque cette loi sera suspendue, quelle que puisse être la décision du Conseil privé, cette loi n'aura aucune validité durant l'année 1885, et cependant, ces commissaires auront perçu ces honoraires durant toute l'année ? Les requérants, par respect pour la loi insérée dans les statuts, ont produit leurs demandes. Je crois que dans les circonstances le

gouvernement est tenu en honneur de remettre le montant qu'ils ont payé; quelle que puisse être plus tard la décision du Conseil privé au sujet de ce bill. L'honorable député de Hastings-Nord (M. White), qui accuse les honorables députés de la gauche, surtout l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) de vouloir courir deux lièvres, a lui-même tenté d'accomplir cet exploit.

M. CAMERON (Huron) : Trois lièvres.

M. MULOCK : Il déplore les misères auxquelles ont été soumis les hôteliers patentés, et il propose d'ajouter à ces misères en refusant de leur accorder du soulagement dans les circonstances actuelles. S'ils ont eu à payer des honoraires aussi élevés, s'ils ont été aussi ennuyés, pourquoi aide-t-il à augmenter leurs charges comme il propose maintenant de le faire en refusant sa sanction à la petite portion de soulagement qui a été recommandée ici? J'espère qu'avant l'ajournement du parlement, le gouvernement verra qu'il est de son devoir de remettre ces honoraires à ces hommes, qui, par respect pour la loi, ont produit leurs demandes en 1885, demandes qui sont maintenant virtuellement sans valeur.

M. WHITE (Hastings) : Je ne veux pas augmenter les charges des hôteliers patentés; l'honorable monsieur a fait erreur en disant cela. J'ai dit que lorsqu'il aura été décidé d'une manière définitive que ce parlement n'avait pas le droit de passer la loi McCarthy et de délivrer des licences, le gouvernement devra examiner s'il doit remettre l'argent. Je suis d'avis que tout l'argent devra être remis s'il est décidé que nous n'avions par le droit de passer cette loi. Lorsque l'honorable monsieur dit que les licences ont été augmentées, il sait que c'est le gouvernement local, et non ce gouvernement, qui les a augmentées, que c'est le gouvernement local qui a augmenté les charges qui pèsent sur ces gens, et qui les a mis dans la position dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui.

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

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 141) relatif à l'administration de la justice, et à d'autres objets, dans les territoires du Nord-Ouest.

(En comité.)

Sur l'article 1,

M. CARON : Cet amendement a pour objet de faire disparaître la limitation du pouvoir du conseil du Nord-Ouest d'imposer une amende n'excédant pas \$100. La loi, sous sa forme actuelle limite de la sorte le pouvoir du conseil. Le magistrat stipendiaire Richardson et quelques autres ont cru que cette limitation jetait un doute sur le droit du conseil d'imposer l'emprisonnement comme pénalité. On leur a fait remarquer que ceci était donné par arrêté du conseil; cependant, comme la limitation est regardée comme inutile à raison des pouvoirs étendus que possède aujourd'hui le conseil du Nord-Ouest, on a jugé à propos de la faire disparaître.

M. EDGAR : Alors ceci fait disparaître complètement la limitation?

M. CARON : Oui.

Sur l'article 2,

M. CARON : L'objet de cet amendement est d'établir clairement que le conseil du Nord-Ouest avait le pouvoir de passer les ordonnances concernant les écoles qui ont été passées à la dernière session du conseil. Pour faire disparaître tout doute sur ce pouvoir, l'article décrète que cet amendement datera du jour où l'acte concernant les

territoires du Nord-Ouest est entré en vigueur. D'après les informations qui m'ont été données, il appert qu'une correspondance a été échangée entre le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest et entre quelques-uns des magistrats stipendiaires et le département de la justice. Le doute a été soulevé parce que dans quelques endroits des territoires il n'y a pas encore de système de taxation. Cet amendement a été présenté afin de faire disparaître tout doute et de relever l'ancien acte de toute incapacité.

M. WELDON : Le système scolaire était simple, et la population du district pouvait l'adopter si elle le désirait. L'effet de cet amendement sera que le gouverneur en conseil pourra passer une ordonnance scolaire sans le consentement du district.

M. MILLS : Lorsque l'acte concernant les territoires du Nord-Ouest fut adopté, en 1875, il y eut quelque discussion touchant la représentation et la taxation, et je crois que la conclusion à laquelle on arriva en général, fut qu'il n'était pas désirable de violer le principe fondamental reconnu dans la constitution anglaise, savoir, que lorsqu'il n'y a pas de représentation, il ne devrait pas y avoir de pouvoir d'imposer des taxes. Cela a été reconnu, et bien que l'on eût l'intention de donner au conseil du Nord-Ouest le pouvoir d'établir des divisions scolaires et un système scolaire, on a laissé au peuple la faculté de décider jusqu'à quel point il consentirait à un système de taxation pour des fins scolaires. L'honorable monsieur propose que l'on renonce à ce principe et que l'on décrète que le conseil du Nord-Ouest, dans lequel une majorité des votes sera donnée par ceux qui sont nommés par la couronne, et non par ceux qui sont élus par le peuple, aura le pouvoir d'établir des taxes sur la population du Nord-Ouest. Ce serait là se départir considérablement d'une règle bien reconnue. Quelle est la règle fondamentale reconnue relativement à la taxation? Ce n'est pas que la taxation est votée par le parlement simplement comme corps représentatif, mais elle est établie par la Chambre des communes comme corps délégué. La taxation imposée sur le peuple et les subsides donnés à la couronne sont donnés par ceux à qui ils appartiennent, et le parlement décide pour quelles fins la couronne peut employer l'argent qui lui est offert. Mais l'honorable monsieur propose d'introduire une doctrine tout à fait nouvelle, savoir, que l'on peut enlever la propriété à ses maîtres sans leur consentement. L'honorable monsieur propose aussi d'établir cette loi qui n'a pas existé jusqu'à présent.

Il propose d'introduire un principe qu'il dit avoir été reconnu par le gouvernement d'Ontario, dans le bill concernant les cours d'eau. Il propose que ce parlement fasse une loi de ce qui n'en était pas une; mais elle sera antidatée de manière à avoir effet à partir de l'adoption de l'acte concernant les territoires du Nord-Ouest. Si contraire à la loi que cela puisse être, l'honorable monsieur propose par ce bill d'en faire une loi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne sais pas comment il aurait pu s'élever un doute sur la partie de l'article que nous avons l'intention d'amender; mais il s'est élevé un doute au Nord-Ouest, et sur les représentations qui ont été faites, nous proposons de retrancher cette partie de l'article. L'honorable monsieur verra, s'il lit l'article, dans l'acte de 1880, qu'il n'aura pas pour effet de soumettre le peuple à la taxation sans représentation. Nous allons supposer que les mots qui vont être retranchés le sont, et je vais lire l'article tel qu'il est:

Le lieutenant-gouverneur, par et du consentement de son conseil, ou de l'Assemblée, selon le cas, passera toutes les ordonnances nécessaires au sujet de l'instruction publique; mais il y sera toujours pourvu qu'une majorité des contribuables d'un district ou d'une partie des territoires du Nord-Ouest, ou d'aucune partie moindre ou subdivision de tel district ou partie, sous quelque nom qu'elle soit désignée, pourra y établir telles écoles qu'elle jugera à propos et imposer et prélever les contributions ou taxes nécessaires à cet effet; et de plus, que la majorité des contribuables, de tel district ou subdivision, qu'elle soit protestante ou catholique romaine, pourra y établir des écoles séparées, et

que, dans ce dernier cas, les contribuables qui établissent ces écoles protestantes ou catholiques romaines séparées ne seront assujétis au paiement que des contributions ou taxes qu'ils s'imposent eux-mêmes à cet égard.

Dans les deux cas, le lieutenant-gouverneur, du consentement du conseil ou de l'Assemblée, peut passer toutes les ordonnances nécessaires pour les fins d'éducation, mais ces ordonnances doivent comporter que la majorité des contribuables de tout district ou partie du Nord-Ouest devra faire telle et telle chose, pour établir la cotisation nécessaire et en faire la perception pour ces écoles. Il me semble que l'établissement de ces écoles et la perception de la cotisation étant laissés à la majorité des contribuables, la question de représentation sans taxation ne peut guère être soulevée.

M. BLAKE: Je crois qu'il est malheureux que l'on nous demande d'adopter cet article amendant la loi actuelle, lorsque le ministre chargé de le faire adopté en comité ne peut nous donner aucune explication touchant la nécessité de l'amendement, et que le premier ministre ne peut nous dire quelle est la nature du doute qui est censé rendre cet amendement nécessaire. On nous informe qu'il a été échangé beaucoup de correspondance à ce sujet, mais nous n'avons pas vu cette correspondance; on ne nous communique pas la correspondance, ni on nous donne l'occasion de nous former une opinion claire sur la nécessité de passer cet amendement, ou de donner à ce dernier un effet rétroactif. Tout le monde admet qu'une législation rétroactive ne peut être justifiée que par des circonstances particulières; et lorsqu'on propose une législation de ce genre, on devrait nous en donner la raison spéciale, ou nous en indiquer la nécessité, afin de justifier l'adoption d'une pareille loi:

En conséquence, je crois que quelque explication est nécessaire relativement à l'amendement en général et à sa rétroactivité. Je comprendrais que cet article, tel qu'il est dans le bill, comporterait que la population de n'importe quel district, avant la promulgation d'ordonnances générales ou spéciales établissant des institutions municipales dans ce district, s'organise en municipalités, ce qu'elle ne peut faire sans taxation; et le premier pas qu'elle doit faire si elle veut avoir des écoles, c'est d'obtenir l'institution municipale, qui nécessite un système local de taxation, pour soutenir ces institutions. Il y avait un moyen pratique de s'assurer si la population voulait avoir des écoles ou si elle pouvait établir des écoles dans un district particulier. Lorsqu'une partie quelconque des territoires possédait un système local de taxation, le lieutenant-gouverneur pouvait, avec le consentement du conseil, établir des ordonnances concernant les écoles, et le système local, le rouage ou les ordonnances locales fonctionnent en vertu de cela. Maintenant quel est le doute, quelle est la difficulté? Qu'a-t-on l'intention de faire à l'avenir? Veut-on, par exemple, que des ordonnances générales, établissant des écoles dans tous les territoires du Nord-Ouest, ou dans une partie quelconque d'entre eux, dans laquelle le conseil nommé aura la prépondérance, puissent être promulguées comme il le jugera à propos, et exercera-t-on quelque contrainte contre le peuple pour prélever les fonds, ou l'ordonnance restera-t-elle lettre morte jusqu'à ce qu'il établisse un système local de taxation et qu'il prélève les fonds nécessaires?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que, bien que l'amendement puisse donner lieu aux remarques de l'honorable monsieur, en relisant l'article, l'objet est clair. C'est un cas de charrue avant les bœufs. D'après l'acte, le système de taxation doit être établi le premier. Je suppose que, dès que cet acte eût été passé, en 1880, le lieutenant-gouverneur en conseil adopta une loi établissant un système, et qu'il prescrivit dans cet acte que des écoles seraient établies, et que cet acte comprit tous les articles de cet acte-ci. C'est fait en même temps *pari passu*. Il est parfaitement clair que l'on a soulevé un doute quant à savoir si l'on ne doit pas d'abord, au moyen d'un acte séparé,

Sir JOHN A. MACDONALD

adopter un système spécial de taxation avant que la deuxième partie de l'acte puisse être mise en vigueur.

M. BLAKE: La remarque de l'honorable monsieur est purement hypothétique, et elle est basée sur une erreur, car cet article a été inséré dans l'acte primitif de 1875, et a été la loi depuis lors, tandis que le ministre qui a la charge du bill a dit que cette difficulté ne s'était élevée qu'à la dernière session. Ça ne fait donc pas pour un esprit ingénieux et subtile d'imaginer une explication qui ne repose pas sur des faits.

M. EDGAR: Si cet amendement n'a pour objet que de corriger une erreur qui se trouverait dans un article, pour-quoi avons-nous besoin de changer la loi générale, qui est bonne? Nous ne croyons pas que cet article puisse signifier ce que dit le premier ministre, parce qu'il ne dit pas un système général de taxation pour tout le Nord-Ouest, mais qu'il ne s'applique qu'à des districts séparés. Il veut dire que lorsqu'un système de taxation aura été adopté dans un district ou partie de district séparé, on pourra établir des écoles séparées et autres.

M. CAMERON (Huron): Ceci n'est pas du tout un cas isolé. Il s'applique à une foule de cas dans les territoires du Nord-Ouest. Suivant moi, il est parfaitement clair que l'on ne peut avoir une école ou un arrondissement scolaire dans aucune partie des territoires du Nord-Ouest, que la population ne peut se taxer pour établir une école à moins que l'on n'ait adopté un système de taxation dans le district dont l'arrondissement scolaire fait partie. Ceci n'est qu'un autre exemple de l'ignorance complète où sont les honorables messieurs de l'état des choses dans le Nord-Ouest. Cette difficulté s'est présentée il y a deux ans dans le village de la Mâchoire-d'Orignal, qui n'était pas alors incorporé, et je ne sache pas qu'il le soit encore. Les habitants de ce village entreprirent d'établir une école et de se cotiser pour payer un instituteur, mais lorsqu'ils vinrent à prélever les taxes, ils constatèrent qu'ils ne pouvaient le faire parce que le township dans lequel se trouve la Mâchoire-d'Orignal n'avait jamais adopté un système de taxation; et Mâchoire-d'Orignal n'ayant pas été incorporé comme village ou ville, n'avait point de système de taxation. La difficulté n'est pas limitée à la Mâchoire-d'Orignal; elle s'est produite dans plusieurs endroits du Nord-Ouest, et je crois que le gouvernement a dû en entendre parler. Je sais que les autorités de la Mâchoire-d'Orignal ont échangé une correspondance avec le gouvernement sur ce sujet dès 1883. J'ai été consulté par des gens en novembre 1883, et je leur ai conseillé de communiquer avec le lieutenant-gouverneur et avec le gouvernement d'Ottawa. Ceci n'est pas un cas isolé, mais il y en a de semblables dans plusieurs endroits des territoires du Nord-Ouest, et l'honorable monsieur sait qu'il est très peu de districts du Nord-Ouest où l'on ait adopté un système de taxation.

M. CARON: Il me semble que cet amendement répond exactement au point que l'honorable député d'Ontario-Ouest (M. Edgar) vient d'indiquer. Il dit qu'il ne voit aucune objection à ce que nous confirmions l'ordonnance. C'est réellement ce que nous faisons par cet amendement. Vu que l'on a douté si le conseil du Nord-Ouest avait le pouvoir de promulguer une ordonnance concernant les écoles, cet article fait disparaître ce doute, et confirme réellement l'ordonnance qui a été promulguée. Je crois qu'il est très désirable qu'à l'avenir il n'y ait aucun doute sur les pouvoirs du conseil, et cet amendement prescrit qu'à l'avenir il ne pourra point y avoir de doute. Il est très vrai, comme l'a dit l'honorable préopinant, que l'établissement d'un arrondissement scolaire doit être précédé d'un système de taxation. Cette loi reste telle qu'elle était, mais je crois qu'il est juste que l'on fasse disparaître le doute dont j'ai parlé, au moyen de cet amendement.

M. BLAKE : Je crois qu'il est désirable que nous comprenions quel va être le résultat de cet amendement. Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Weldon), après avoir parcouru rapidement l'acte de 1880, n'a pu trouver un article qui précédait immédiatement l'article relatif aux écoles dans l'acte primitif. J'appelle l'attention du premier ministre sur l'acte primitif. La première partie du dixième article se lit comme suit :

Lorsqu'il sera constaté qu'un district électoral ne contient pas moins de mille habitants, le lieutenant-gouverneur, par et du consentement du conseil et de l'Assemblée, selon le cas, pourra passer des ordonnances érigeant ce district en une ou plusieurs corporations municipales, selon qu'il le jugera à propos ; et dès lors, le pouvoir du lieutenant-gouverneur et de son conseil ou Assemblée, conféré par le présent acte à l'égard de la taxation pour les fins municipales, cessera.

Je crois que cela se trouve dans le nouvel acte ; mais mon honorable ami n'a pu y trouver cette partie du 10^{ème} article :

Et toute telle corporation municipale aura ensuite le droit de passer des règlements pour prélever, dans cette municipalité, au moyen d'une taxe, un revenu pour les fins municipales dans ce district, et pour la perception et l'emploi de ce revenu à l'accomplissement de ces fins ; et le lieutenant-gouverneur et son conseil ou Assemblée, selon le cas, passeront une ordonnance ou des ordonnances prescrivant les pouvoirs et l'autorité qui pourront être exercés par toute telle corporation municipale, ainsi que le mode et l'étendue de la taxation ; pourvu que le pouvoir par le présent conféré au lieutenant-gouverneur et à son conseil ou Assemblée, selon le cas, d'imposer des taxes pour les fins municipales de tel district, ne sera pas amoindri par son érection en municipalité ou en municipalités ; mais ce pouvoir continuera de leur être dévolu au sujet des fins locales non comprises dans telles fins municipales à l'égard desquelles des pouvoirs pourront être conférés par toute ordonnance ou toutes ordonnances comme susdit.

De sorte que l'on avait le pouvoir d'ériger des districts en corporations municipales ; les municipalités ainsi érigées avaient le pouvoir d'imposer des taxes pour les fins pour lesquelles elles avaient le droit d'imposer ces taxes, et le pouvoir du lieutenant-gouverneur et du conseil d'imposer une taxation locale pour ces objets cessait ; mais restait au lieutenant-gouverneur l'autre pouvoir de promulguer des ordonnances pour d'autres fins, telles que l'éducation, et les contribuables du district devaient établir les cotisations et faire la perception nécessaires. Il me semble donc que la législation primitive comportait que, jusqu'à ce que les corporations municipales eussent le pouvoir de prélever des taxes pour des fins scolaires, le lieutenant-gouverneur aurait le pouvoir d'en imposer pour les écoles ; mais que lorsque la corporation locale avait le pouvoir d'imposer des taxes pour des fins scolaires elle devait établir des écoles, et qu'alors la dernière partie du 10^{ème} article devait s'appliquer. Si on laisse de côté la dernière partie de cet article, cela a pu créer un doute, mais nous devrions connaître la nature exacte du doute, et quel va être le résultat de la législation.

Si nous n'avons pas le pouvoir d'établir cette législation locale nous pourrions nous trouver dans une position pire qu'auparavant. Il nous faut le pouvoir, soit indirectement par l'intermédiaire du Conseil des territoires du Nord-Ouest, de prélever des taxes pour le soutien des écoles, soit directement par nous-mêmes ; mais la nature du doute ne nous étant pas expliquée maintenant, je ne suis pas convaincu que même à présent nous allons faire une loi satisfaisante. Si vous désirez qu'il y ait une taxation locale pour des fins scolaires, bien qu'il n'y ait point d'organisation municipale pour aucun autre objet, vous auriez pu très bien mettre plus de mots qu'il n'y en a ici. Si vous désirez qu'il n'y ait une école que lorsqu'on aura établi une institution municipale d'un caractère plus étendu, c'est différent, mais il peut être nécessaire de dire quelles dispositions de la loi actuelle sont substituées à celles qui paraissent avoir été retranchées de l'article 10 du bill primitif.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suppose que l'on a constaté que la difficulté d'établir ces municipalités était un obstacle à l'introduction du système scolaire. En vertu de l'ancienne loi, l'établissement d'une municipalité devait précéder celui de toute école. Même aujourd'hui les colons

sont disséminés, et ils l'étaient davantage en 1880, en petits groupes par tout le Nord-Ouest. Ils n'étaient pas assez nombreux pour établir une municipalité, mais ils l'étaient assez pour établir un système scolaire, et en conséquence cette loi a, je suppose, été adoptée afin de permettre à des groupes de parents ou de colons d'établir un système scolaire sans établir d'abord une municipalité.

Il y sera toujours pourvu qu'une majorité des contribuables d'un district ou d'une partie des Territoires du Nord-Ouest, ou d'aucune partie moindre ou subdivision de tel district ou partie, sous quelque nom qu'elle soit désignée, pourra y établir telles écoles qu'elle jugera à propos, et imposer et prélever les contributions ou taxes nécessaires à cet effet.

Ils se forment en district scolaire et se taxent pour établir une école. C'est évidemment là le but visé par l'article, et ceci a simplement pour objet de confirmer cette disposition et de faire disparaître tout doute.

M. MILLS : L'acte de 1877 décreta :

Le lieutenant-gouverneur en conseil, ou le lieutenant-gouverneur, par et de l'avis et du consentement de l'Assemblée législative, selon le cas, sera revêtu de tels pouvoirs de promulguer des ordonnances pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest que le gouverneur en conseil pourra de temps à autre lui conférer ; pourvu toujours que ces pouvoirs ne pourront en aucun cas excéder ceux conférés par la quatre-vingt-douzième section de "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867," aux législatures des différentes provinces du Canada.

Je me rappelle bien qu'un arrêté du conseil fut préparé en vertu de cette disposition de l'acte, définissant les pouvoirs du lieutenant-gouverneur en conseil dans les Territoires du Nord-Ouest, et parmi les pouvoirs à lui conférés en vertu de cet article se trouvaient celui de légiférer sur la question des écoles, et celui de promulguer des ordonnances touchant les écoles publiques, et je n'ai aucun doute qu'on ne lui ait donné des pouvoirs suffisants par cet article. Cette loi est en vigueur, et, si la législation locale de là a légiféré sur cette question, elle avait tout probablement un pouvoir aussi grand de le faire que celui que l'honorable monsieur propose aujourd'hui de lui conférer.

Sur l'article 3,

M. CARON : Ceci a pour objet de faire disparaître un doute touchant l'arrangement des districts électoraux une fois qu'ils sont créés.

M. EDGAR : L'article, tel qu'il est actuellement, ne dit pas si, lorsqu'un district électoral sera divisé en deux districts électoraux, le représentant de l'ancien district électoral continuera de siéger, et si la population attendra que son mandat expire avant de pouvoir avoir un autre représentant. On pourrait ajouter quelque chose de ce genre : Elle aura le droit d'élire un représentant à l'expiration du mandat du député élu, ou advenant une vacance pour une cause quelconque, dans la représentation du district électoral. Autrement, vous ajourneriez la représentation additionnelle jusqu'aux prochaines élections générales.

M. MILLS : J'ai appelé l'attention du ministre sur l'article 15 : " Lorsque, et dès que le lieutenant-gouverneur sera convaincu, par telle preuve qu'il pourra exiger, que quelque district ou partie des Territoires du Nord-Ouest, n'excédant pas une étendue de 1,000 milles carrés." Lorsque l'acte fut rédigé, il y avait trois établissements, celui de Prince-Albert, celui de Battleford, et celui du voisinage de Fort-MacLeod, et l'objet de cette disposition était sans doute d'empêcher de compter au nombre des électeurs les gens qui ne faisaient que passer, et qui demeuraient peut-être parmi les sauvages, et de dissuader les électeurs de se disperser sur une grande étendue de territoire.

Mais l'honorable monsieur verra que, dans un pays dont la population est dispersée, c'est ériger en district électoral un territoire très limité, et que l'on devrait inclure un territoire beaucoup plus grand. Un carré de 50 milles comprend 2,500 milles carrés, et la faible représentation que renferme le conseil du Nord-Ouest est sans doute due en partie au fait qu'une forte population, répandue sur une

grande étendue de territoire, est si éparpillée, que l'on ne peut trouver 1,000 adultes sur 1,000 milles carrés. On devrait remédier à cela, et l'acte devrait être amendé de manière à ce que le conseil du Nord-Ouest soit autorisé à établir les limites qui lui paraîtront convenables pour ses districts électoraux. Sans cela plus de la moitié de la population du territoire pourra n'être aucunement représentée pendant encore plusieurs années. Vous ne pouvez ériger en district électoral un territoire qui ne contient pas 1,000 adultes dans ces étroites limites. Si vous disiez que ce sera un carré de 100 milles, dans un district dont la population est éparpillée, ça ne serait pas très considérable dans cette contrée, et ça comprendrait 10,000 milles carrés. L'honorable monsieur verra qu'il est très opportun de faire disparaître la restriction et de déterminer le temps pour lequel le conseil sera élu.

M. CARON : En vertu du 15ième article dont l'honorable monsieur vient de parler, le lieutenant-gouverneur peut ériger un district électoral dans n'importe quelle partie des territoires du Nord-Ouest n'excédant pas une étendue de 1,000 milles carrés et renfermant une population de pas moins de 1,000 adultes, à l'exclusion des étrangers ou des sauvages non émancipés. L'article 19 décrète que lorsqu'un district électoral renferme 2,000 de ces habitants, le lieutenant-gouverneur émettra un bref pour l'élection d'un deuxième représentant pour ce district électoral. Le lieutenant-gouverneur est d'avis, d'après les informations que je possède, qu'ayant une fois établi un district électoral, il ne peut le changer, et c'est pour faire disparaître ce doute que, partageant l'opinion du lieutenant-gouverneur, nous avons préparé ce bill, destiné à remédier à la difficulté. Je crois aussi qu'un des membres du conseil, M. Jackson, a eu avec mon honorable ami le ministre des travaux publics, lorsque ce dernier est allé au Nord-Ouest, une conversation sur cette très importante question, à leur point de vue, et qu'il a demandé que la loi soit amendée de manière à ce que les limites d'un district électoral puissent être changées. Les deux points principaux de cet acte semblent être que l'étendue du district électoral n'excède pas 1,000 milles carrés, et que la population ne sera pas de moins de 1,000 adultes. L'amendement que l'on propose maintenant par ce bill, à l'article 19, a été préparé pour obvier à cette difficulté, et je crois qu'il aura cet effet. Il répond exactement à ce que l'on a suggéré, permettant au lieutenant-gouverneur de diviser tout district électoral qui renferme plus de 2,000 habitants en deux districts électoraux, et d'émettre un bref pour l'élection d'un autre député pour représenter ce district.

M. BLAKE : Je crois que ce que nous devrions essayer d'obtenir, c'est la représentation prochaine et rapide des diverses localités qui ont un nombre suffisant d'habitants. Je ne crois pas que nous puissions accorder trop d'importance à cette soupape de sûreté que donne le système représentatif. Je crois que nous devrions considérer le mode d'établissement tel qu'il a eu lieu au Nord-Ouest. L'acte, lorsqu'il a été passé par mon honorable ami, était tout à fait spéculatif et expérimental, et il n'y avait alors que trois établissements, bien que deux établissements au moins, ne fussent pas alors, ou pendant quelques années subséquentes, assez considérables pour en bénéficier.

Voici ce que j'aimerais à voir : En premier lieu, j'adopterais le principe de la division des districts, au lieu de consentir à l'élection d'un second représentant pour le même district. Il serait plus satisfaisant, pour l'administration des affaires locales, que les différentes localités élisent leurs représentants plutôt qu'une nombreuse population élise deux représentants par un seul scrutin. Ce serait plus juste et plus raisonnable. Supposons que vous ayez un district comprenant 1,000 milles carrés, et renfermant une population de 1,900 adultes. Vous ne pouvez, en vertu de l'amendement, décréter que ce district soit divisé, ou qu'il ait un deuxième représentant ; mais immédiatement en dehors de

ce district, il peut y avoir un établissement de 500 adultes ; de sorte que vous pourriez diviser ce district, avec les districts adjacents, en deux districts ayant chacun plus de 1,000 milles carrés d'étendue renfermant chacun plus de 1,000 âmes. Ce qu'il faut c'est que, lorsque vous arriverez à la dernière session avant les élections, le conseil considère de nouveau les divisions. Prenez le cas du district de Lorne.

Si vous constatez que dans ces 1,000 milles carrés, et une partie adjacente n'excédant pas 1,000 autres milles carrés, il y a une population de 2,000 âmes, vous pourriez inclure les districts de Prince-Albert et de St-Laurent, et déclarer ainsi qu'il y aura une représentation convenable à la première occasion possible. Je ne crois pas que nous puissions espérer qu'en deux ans seulement il vous soit possible de faire cela, excepté pour ce qui regarde l'élection dite générale, mais il vous faut attendre la fin du mandat du représentant élu. Mais dans les changements rapides que nous espérons dans la population et la condition de cette contrée, s'il survient un changement dans les affaires de cette contrée, il serait très désirable de régler les limites, et nous devrions avoir la facilité de le faire. Je crois que l'honorable monsieur trouverait très important de les régler de cette manière plutôt que de voir une plus grande étendue de territoire représentée par deux députés. Je crois qu'il serait mieux, par exemple, de l'agrandir d'une localité ; mais il pourrait y avoir un représentant pour la partie est ou sud du district de Lorne, et un autre représentant pour la partie supérieure, et ce serait mieux que d'avoir deux représentants pour tout le district. Il n'y a pas de doute que pour avoir les deux représentants, vous ne soyez obligés de reculer les limites du district, mais vous y aurez ces représentants plus tôt et ils représenteront des territoires moins étendus et une population habitant un territoire moins grand, et vous aurez un meilleur résultat que par le plan actuel.

M. MILLS : Un district formé d'un carré de 50 milles renfermerait 2,500 milles carrés, et vous pourriez trouver une population de plus de 1,000 adultes ayant droit d'élire un représentant pour ce district, tandis que si vous le limitez à un carré d'environ 33 milles, ce qui formerait 1,000 milles carrés, vous n'aurez pas cette population, et vous pourriez avoir plusieurs de ces districts se succédant et ne pouvant, en vertu de cette loi, être aucunement représentés. Je crois qu'il est désirable que l'on donne un représentant même à une population éparpillée, et je crois que le temps des distinctions de ce genre est passé. Nous avons eu dans Ontario plusieurs divisions électorales renfermant plus de 1,000 milles carrés, avant que la population fût aussi forte qu'elle l'est maintenant. Il y a eu, par exemple, le district de l'Ouest, qui comprenait Essex, Kent et Lambton, et qui jadis était représenté par un député à la législature du Canada, et ces trois comtés avaient une étendue beaucoup plus grande que celle que j'ai mentionnée. Il y a eu encore le district qui comprenait Huron, Grey et Bruce, lequel était beaucoup plus grand même que le district de l'Ouest, et élisait un représentant. Je crois que la restriction qu'il y a ici n'est plus opportune, vu la condition du pays et de la colonisation. Nous savons aussi que l'on tient moins compte de la distance dans les prairies que dans les parties plus anciennes du Canada.

Sir JOHN A. MACDONALD : Tout le système n'est qu'expérimental dans l'acte de 1880 et dans l'acte précédent, et je n'ai pas de doute qu'à l'avenir il ne doive être examiné à fond dans le but de rendre les corps législatifs plus conformes au système en vigueur dans les provinces. Je ne crois pas cependant qu'il serait bien à présent de modifier l'étendue, mais, conformément à la recommandation de l'honorable député de la division Ouest, je suggérerais à mon honorable ami qui est chargé du bill d'ajouter à l'amendement qui dit : " L'article 19 du dit acte est par le présent amendé par l'addition des mots suivants : ' Ou il pourra, de

la même manière, diviser ce district électoral en deux circonscriptions électorales, dont chacune aura droit d'élire un député," ces mots : "de l'avis du conseil ou de l'Assemblée, selon le cas, remanier de temps à autre les districts électoraux ou quelques-uns d'entre eux." C'est-à-dire qu'il pourra, de l'avis de son conseil, remanier les différents districts de manière à remédier à ce qu'a mentionné l'honorable député de la division Ouest, lorsqu'il a dit qu'un district électoral pouvait renfermer 1,900 habitants, et qu'il pouvait y en avoir quelques-uns en dehors du district. Pour remédier à cela, il pourrait, de l'avis de l'Assemblée, remanier les limites du district de manière à y faire entrer ces gens.

M. BLAKE : Je suggérerai que l'on établisse quelque disposition afin d'assurer autant que possible un représentant à chaque district de 1,000 milles carrés, avec une population de 1,000 âmes, ou quelque chose de ce genre. Vous constaterez que la phrase qui vient d'être employée : "remanier les districts électoraux," est extrêmement vague.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai aucune objection à cela.

M. EDGAR : Un adulte par mille carré, à y songer, constitue une population considérable dans un nouveau pays, car cela implique une population d'au moins deux et demi par mille carré, y compris les enfants, et demande une population beaucoup plus dense que celle que l'on devrait, je crois, exiger dans cette contrée. Je viens d'examiner la densité de la population dans quelques-uns des États-Unis. D'après cette échelle, notre population doit être d'environ 2.5 par mille carré. Au Colorado, la population est de 1.9 par mille carré ; dans l'Idaho, il n'y a pas 1 personne par mille carré ; dans le Montana, il n'y en a pas 1 par mille ; dans le Nevada, il y en a moins de 1 par mille ; dans le Nouveau-Mexique il y en a juste 1 ; dans l'Orégon, 1.8 ; dans l'Utah, 1.7 ; dans le territoire de Washington, 1.1 ; de sorte que nous exigeons pour la représentation une population par mille beaucoup plus dense que dans aucun des États que j'ai mentionnés.

M. FAIRBANK : Je crois que la question relative à la distance dans le Nord-Ouest mérite l'attention du gouvernement. Il n'y a pas de doute que dans cette région des prairies les distances ne paraissent être moindres que la moitié de ce qu'elles semblent être dans les vieilles provinces. Là-bas, on fait moins de cas de 50 milles que nous n'en faisons de 20. Même dans l'Ontario, quelques comtés ont 100 milles de longueur ; 1,000 milles carrés, formés en carré, donnent à une petite fraction près un carré de 32 milles. Or, l'adoption du principe qu'il doit y avoir 1,000 adultes dans ce territoire prive de représentation toutes ces régions où la population est plus disséminée. Il y a plusieurs raisons au Nord-Ouest pour que l'on change cette règle. Il est certain que les fermes seront beaucoup plus grandes là qu'elles ne le sont ici. Il est nécessaire que les terres à pâturages soient plus grandes là-bas qu'ici. En outre, la saison est étroitement limitée aux deux bouts, et l'on trouvera nécessaire de faire une certaine quantité de labours pendant que mûriront les grains. Il y a plusieurs raisons pour que l'on ne suive pas cette règle du carré de 32 milles, car si on la suit, il y a plusieurs régions dont la population est clair-semée, et qui ne seront point représentées.

M. CARON : Je soumettrai l'amendement suivant à cet article, amendement qui, je crois, couvrira les points soulevés dans cette discussion :

On il pourra, de l'avis de son conseil ou de l'Assemblée, selon le cas, remanier de temps en temps ces districts électoraux, ou quelques-uns d'entre eux, de manière à assurer autant que possible la représentation de chaque district électoral de pas moins de 1,000 milles carrés, et renfermant 1,000 adultes.

Article 4,

M. CARON : L'objet de cet article est de permettre au gouvernement de nommer un autre magistrat stipendaire. J'ai dit hier que les habitants des districts trouvent ceci nécessaire, eu égard à l'augmentation de la population et des affaires.

Article 6,

M. CARON : On a signalé au gouvernement le fait que dans les cas d'appel à la cour du banc de la reine du Manitoba on n'a jusqu'à présent établi aucune disposition pour accorder des frais aux parties qui ont gain de cause. On a cru désirable d'amender la loi de manière à établir les dispositions nécessaires.

Article 10,

M. EDGAR : Quelles sont les dispositions de l'Acte des territoires du Nord-Ouest en vertu desquelles une personne est déclarée atteinte de folie, car cet article paraît être très sérieux ? Il donne au lieutenant-gouverneur le pouvoir d'enfermer des personnes dans des asiles ou autres lieux pour presque n'importe quelle période. Il devrait y avoir quelque disposition relativement à la manière dont une personne sera déclarée atteinte de folie. Dans les autres provinces il faut un certificat signé par deux médecins.

M. CARON : Les articles 10, 11, 12 et 13 sont destinés à remplacer l'Acte 42 Vict., chap. 1, article 13. Cet acte pourvoit à la garde des aliénés dans le pénitencier du Manitoba. Jusqu'à présent ces infortunés ont été gardés dans un asile d'aliénés temporaire, au Manitoba. On a l'intention de les transférer plus tard à l'asile d'aliénés de Selkirk, en attendant l'érection d'un bâtiment convenable à Régina. L'article 10 correspond à l'article 1 de la 42^e Vict., chap. 28. On a légèrement modifié cet article, et l'article actuel a été rédigé d'une manière plus conforme à l'acte de procédure concernant les détenus atteints de folie, 33 et 34 Vict. Les additions ont principalement trait à deux points. D'abord, en vertu de l'acte de 1879, le lieutenant-gouverneur n'agissait qu'avec l'autorisation du gouverneur général. L'expérience de ceux qui ont appliqué la loi a démontré que l'on perdait beaucoup de temps et que l'on était obligé d'échanger beaucoup de correspondance inutile pour obtenir l'autorisation dont je viens de parler. On a considéré qu'il était préférable que le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest ait le pouvoir d'agir sur sa propre responsabilité, tout comme les lieutenants-gouverneurs des provinces. En deuxième lieu, d'après l'acte de 1879, le gouverneur général ne pouvait autoriser le lieutenant-gouverneur à agir que lorsqu'il était convaincu que la personne était atteinte de folie permanente. On a retranché ceci, et je crois que l'on a bien fait. Le lieutenant-gouverneur a été autorisé à agir relativement à toute personne atteinte de folie et tenue enfermée en vertu de quelque loi ou ordonnance en attendant que le lieutenant-gouverneur fasse connaître son bon plaisir. L'article 11 correspond à l'article 3 de l'acte 1879, sans aucun changement important. L'article 12 est nouveau, et est nécessaire pour égaliser le transfèrement qu'a eu lieu du pénitencier du Manitoba à l'asile temporaire d'aliénés du Manitoba, ainsi que le transfèrement qu'il faudra faire de ce lieu de détention à l'asile qui sera érigé à Selkirk. L'article 13 est celui qui pourvoit à l'entretien des aliénés, et il a été discuté à propos d'une des résolutions que j'ai eu l'honneur de soumettre hier.

M. EDGAR : J'ose dire que toutes ces dispositions sont tout à fait nécessaires, mais ce que j'aimerais à savoir, c'est comment un individu est déclaré ou trouvé atteint de folie, dans les territoires, d'après quelle loi ou ordonnance, pour que l'on puisse en disposer en vertu de cet article. Nous décrétons que toutes ces mesures rigoureuses et arbitraires qui l'emportent sur les règles ordinaires de la loi seront

mises en vigueur relativement à ceux qui, conformément à toute loi ou ordonnance en force dans les territoires du Nord-Ouest, sont tenus enfermés comme aliénés. Toute cette disposition repose sur cela. Je n'en conteste pas la sagesse, pourvu que l'on nous dise quelles sont les ordonnances des territoires du Nord-Ouest relativement aux aliénés, car la Chambre devrait les comprendre.

M. CARON : L'honorable monsieur a parfaitement raison de dire qu'il faut prendre toutes les précautions nécessaires, et protéger cette loi par tous les moyens possibles, de crainte que des pouvoirs aussi grands ne donnent lieu à des abus. La chose m'a frappé autant qu'elle frappe actuellement l'honorable monsieur, et j'ai pris un soin particulier de m'assurer de ce que l'on avait fait, et s'il s'était produit des abus depuis la mise en vigueur de cet acte. Au Nord-Ouest, on prend toutes les précautions nécessaires, autant que j'ai pu m'en assurer. Aucun aliéné ne peut être interné dans un asile sans l'ordre d'un magistrat stipendaire. C'est là une grande source de protection pour ces infortunés. En égard à la haute position judiciaire qu'occupent les magistrats stipendiaires, il est clair qu'en leur laissant le pouvoir d'émettre un ordre sans lequel aucun aliéné ne peut être interné dans un lieu de détention, on donne toute la protection possible contre des abus de ce genre. Ces ordres sont aussi envoyés ici pour être approuvés, et sont l'objet d'un grand soin de la part du département de la justice. C'est là une autre source de protection. Ils sont examinés par le sous-ministre ou par le ministre de la justice lui-même, et l'on prend toutes les précautions possibles pour s'assurer qu'ils sont parfaitement justes.

M. MILLS : Ce serait avantageux si ces ordres étaient publiés dans les statuts, comme le sont les ordres généraux, car la plupart des ordonnances relatives à l'administration des territoires ne sont pas imprimées ou distribuées en très grand nombre. Je suppose qu'elle n'embrasse qu'un espace limité, et je ne vois point pourquoi l'on ne pourrait pas les publier en même temps que les Statuts du Canada. Je crois que ceci est particulièrement désirable tant que des membres nommés continueront à faire partie du conseil, et le gouvernement et le parlement sont dans une grande mesure responsables de leurs actes.

Sur l'article 14,

M. CARON : Cet article a trait à la vente d'armes, au Nord-Ouest. En consultant le discours prononcé par le ministre de la justice, lorsqu'il a présenté ce bill, je vois qu'il a déclaré que ce dernier avait été préparé après une consultation avec le colonel Richardson, un des magistrats stipendiaires, et après cette consultation, on a trouvé qu'il était convenable que celui qui avait des armes en sa possession fût obligé de prouver qu'il avait un permis pour les porter. Les fusils de chasse à âme lisse seront les seules armes laissées aux sauvages en vertu du présent acte. Toutes les cartouches et armes de précision leur sont enlevées. On considère que les fusils de chasse à âme lisse suffiront pour leur permettre de chasser et de tuer les animaux à fourrures et le petit gibier qui abonde dans cette région.

M. BLAKE : Cet article s'appliquerait au cas d'un particulier qui vendrait son arme à un autre ou l'échangerait contre une autre. Il va sans dire que je comprends parfaitement l'importance d'une disposition qui empêche ces armes dangereuses de tomber de nouveau entre les mains des sauvages; mais nous devons veiller à porter atteinte le moins possible à la commodité générale du public. Un colon peut aller s'établir là-bas, et avoir une carabine, ou quelque chose de ce genre; il peut se trouver à bout de ressources, et rencontrer un autre colon avec lequel il veuille échanger sa carabine. Ce bill interdit cela. Ne serait-il pas mieux de limiter la restriction à la classe de personnes pour laquelle vous légiférez? Je n'objecte pas beaucoup à ce que l'on exige des permis de ceux qui font un métier de la vente

M. EDGAR

des armes; mais dans une contrée comme celle-là, je comprends qu'il puisse y avoir un très grand commerce, comme celui que j'ai mentionné, d'armes et de munitions entre les colons mêmes, et il semblerait dur d'empêcher cela, à moins que l'honorable monsieur ne montre qu'un danger public exige l'imposition d'une restriction de ce genre aux blancs.

M. CARON : Je crois qu'il serait très difficile, plus particulièrement dans les circonstances présentes, d'empêcher ces armes de tomber entre les mains des sauvages si l'on en permettait le commerce et l'échange. Je n'ai pas de doute que cette restriction ne puisse être abolie en un jour; mais je la crois nécessaire à présent, et la discussion qui a eu lieu dans une autre législature, où l'on faisait valoir une objection semblable, me confirme dans cette opinion. Je crois qu'il est mieux de laisser l'article tel qu'il est.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que dans les circonstances présentes, le colon ordinaire sera très heureux de l'adoption de cet article. Cette disposition ne peut pas être trop rigoureuse pour le moment. Le grand objet est de ramasser les armes de précision, et de ne pas les laisser entre les mains de certaines classes. Si un blanc allait dans cette contrée emportant avec lui des armes et les vendait aux sauvages ou à un métis, ou à un voleur de chevaux, il serait très difficile de les retrouver. Le bill exige qu'il les ait en sa possession. C'est rigoureux, mais il est absolument nécessaire que nous sachions où vont les armes. Le lieutenant-gouverneur nommera des commissaires—des magistrats du pays qui seront commissaires—et toute personne respectable qui s'adressera à un magistrat obtiendra la permission de porter une arme. Le fait qu'elle aura cette arme sera enregistré, et si elle ne peut la produire en n'importe quel temps, elle sera obligée de dire à qui elle l'aura vendue ou remise. Sans cela, il est impossible de suivre l'échange clandestin des armes. Cette disposition n'est que temporaire, et j'ose dire qu'elle sera abolie lorsque le pays aura vieilli; mais à présent je puis assurer au comité qu'elle donnera satisfaction et inspirera de la confiance aux colons.

M. MILLS : Pourquoi certains pouvoirs sont-ils accordés au lieutenant-gouverneur, et d'autres au gouverneur en conseil?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le lieutenant-gouverneur et le conseil constituent un corps législatif.

M. MILLS : Ils constituent à un plus haut degré un corps administratif qu'un corps législatif.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ils ne siègent qu'une fois par année, pendant quelques semaines.

M. MILLS : Vous leur confiez la question des liqueurs.

M. EDGAR : L'honorable monsieur a-t-il l'intention d'inclure les pistolets et les revolvers dans cette disposition?

M. CARON : Oui.

M. BLAKE : Je puis dire que je vois les difficultés de la situation, mais en même temps je suis d'avis qu'il y aurait un très grand danger que cette disposition donnât lieu à des difficultés. Vous légiférez pour une population clair-semée, à une très grande distance, et vous enlevez pratiquement les armes aux blancs, à moins qu'ils n'obtiennent ces permis. Je n'ai pas lu le débat qui a eu lieu dans l'autre Chambre, et je n'ai pas de raison d'éprouver la conviction que la lecture de ce débat a produite dans l'esprit de l'honorable ministre; mais je crains que, dans votre désir louable d'empêcher des personnes dangereuses d'avoir des armes en leur possession, nous ne nuisions à la protection de sujets paisibles.

M. MILLS : Je ne puis m'empêcher de croire que cette mesure produira un très grand déplaisir dans le territoire du Nord-Ouest. Il y a une bonne raison pour enlever aux

sauvages leurs armes. Ils ne subsistent plus au moyen de la chasse, vu qu'il n'y en a plus là-bas, et nous désirons les retenir sur leurs réserves, et les mettre dans l'impossibilité d'être une cause de danger pour les nouveaux colons; mais il paraît très extraordinaire de décréter le désarmement de toute la population et de traiter les blancs comme des gens à qui l'on ne peut confier des armes, de les traiter comme le gouvernement russe traite les Polonais, lorsque notre désir est d'encourager l'immigration et l'établissement du pays. Je crois que les habitants du Nord-Ouest accueilleront cela avec beaucoup d'indignation, et qu'ils auront raison. Si vous avez une population éparpillée, que vous ne puissiez protéger suffisamment contre les attaques meurtrières des sauvages, en lui disant : Vous ne garderez pas d'armes sans un permis, vous lui dites : vous n'irez pas dans cette contrée prendre des terres pour les cultiver et vous y établir.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur n'a pas lu tout l'article, car s'il l'avait fait il ne dirait pas cela. En premier lieu, pour garder des armes il faut en obtenir la permission du lieutenant-gouverneur en conseil ou d'un commissaire nommé par lui. Puis, le gouverneur en conseil peut, de temps en temps, faire des règlements pour délivrer des permis autorisant à vendre, échanger, trafiquer, troquer, donner ou posséder des armes ou munitions.

L'article 5 décrète que les dispositions du présent acte relatives à la possession d'armes et munitions ne s'appliqueront point aux officiers et soldats des forces de Sa Majesté, de la milice, ou du corps de police à cheval du Nord-Ouest." Puis "le gouverneur en conseil pourra, à toute époque, déclarer par proclamation qu'à partir d'un jour y indiqué, le présent article deviendra exécutoire dans les Territoires du Nord-Ouest"; de sorte que jusqu'à ce que cette proclamation soit lancée, cet article ne sera pas en vigueur. "Ou dans toute partie ou lieu des territoires que désignera la proclamation; et à partir de ce jour-là mais non auparavant, les dispositions du présent article entreront en vigueur conformément."

Puis le paragraphe 7 décrète : "Le gouverneur en conseil pourra, de la même manière, à toute époque, déclarer que le présent article cessera d'être exécutoire dans toute telle partie ou lieu des territoires; et, il pourra également, à toute époque, déclarer que cet article y est de nouveau mis en vigueur." Ceci se rapporte aux districts où une insurrection ou un soulèvement pourra avoir lieu, et cette restriction sera enlevée lorsque le besoin en aura cessé.

M. BLAKE : L'esprit dans lequel le gouvernement propose cet article c'est que cette proclamation ne sera lancée que dans le cas où la nécessité s'en ferait sentir dans des districts spéciaux, et qu'elle ne restera en vigueur que pendant une période limitée. D'après sa première déclaration, j'aurais supposé qu'il avait l'intention de donner à l'acte une application plus étendue, et d'agir dans un esprit autre que celui qu'il a indiqué. Nous donnons certainement au gouverneur en conseil le pouvoir de placer immédiatement tout le Nord-Ouest sous cette restriction.

M. FAIRBANK : Il n'est que juste, je crois, que l'on ne permette pas aux sauvages de garder en leur possession des carabines militaires; le sauvage est une personne très différente avec une carabine Winchester dans les mains de ce qu'il est sans cette arme. Personne ne peut lire le rapport de la police à cheval sans y constater que la tendance du sauvage est de devenir un peu trop insolent, et rien ne plairait plus au colon que d'apprendre que les sauvages ne pourront plus avoir de carabines en leur possession. Il n'est pas nécessaire qu'ils en aient, car à l'exception de quelques bandes qui habitent les montagnes et font la chasse aux montons sauvages, qui sont hors de la portée du fusil, il n'y a pas de chasse qui exige l'usage de la carabine. Mais si l'on impose quelque restriction au colon blanc qui a une carabine en sa possession, je crains que nous ne nous

hasardions sur de la glace mince, que nous ne marchions sur un terrain dangereux.

Le bill est rapporté avec des amendements.

M. CARON : Je propose que le bill, tel qu'amendé, soit maintenant pris en considération.

M. MILLS : Je propose que le bill soit renvoyé au comité avec instruction de l'amender de manière à ce qu'il comporte que l'on pourra établir des districts électoraux comprenant 2,000 milles carrés.

M. CARON : Comme je l'ai déjà dit, nous considérons qu'avant de faire aucun changement de ce genre il est plus sage que nous consultions les autorités locales sur ce point. Je crois que l'on devrait pour le moment laisser le bill tel qu'il est.

M. MILLS : Les autorités locales pourront étudier cette proposition lorsque nous l'aurons adoptée; et si elles ne veulent pas agrandir leurs districts, elles ne seront pas obligées de le faire. Ceci n'enlève aucun pouvoir, mais leur donne la discrétion qu'elles sont les plus capables d'exercer dans ce territoire. Je puis rappeler à cette Chambre que le ministre de l'agriculture nous a informés qu'il y a plus de 100,000 habitants dans ce territoire, et qu'il n'y a que 8 représentants, ce qui ne représenterait pas une population dépassant 25,000 âmes. Il doit y avoir une très forte population disséminée dans ce territoire et non comprise dans ces districts électoraux, et il est facile d'en comprendre la raison. Ces habitants ne sont pas assez nombreux pour former le nombre requis dans les limites de 1,000 milles carrés.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis opposé à cet amendement parce que le parlement exprimerait par là une opinion qu'il ne doit pas émettre avant d'avoir consulté les autorités locales.

M. BLAKE : Nous devenons très particuliers au sujet des autorités locales, si particuliers que nous ne voulons pas leur permettre, dans le cas où elles le jugeraient à propos, de donner une plus grande représentation aux populations du Nord-Ouest. Nous passons une loi d'après laquelle il leur est impossible, si elles le jugent à propos, de donner au peuple un représentant, si elles ne peuvent trouver 1,000 âmes dans un territoire de 1,000 milles carrés. Et nous nous préoccupons tellement de leurs intérêts, et nous craignons tant qu'elles ne soient gênées par le poids de notre opinion, que nous refusons de leur donner l'occasion de donner un représentant à un district de 2,000 milles carrés, à moins que ce district ne renferme 1,000 âmes. Je crains que nous n'allions d'un extrême à l'autre. Il y a eu trop de négligence dans le passé, et il y a maintenant une distinction trop subtile.

M. FAIRBANK : L'addition de 1,000 milles carrés à 1,000 milles carrés ne ferait une différence du centre au dehors que d'environ 6½ milles. Un carré renfermant 2,000 milles carrés, aurait 45 milles d'une extrémité à l'autre, et un carré renfermant 1,000 milles carrés aurait 32 milles d'un bout à l'autre, de sorte que l'addition de 1,000 milles carrés ne donne qu'une différence de 6½ milles à partir du centre. Dans un pays où les chemins sont bons et où vous n'avez pas à faire les angles que vous faites ici, la distance importe peu.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Mills,

Pour :
Messieurs

Armstrong,
Bain (Wentworth),
Bernier,
Blake,
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Huron),

Edgar,
Fairbank,
Forbes,
Gillmor,
Guay,
Holton,
Innes,

McOraney,
Mills,
Paterson (Braut),
Platt,
Ray,
Rinfret,
Somerville (Braut),

Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catudal,
Charlton,
De St. Georges,

Irvine,
Langelier,
Laurier,
Livingston,
Mackenzie,

Somerville (Bruce),
Springer,
Trow,
Vail,
Weldon.—37.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Blondeau,
Bossé,
Bowell,
Cameron (Victoria),
Carling,
Caron,
Ochrane,
Colby,
Coatigan,
Outhbert,
Daly,
Desaulniers (Mask'gô),
Desaulniers (St. Ma'ce),
Desjardins,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
Foster,

Gagné,
Gignault,
Gordon,
Grandbois,
Guilbault,
Guillet,
Haggart,
Hall,
Hickey,
Homer,
Hurteau,
Kaulbach,
Kilvert,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
Macmaster,
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougald (Pictou),

McDougall (O. Breton),
McGreevy
McLellan,
Mague,
Moffat,
Montplaisir,
Orton,
Paint,
Patterson (Essex),
Pope,
Pruya,
Robertson (Hamilton),
Ross,
Shakespeare,
Small,
Smyth,
Stairs,
Taschereau,
Taylor,
Temple,
Townshend,
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wood (Brockville),
Wood (Westm'ld).—79.

L'amendement est rejeté.

Les amendements sont lus pour la deuxième fois et adoptés en concours.

AMENDEMENT A L'ACTE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 146) amendant l'acte refondu du revenu de l'intérieur, 1883.

(En comité.)

Sur l'article 3,

M. PATERSON (Brant) : Ceci est un nouvel article, n'est-ce pas ?

M. COSTIGAN : Non ; il y a actuellement une amende relativement aux spiritueux, et nous l'étendons au malt.

M. PATERSON : Il me semble qu'une personne innocente pourrait subir des pertes en vertu de cet article. Un charretier ou un roulier engagé pour transporter de ces articles fabriqués illégalement sans savoir que c'est illégal, pourrait être forcé de perdre ses chevaux et tout ce qu'il a.

M. COSTIGAN : La loi concernant la douane pourvoit à cela, je crois, et je suppose que si l'individu prouve son innocence, il n'a aucune amende à payer. Une disposition comme celle-ci est nécessaire, car nous avons eu des cas de ce genre.

Sur l'article 4,

M. COSTIGAN : Il y a ici une différence avec le vieil acte. Ce dernier imposait l'amende pour la vente du colis, du baril ou de la futaille, tandis que le présent acte attache l'amende à la vente du contenu du colis.

M. PATERSON (Brant) : La question est de savoir si cela n'est pas un peu trop rigoureux. Supposons, par exemple, qu'un individu aille dans une manufacture de cigares, et demande une boîte à cigares vide pour y mettre une plante, ou pour d'autres usages innocents. Si l'étiquette était laissée sur la boîte, le fabricant serait paisible d'une amende.

M. COSTIGAN : Oui ; mais les fabricants prendront les moyens de se renseigner sur les dispositions de cet acte.

M. FAIRBANK

Sur l'article 8,

M. COSTIGAN : Cet article est entièrement nouveau. Les distillateurs ont allégué depuis quelque temps qu'ils ont droit à une remise pour la diminution des spiritueux mis en entrepôt, et ils prétendent qu'ils paient actuellement des droits sur une quantité de spiritueux qu'ils ne mettent point sur le marché. En Angleterre et aux États-Unis le gouvernement accorde cette remise, et nous proposons de faire la même chose. Ayant maintenant une bonne classe de préposés à l'acoise qui ont été complètement formés par les examens pratiques, nous pouvons adopter ce nouveau système en toute sûreté.

M. PATERSON (Brant) : Cet article signifie l'adoption de la loi anglaise relativement à la diminution. Ceci signifie une perte de revenu, à moins que la proposition que renfermait la résolution, qui a été quelque peu changée avant son adoption par le comité, ne soit adoptée sous une autre forme, et qu'un droit additionnel ne soit imposé sur les spiritueux. Le gouvernement a-t-il l'intention d'ajouter cinq cents par gallon aux droits imposés sur ces spiritueux, comme on nous a donné à entendre qu'il voulait le faire, afin de suppléer à la perte de revenu qui va s'en suivre ?

M. COSTIGAN : Le ministre des finances répondrait à cette question s'il était ici.

M. BLAKE : Ceci fait partie de toute la proportion. On a dit que le plan du gouvernement était d'imposer un droit additionnel de 5 cents par gallon, mais de le remettre virtuellement, afin que le revenu pût ne pas subir de réduction. La forme de la proposition prêtait à des objections. Le gouvernement n'avait pas le droit, en vertu des règles constitutionnelles, de donner au gouverneur en conseil le pouvoir de taxer le peuple. Le gouvernement a cédé en face de cette objection et il a été entendu qu'il obtiendrait sous une forme constitutionnelle cette augmentation de droits. Nous n'avons vu aucune proposition tendant à l'augmentation des droits, et en conséquence nous pouvons soupçonner, de fait j'ai soupçonné depuis quelque temps que, vu la période de la session à laquelle nous sommes rendus, le gouvernement a changé sa politique, et qu'il n'a pas l'intention de protéger le revenu contre le changement que va produire ce bill. Nous devrions connaître la politique du gouvernement à ce sujet.

M. COSTIGAN : Il n'y aura pas de perte de revenu cette année par suite de l'application de cet article. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire aucun changement maintenant. Le parlement se réunira de nouveau avant que le revenu puisse être affecté par cette disposition.

M. BLAKE : Non ; l'eau-de-vie s'évaporerait pendant les douze prochains mois, comme auparavant.

M. COSTIGAN : Je me sens tenu de dire que l'on a fait dans cette Chambre et dans le pays des remarques passablement injustes pour les distillateurs. On a dit qu'ils se prévalaient de cet avis d'une augmentation de droits qu'on leur avait donné, et que c'était là une affaire montée par le ministre du revenu de l'intérieur et les distillateurs pour faire entrer \$1,000,000 dans le trésor.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non ; c'était de l'autre manière.

M. BLAKE : Nous n'avons pas accusé les distillateurs de désirer aussi vivement venir en aide à l'honorable monsieur en donnant des sommes considérables de leur argent.

M. COSTIGAN : Le comité ayant retranché cet article du bill, je ne puis lui demander de l'y insérer de nouveau, et je dois laisser le bill tel qu'il est actuellement.

M. BLAKE : Cette réponse n'est pas tout à fait satisfaisante. Le comité a retranché l'article à la demande du ministre, sur l'objection, à laquelle on n'a pu donner de

réponse qu'il n'était pas conforme à la constitution de donner au gouverneur en conseil le pouvoir d'imposer des charges sur le peuple, mais que ces charges devaient être imposées par la législature.

On pourrait certainement inférer de la réponse du ministre—ce qu'il a d'ailleurs, je crois, déclaré—que la politique du gouvernement n'était pas changée, et que la raison pour laquelle il importait de faire la proposition subsistait encore, et que le gouvernement s'efforcera d'atteindre le but d'une manière convenable et constitutionnelle. Cependant le ministre vient de dire qu'il n'a pas l'intention de proposer pendant la présente session, cette augmentation de droit, parce qu'il ne surgirait pas de difficultés avant 12 mois. Après que je lui eus rappelé que le whiskey allait s'évaporer pendant les 12 prochains mois, comme il l'avait fait pendant les périodes précédentes, et qu'il y aurait une diminution de revenu, il n'a pu répondre à cet argument, mais il s'est retranché derrière le comité et a dit qu'il n'avait pas d'autre alternative que celle de laisser le bill tel qu'il est. S'il en est ainsi, ce doit être avec l'entente que la proposition actuelle va être adoptée sans que l'on fasse aucun effort pour suppléer à la réduction du revenu. Je crois que le revenu aurait subi une réduction quand même, car je ne crois pas que les 5 cents additionnels auraient équivalu à la réduction. La première proposition avait un caractère de simple permission par sa forme, et le gouverneur en conseil aurait pu dire qu'il n'augmenterait pas le droit de 5 cents par gallon. Je ne me rappelle pas que l'on ait dit qu'il eût "monté une affaire."

M. COSTIGAN: Cela a été dit dans les journaux.

M. BLAKE: Eh bien, les journaux ont pu dire cela, mais ils ne sont naturellement pas assujétis à ces règles de la politesse et de l'élégance de la parole que nous observons si soigneusement dans cette Chambre. En conséquence, je ne dirais pas que les honorables messieurs avaient "monté une affaire," mais je dirais qu'ils s'étaient entendus ensemble pour arracher aux distillateurs un fort montant, d'abord en les menaçant d'un droit additionnel de 5 cents, et d'une restriction indéfinie dans le pouvoir de vendre leur marchandise, et pour se soustraire à cette restriction et à cette augmentation de droits, les distillateurs ont retiré une très grande quantité de spiritueux. De fait, j'ai entendu dire qu'une maison avait donné, en une seule fois, un chèque de \$150,000, et je ne suppose pas qu'elle se soit trouvée très contente de cela. Mais après avoir fait cela, l'honorable monsieur propose maintenant—peut-être comme compensation—de leur dire: Eh bien, messieurs, il est vrai que je vous ai joué un tour passablement adroit, je vous ai, par des menaces, par la peur ou autrement, fait payer ces forts montants, mais je vais suppléer à cela. Je vais vous faire des remises; je n'exigerai pas de droits de vous, de sorte que vous pourrez faire très bien, vu qu'il est bien connu que vous formez une ligue unie, et que vous vous entendez pour maintenir les prix à la hausse, et que, comme les douanes excèdent tant l'accise, vous pouvez réussir à la faire; n'ayez donc pas une mauvaise opinion de nous; nous étions à bout de ressources; nous avions un besoin pressant d'argent, mais nous avons pris ce moyen pour vous indemniser.

M. COSTIGAN: Je comprends que le point que l'on a soulevé, c'était que cet article prêtait à des objections parce qu'il plaçait le pouvoir en question entre les mains du gouverneur en conseil. Je faisais peut-être erreur en disant qu'il n'y aurait pas de perte de revenu durant le reste de la présente année, mais j'ai suis pleinement convaincu que l'on n'a pas l'intention qu'il y ait une perte de revenu. Toutefois, il faudra surmonter cette difficulté de quelque manière, et il faudra prendre d'autres mesures pour suppléer à la réduction.

M. PATERSON (Brant): Après ce qu'a dit l'honorable monsieur, le comité doit naturellement conclure que les 5 cents seront imposés d'une manière constitutionnelle,

M. COSTIGAN: Oui.

M. PATERSON (Brant): J'ai compris que c'était là l'arrangement l'autre soir, que le gouverneur en conseil aurait le pouvoir en question. S'il en est ainsi, et que cela supplée à la réduction—bien que suivant moi ce soit douteux—l'objection disparaît dans une grande mesure.

M. BLAKE: Le ministre se rappellera que j'ai demandé des explications au sujet des cuves à ventilateurs mentionnées ici.

M. COSTIGAN: La seule explication que je puisse donner c'est que les distillateurs et d'autres avec qui j'ai discuté ce point prétendent que les spiritueux ne peuvent mûrir que par l'évaporation à travers le bois.

M. BLAKE: C'est là une explication spéculative. Jusqu'à présent, on n'a apparemment découvert aucun moyen pour effectuer cette évaporation utile, qui fait disparaître quelques-unes des qualités nuisibles du whiskey. Je crois que nous ferions mieux de nous en occuper—de ce que l'on a découvert jusqu'à ce jour; car si vous avez quelques-unes de ces cuves, le whiskey pourrait peut-être s'évaporer ou s'écouler par l'aube; on pourrait compter deux fois. Si la science dans ses efforts laborieux pour faire du whiskey un breuvage utile et nourrissant, n'a pas encore découvert d'autre moyen que celui de le tenir dans des récipients en bois, ne ferions-nous pas mieux en attendant de continuer de faire ce que l'on a fait jusqu'à présent? Et si, l'an prochain, les distillateurs peuvent convaincre l'honorable monsieur qu'il y a un autre moyen, il pourra alors étendre cette disposition du bill.

M. COSTIGAN: Il serait peut-être aussi bien d'amender l'article dans le sens indiqué par l'honorable monsieur, pour qu'il ne s'applique qu'à l'évaporation dans le bois.

L'amendement est adopté.

Sur l'article 9,

M. PATERSON (Brant): Le ministre a peut-être reçu, comme d'autres membres de la Chambre, une circulaire renfermant des représentations très fortes au sujet de cet article. C'est une circulaire expédiée de Montréal. Elle fait remarquer que l'effet de cet article est simplement de créer un monopole de la fabrication des liqueurs. Sans m'y fier entièrement, je crois que, lorsque la question viendra devant la Chambre, le ministre devrait donner des explications. La circulaire dit aussi que, si l'on exige que les distillateurs gardent le whiskey pendant une période de deux années avant de pouvoir en disposer pour la consommation, il faudra un capital si considérable pour se livrer à cette industrie que le petit nombre de ceux qui y sont actuellement engagés en auront le monopole.

M. COSTIGAN: J'ai vu la circulaire dont parle l'honorable monsieur, je suis persuadé que les objections à cet article viennent de personnes intéressées dans la fabrication de spiritueux et de vinaigres méthylés, parce que le bill ne renferme pas de disposition qui leur permette d'obtenir des spiritueux pour les fins de leur industrie. Quant au monopole que l'on appréhende, je ne crois pas qu'il soit beaucoup à craindre, mais j'ai l'intention de faire disparaître même le sujet de cette plainte. Je propose que l'on ajoute ce qui suit à l'article:

Pourvu toujours que les spiritueux puissent en tout temps être entrés et enlevés pour la consommation pour des usages chimiques ou manufacturiers seulement, lorsque cette entrée et cet enlèvement seront faits et effectués conformément aux règlements établis à ce sujet par le gouverneur en conseil; et pourvu aussi que, pour ce qui regarde les distilleries établies après le 1er jour de juillet 1887 par une personne qui n'avait pas une licence de distillateur le 1er jour de juillet 1885, le distillateur porteur d'une licence pour cet objet puisse entrer et enlever pour la consommation pour n'importe quel usage, un tiers du produit de cette distillerie en tout temps après sa fabrication pendant les deux premières années qui suivront la licence relative à cette distillerie, et que pendant les trois premières années en question la personne ayant cette licence puisse entrer et enlever pour la consommation pour n'im-

porte quel usage un tiers du produit de cette distillerie, qui sera fabriqué depuis au moins douze mois.

Ceci aura pour effet de soumettre graduellement à l'application de cet acte les nouvelles distilleries que l'on pourra établir.

M. PATERSON (Brant) : Le ministre est tombé dans une autre difficulté en essayant de remédier à celle-ci. Pendant la discussion des résolutions, l'autre soir, la raison la plus forte que l'on ait fait valoir pour cette modification de la loi a été que l'on avait démontré qu'il était malsain de faire usage des spiritueux trop tôt après qu'ils avaient été distillés, et que le gouvernement avait fait ce changement à la loi dans l'intérêt de la santé publique. Mais l'amendement que l'honorable monsieur propose a pour objet de faire parvenir au public un tiers de la quantité que le distillateur pourra fabriquer dans cet état dangereux. Je ne sais pas s'il pourrait trouver un remède à cette difficulté.

M. COSTIGAN : Je crois que l'honorable monsieur aurait dû laisser faire ce discours par un autre. Dans son premier discours il a représenté une certaine classe de la population qui avait lancé ces circulaires comme dénonçant cet article, parce qu'on essayait par là de confier à un petit nombre de distillateurs la fabrication des liqueurs dans ce pays. J'ai expliqué à l'honorable monsieur comment je me proposais de faire disparaître cette objection. Il se lève ensuite, et aborde l'autre côté de la question, disant qu'après avoir demandé à la Chambre d'adopter ce principe, parce que le whiskey mûr était meilleur pour les consommateurs au point de vue de la santé, je vais maintenant faire distribuer au public un tiers du produit des nouvelles distilleries sans que l'article soit mûr. Il peut y avoir du bon dans cet argument, mais nous ne pouvons pas toujours faire ce que nous désirons. L'honorable monsieur admettra que si cette loi est adoptée, le gros des spiritueux fabriqués dans le pays tombera sous l'application de cet acte. Néanmoins, afin de ne pas paraître injustes à l'égard des nouveaux distillateurs, nous leur permettons de disposer d'un tiers de la quantité qu'ils pourront fabriquer, sans qu'il soit mûr.

M. BLAKE. Il y a des gens qui deviennent endurcis. Pourrions-nous faire quelque arrangement par lequel ils ne vendraient qu'aux personnes endurcies, qui n'en souffriraient pas ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre sait-il si cette restriction qu'il propose a été établie ailleurs ? Si oui, où l'a-t-elle été ?

M. COSTIGAN : Je ne connais pas d'autre pays où elle soit en vigueur ; mais ce n'est pas là une raison pour que nous ne l'établissions pas ici.

M. EDGAR : C'est très bien de dire que cette mesure a pour objet l'hygiène publique. Je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre se laisse tromper par cette histoire. Je crois que tout le monde comprend que cette mesure a pour objet de donner un monopole à quelques distillateurs puissants. Il n'y en a qu'un petit nombre dans le pays, et malgré les concessions que l'honorable monsieur propose de faire, le bill empêchera que d'autres ne s'engagent dans cette industrie. Peut-être est-ce ou peut-être n'est-ce pas une bonne chose pour le pays que de donner des monopoles pour la fabrication du whiskey ; mais ce sera le résultat de cette mesure. Supposons qu'un nouveau distillateur ait la permission d'enlever une faible partie du nouveau whiskey qu'il aura fabriqué ; lorsqu'il ira un peu plus loin, il ne pourra en enlever aucune partie, et il lui faudra un capital énorme pour continuer ses opérations. Je ne suppose pas qu'aucun distillateur actuellement engagé dans cette industrie puisse continuer ses opérations lorsque cet acte entrera en vigueur sans placer des millions de dollars dans cette partie de son commerce qui l'obligera à garder toute cette liqueur en magasin. Quelques-uns d'entre eux

M. COSTIGAN

seront obligés de déboursier \$2,000,000, \$3,000,000 ou \$4,000,000 pour cet objet, et de cette manière ils pourront mettre les autres dans l'impossibilité de se livrer à cette industrie aussi longtemps qu'ils le voudront, et ils créeront un monopole énorme. Si l'honorable monsieur peut montrer que ce monopole énorme devrait exister dans l'intérêt de la tempérance ou de la santé du public, il y aura une raison pour voter en faveur de cette modification de la loi. Autrement, il n'y aura pas de raison.

M. BLAKE : Nous devrions nous borner à employer la persuasion, et ne pas recourir à la prohibition ou à des restrictions. Nous devrions persuader sans argent les fabricants de liqueurs. L'honorable monsieur leur offre une magnifique prime pour garder leur whiskey en magasin, et les empêcher de le vendre pendant ces années-là avec les résultats dont on a parlé. Cela peut être très sérieux ; l'approvisionnement pourra en être restreint.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable monsieur a dit que je n'aurais pas dû prononcer les deux discours que j'ai faits, mais je ne me suis pas attaché à la circulaire. J'ai eu le soin de dire que je me bornais à la signaler. J'ai aussi fait allusion au fait que le ministre (M. McLelan) qui était auparavant chargé des résolutions, avait dit que l'objet de cette disposition était de protéger la santé publique, et j'ai dit que l'honorable monsieur (M. Costigan) ne pouvait concilier ses deux amendements. La circulaire disait qu'il n'était pas nécessaire pour la santé publique que la liqueur fût gardée en magasin, parce que cela n'améliorerait pas la qualité du whiskey, et que le nouveau procédé employé pour sa fabrication remédiait à cette difficulté relative à l'âge. Si l'honorable monsieur peut dire positivement qu'il soit absolument nécessaire, pour obtenir des spiritueux purs, que l'âge en soit indiqué, il contredira l'assertion contenue dans la circulaire à l'effet que l'âge n'est pas nécessaire pour obtenir la pureté des spiritueux. Si ce n'est pas nécessaire, la plainte que cet article tendra à créer un monopole semble avoir de la force.

M. COSTIGAN : Étant une fois arrivés à la conclusion de demander au parlement d'accorder une remise aux distillateurs de whiskey purifié dans le bois, le département, et non les distillateurs, a demandé si, dans le cas où ce whiskey étant mûr serait un article meilleur et pouvant être employé plus sûrement, il ne serait pas bien d'essayer de faire en sorte que l'on arrive à ne faire usage que de whiskey mûr.

M. BLAKE : Vous faites cela en permettant à ceux qui le gardent de faire un profit.

M. COSTIGAN : Nous le faisons davantage par le 2ème article. L'honorable monsieur a dit, en parlant de cette circulaire, qu'il y avait d'autres procédés chimiques au moyen desquels on pouvait atteindre le même résultat, savoir, la maturité des spiritueux. D'après tout ce que nous pouvons apprendre, 9 sur 10 sont d'avis que le seul moyen d'améliorer la qualité du whiskey ou de le faire mûrir c'est de le laisser vieillir dans le bois. Quant au procédé mentionné dans la circulaire, j'ai appris—j'ignore si c'est vrai, ou non—que l'on peut, par quelque procédé chimique, introduire dans le whiskey des éléments ou des drogues qui cachent les éléments pernicieux qu'il faut faire disparaître par l'évaporation, mais que lorsqu'on vient à employer le whiskey on constate qu'il renferme encore ces éléments pernicieux.

M. BLAKE : Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait réussi par aucun procédé chimique ou mécanique à cacher, beaucoup moins à faire disparaître les parties pernicieuses de l'article. Tout le monde sait que le pain frais est malsain, et que l'on devrait le garder quelque temps avant de s'en servir. Restreignons la consommation du pain frais.

Sur l'article 10,

M. PATERSON (Brant) : En vertu de cet article, quiconque exposera ou offrira en vente, ou enlèvera du lieu de fabrication quelque produit mélangé non désigné par une étiquette ou une étampe, conformément aux dispositions ci-dessous, sera passible d'une amende de \$50. Une personne innocente qui ne connaît rien de la loi, et l'on ne doit pas s'attendre à ce que cette loi soit connue d'autres que de ceux à qui elle s'appliquera, en leur qualité de fabricants, et qui achète et vend de bonne foi un produit mélangé, contrairement aux dispositions de cette mesure, sera passible de cette amende.

L'amende devrait être imposée au fabricant, et non à la personne innocente, à moins que le ministre n'ait quelque raison pour proposer ceci. Je ne sais pas pourquoi nous prendrions cette nouvelle précaution, qui pèse non sur le fabricant, mais sur l'acheteur innocent.

M. COSTIGAN : Je crois que le paragraphe peut être interprété comme cela, bien que ce ne soit pas là l'intention.

M. PATERSON (Brant) : Alors nous ferions mieux d'en modifier la rédaction.

M. COSTIGAN : Les mots " toute personne qui enlèvera pour l'offrir en vente " répondraient à l'objet.

M. PATERSON (Brant) : Je suis parfaitement de l'avis du ministre qu'il faut établir des dispositions rigoureuses pour prévenir la fraude, mais on délivre tous les ans des licences à des fabricants de produits mélangés, et il se peut qu'un droguiste ou un épicier ait l'habitude d'acheter un article mélangé chez un certain fabricant de ce produit, et qu'après l'expiration de la licence, et sans que cette dernière ait été renouvelée, le marchand continue à acheter de celui qui fabrique illégalement ce produit mélangé sans savoir qu'il n'a pas de licence. Le danger c'est que la personne innocente puisse souffrir pour le coupable. Dans l'hypothèse que je viens de faire, le droguiste ou l'épicier serait passible de l'amende, bien que complètement innocent.

M. COSTIGAN : Je crois que si nous faisons le changement que j'ai suggéré, nous remédierons à la difficulté. Si un homme a continué de faire affaires avec une maison, il verra qu'il y a quelque chose d'irrégulier si les marchandises ne portent pas d'étiquette.

M. PATERSON (Brant) : Alors le ministre s'en remet à l'étiquette comme avis au marchand qui achète ?

M. COSTIGAN : Oai.

Sur l'article 17,

M. PATERSON (Brant) : Dans cet article, les mots " connaissant le fait " que renfermait l'ancien acte, ont été laissés de côté. J'aimerais à savoir pourquoi, car il me semble que l'officier devrait connaître le fait avant de saisir.

Le bill est rapporté, et les amendements adoptés en concours.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

SUBVENTIONS A DES CHEMINS DE FER.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier certaines résolutions proposées à l'effet d'accorder des nouvelles subventions y mentionnées pour la construction des chemins de fer qui y sont décrits.

Les résolutions que j'ai à proposer à cette Chambre d'étudier se rapportent à un sujet très important, qui touche au chemin de fer du Pacifique canadien. Ce parlement a voté du chemin de fer du Pacifique canadien de fortes subven-

tions, afin que le réseau des chemins de fer d'Ontario et de Québec puisse être relié par cette ligne à l'océan Pacifique, et aussi afin que nous puissions ouvrir les territoires du Nord-Ouest, et former, en comprenant la province de la Colombie-Anglaise, un grand pays s'étendant d'un océan à l'autre. Cette politique a été suivie d'année en année, et nous sommes maintenant à la veille de voir le chemin de fer du Pacifique terminé depuis l'océan Pacifique jusqu'à la cité de Montréal. Le fait est que dans très peu de mois la réalisation de nos désirs dans ce sens sera un fait accompli ; et cette grande entreprise aura été complétée dans un peu plus de la moitié du temps stipulé en premier lieu. Mais ce grand chemin ne produirait pas tous les résultats que le parlement et le peuple en attendent si nous allions arrêter à mi-chemin, et ne le construire que depuis la côte du Pacifique jusqu'à la cité de Montréal.

La politique de ce gouvernement a été de relier ce chemin non seulement au port de Montréal, mais aussi de le prolonger jusqu'au port de Québec, pour l'été, dans tous les cas, et de le mettre en communication durant l'hiver avec les ports de mer des provinces maritimes au moyen d'un prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien, à partir de Montréal. Cette politique a été promulguée et appuyée par des actes du parlement, passés pendant la dernière session, et par lesquels nous avons voté pour une ligne directe devant s'étendre de Montréal aux ports de mer des provinces maritimes, une somme annuelle durant un certain nombre d'années afin d'aider à la construction de ce prolongement de Montréal à Saint-Andrews, Saint-Jean et Halifax. D'un autre côté, le parlement a, à sa dernière session, exprimé le désir que le chemin de fer du Pacifique Canadien soit prolongé de Montréal jusqu'à Québec par la rive nord du Saint-Laurent. Un acte du parlement a été passé à cet effet, et on y a inséré certaines conditions par lesquelles la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pouvait prolonger sa ligne de Montréal à Québec, ou, à défaut de cela, certaines autres conditions ont été insérées dans la loi.

La politique du parlement et de ce gouvernement a donc été que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien étendrait sa ligne sur la rive sud du Saint-Laurent jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes, et sur la rive nord du Saint-Laurent par le chemin de fer de la rive nord jusqu'à Québec, et de là par l'Intercolonial.

Pour suivre cette politique, le gouvernement a eu l'honneur de soumettre à cette Chambre certaines résolutions dont la première se rapporte au prolongement de l'Intercolonial, ou à un embranchement de l'Intercolonial, si vous pouvez l'appeler ainsi, depuis la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Quelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmonston, au Nouveau-Brunswick.

Au cours d'une session précédente, en 1882, le parlement a passé l'acte 45 Vict., chap. 14, par lequel il a accordé certaines subventions à certains chemins de fer, et parmi ces dernières il s'en trouvait une pour une ligne devant partir d'une endroit de l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Quelle, dans la province de Québec, et s'étendre jusqu'à Edmonston, au Nouveau-Brunswick, \$3,200 par mille, ou une subvention n'excédant pas \$240,000. Cette subvention a été accordée en 1882, mais on a constaté qu'elle était insuffisante pour accomplir ce que le parlement avait en vue ; de plus, l'arpentage de la ligne a démontré que cette dernière a 83 milles de longueur, lorsque l'on croyait qu'elle n'en avait que 75, et, en conséquence la subvention votée par le parlement, à sa session de 1882, a été trouvée insuffisante, parce que 8 milles se trouvaient n'être pas subventionnés. L'intention du gouvernement est de demander à cette Chambre d'approuver une augmentation de la subvention de \$2,800 par mille, afin de la porter à \$3,000 par mille ; et quant aux 8 milles que la ligne a en sus des 75, la proposition du gouvernement est de voter \$6,000 par mille, afin qu'il y ait une subvention de \$6,000 par mille pour les 83 milles.

Ce chemin est important. C'est un chaînon important, car il reliera la cité de Québec, le district de Québec, et une grande partie de la province de Québec, qui ne peuvent être mis en communication avec les provinces maritimes au moyen de la ligne directe projetée devant partir de Montréal et passer par les townships de l'Est sur la rive sud; il les reliera à Saint-Jean et aux autres ports des provinces maritimes, et développera en même temps la partie nord du Nouveau-Brunswick, qui n'a aujourd'hui aucun chemin de fer. Cette route facilitera aussi, par le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien depuis Montréal jusqu'à Québec, les relations commerciales d'une grande partie de la province de Québec avec la province du Nouveau-Brunswick, et *vice versa*. Nous sommes en conséquence d'avis que la proposition du gouvernement d'aider à ce chemin et d'augmenter sa subvention de manière à assurer sa construction sera acceptable à cette Chambre de même qu'au pays.

J'arrive maintenant à la ligne courte projetée sur la rive sud du Saint-Laurent. Conformément à la promesse faite à cette Chambre pendant la dernière session, que le gouvernement ferait faire des arpentages convenables afin de s'assurer quelle ligne était la meilleure et la plus courte entre Montréal et les ports de mer des provinces maritimes, le gouvernement, par l'intermédiaire du département des chemins de fer, a donné aux ingénieurs instruction d'aller examiner le pays et certaines routes, pour voir laquelle était la plus désirable, la plus courte et la meilleure pour le pays, et pour atteindre le but que le parlement avait en vue en votant pour cet objet une certaine somme d'argent qui devait être payée pendant un certain nombre d'années.

Ces lignes sont arpentées: (1) à partir de Montréal, *vid* Sherbrooke, le lac Moorehead et Mettawamkeag; (2) Montréal *vid* Sherbrooke, au nord du lac Moorehead et de Canterbury; (3) Montréal, *vid* Québec et Hartland; (4) Montréal par la Rivière-Onelle ou Saint-Roch, et Edmonston; (5) Montréal, *vid* Québec, la Rivière-du-Loup et Edmonston. Ces cinq lignes ont été examinées et arpentées, et les ingénieurs, après avoir exécuté leurs travaux, ont fait rapport aux quartiers généraux, et pendant l'hiver ils ont préparé des plans et des devis. Le résultat a été le suivant, pour ce qui regarde le nombre de milles, les courbes et les rampes: —Je devrais plutôt faire la comparaison entre les différentes lignes, du même point au même point; de cette manière les honorables messieurs verront plus clairement la différence dans la longueur et sous d'autres rapports, jusqu'à St.-Andrews, Saint-Jean et Halifax, respectivement.

Par la route sud *vid* Mettawamkeag et Macadam jusqu'à St.-Andrews, 430 milles; par la route sud *vid* Canterbury jusqu'à St.-Andrews, 444 milles; par la route nord *vid* Québec et Saint-Charles jusqu'à St.-Andrews, 491 milles; par la route nord *vid* Québec et Saint-Roch jusqu'à St.-Andrews, 543 milles; par la route nord *vid* Québec et la Rivière-du-Loup jusqu'à St.-Andrews, 578 milles; de sorte que la longueur respective de ces cinq lignes est comme suit: 430, 434, 491, 543 et 578 milles. Maintenant, pour jusqu'à Saint-Jean, en prenant les routes dans le même ordre, nous avons d'abord la route sud par Mettawamkeag, 472 milles; par la route de Canterbury, 472 milles; par la route nord *vid* Québec et Saint-Charles, 517 milles; par Québec et Saint-Roch, 569 milles; et par la Rivière-du-Loup, 604 milles; de sorte que les distances jusqu'à Saint-Jean sont les suivantes: 472, 472, 517, 569 et 604. Les distances jusqu'à Halifax sont comme suit: Par la route de Mettawamkeag, 720 milles; par Canterbury 721 milles; par Québec et Saint-Charles, 744 milles; par Québec et Saint-Roch, 796 milles; et par Québec et la Rivière-du-Loup, 831 milles; distances jusqu'à Halifax, 720, 721, 744, 796, 831.

Les rampes jusqu'à St.-Andrews, Saint-Jean et Halifax, par la première route, sont de 74 pieds au mille; sur la route sud par Canterbury, 74 pieds au mille; par Québec et Saint-Charles, 85 pieds; par Québec et Saint-Roch, 85; par

Sir HECTOR LANGEVIN

Québec et la Rivière-du-Loup, 85; de sorte que les rampes varient de 74 pour les deux premières lignes à 85, maximum des trois autres.

Les courbes, pour la première route, sont de 6, 6 et 10, respectivement, jusqu'à St.-Andrews, Saint-Jean et Halifax, et elles sont les mêmes pour la route de Canterbury. Pour la route de Québec et Saint-Charles, elles sont de 6, 10 et 10. Pour la route de Québec et Saint-Roch, elles sont de 10, 10 et 10 jusqu'à St.-Andrews, Saint-Jean et Halifax, respectivement et elles sont les mêmes pour la route de la Rivière-du-Loup, de sorte que les distances jusqu'à St.-Andrews, Saint-Jean et Halifax sont plus courtes, par la route de Mettawamkeag, bien que la différence entre cette ligne et celle de Canterbury ne soit pas très grande. Quant à St.-Andrews, elle est de 14 milles de plus; à Halifax, 1 mille de plus, et aux autres elle est encore plus grande.

Maintenant, M. l'Orateur, je crois que la Chambre désirera savoir quels sont les chemins de fer qui forment ces différentes lignes—ou, au moins, la ligne la plus courte; et, naturellement, je nommerai les autres, si les honorables messieurs le désirent.

Je vais commencer par celle de Mettawamkeag. Cette ligne sera formée, depuis Montréal jusqu'à St.-Andrews, du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, 20 milles, construits; puis de la section "A," arpentée, 80 milles, non construits; ensuite de l'Intercolonial, 89 milles construits; puis de la section "C," arpentée, 136 milles non construits; ensuite du chemin de fer Européen et Nord-Américain, 62 milles construits, et enfin du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada, 43 milles construits; de sorte que la ligne jusqu'à St.-Andrews vous donne 214 milles de chemin de fer construits, et 216 milles non construits, ce qui forme les 430 milles. Jusqu'à Saint-Jean les lignes sont celles du Montréal, Portland et Boston, 20 milles construits; la section "A" arpentée, 80 milles non construits; l'Intercolonial, 89 milles construits; la section "C" arpentée, 136 milles non construits; le chemin de fer Européen et Nord-Américain, 62 milles construits. Toutes ces lignes sont les mêmes que celles de la première route, et les suivantes sont différentes: le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, au lieu du Nouveau-Brunswick et du Canada, 85 milles construits, soit 256 milles construits, et 216 milles à construire. Puis, de Montréal à Halifax, par la même route, nous avons le Montréal, Portland et Boston, le même que dans le premier cas; 20 milles construits; la section "A" arpentée, 80 milles à construire; l'Intercolonial, 89 milles construits, la même chose que pour les précédents; la section "C," arpentée, 136 milles à construire; le chemin de fer Européen et Nord-Américain, 62 milles construits; tandis que les lignes suivantes sont différentes: le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, 19 milles construits; non arpenté, 113 milles; l'Intercolonial, 201 milles construits; ce qui forme un total de 391 milles construits depuis Montréal jusqu'à Halifax, et de 32 milles à construire. C'est la même chose pour les deux autres, plus 113 milles à construire. C'est là la route *vid* Mettawamkeag. J'ignore si la Chambre désire également les chiffres pour les autres routes; si elle les veut, je vais les lui donner.

Quelques VOIX: Oui.

Sir HECTOR LANGEVIN: Par la deuxième route, qui est celle de Canterbury, nous avons, entre Montréal et St.-Andrews, le Montréal, Portland et Boston, 20 milles construits; la section "A" arpentée, 80 milles à construire; l'Intercolonial, 89 milles construits; la section "B" arpentée, 191 milles à construire; le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada, 64 milles construits; soit un total de 172 milles construits, et 271 milles. Puis, de Montréal à Saint-Jean, par la route de Canterbury, nous avons le Montréal, Portland et Boston, 20 milles construits; la section "A" arpentée, 80 milles à construire; l'Intercolonial, 89 milles construits; la section "B" arpentée, 217

milles à construire; le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, 66 milles construits, soit, de Montréal à Saint-Jean, 175 milles construits, et 297 milles à construire. De Montréal à Halifax, nous avons le Montréal, Portland et Boston, 20 milles construits; la section "A" arpentée, 80 milles à construire; l'Intercolonial, 89 milles construits; la section "B" arpentée, 212 milles à construire; non arpenté, 119 à construire; l'Intercolonial, 210 milles construits; soit un total de 310 construits, et de 411 milles à construire. Par la troisième route, qui est la route du Nord *via* Québec et Saint-Charles :

		Construits. A construire	
De Montréal à St-Andrews—			
Chemin de fer de la Rive Nord	172	.....
" " Intercolonial.....	15	.....
Section "D" arpentée.....		197	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada	107	.....
Total.....	294	197	
De Montréal à Saint-Jean—			
Chemin de fer de la rive Nord.....	172	.....
" " Intercolonial.....	15	.....
Section "D" arpentée.....		197	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	64	.....
Embranchement de Frédéricton	23	.....
Chemin de fer de Saint-Jean et du Maine.	46	.....
Total.....	320	197	
De Montréal à Halifax—			
Chemin de fer de la Rive Nord	172	.....
" " Intercolonial	15	.....
Section "D" arpentée.....		197	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	64	.....
Non arpenté		95	
Chemin de fer Intercolonial.....	201	.....
Total.....	452	292	

Par la quatrième route, *via* Québec et Saint-Roch:—

		Construits. A construire.	
De Montréal à St-Andrews—			
Chemin de fer de la Rive Nord.....	172	.....
Chemin de fer Intercolonial.....	59	.....
Section "E" arpentée.....		105	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	113	.....
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada.....	94	.....
Total.....	438	105	
De Montréal à Saint-Jean—			
Chemin de fer de la Rive Nord.....	172	.....
Chemin de fer Intercolonial.....	59	.....
Section "E" arpentée.....		105	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	164	.....
Embranchement de Frédéricton.....	23	.....
Chemin de fer de Saint-Jean et du Maine.	43	.....
Total.....	464	105	
De Montréal à Halifax—			
Chemin de fer de la Rive Nord.....	172	.....
Chemin de fer Intercolonial.....	59	.....
Section "E" arpentée.....		105	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	164	.....
Non arpenté.....		95	
Chemin de fer Intercolonial.....	201	.....
Total.....	596	200	

La dernière route est celle du nord *via* Québec et la Rivière-du-Loup :

		Construits. A construire.	
De Montréal à St-Andrews—			
Chemin de fer de la Rive Nord.....	172	.....
" " Intercolonial.....	116	.....
Section "F" arpentée.....		83	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	113	.....
" " du Nouveau-Brunswick et du Canada.....	94	.....
Total.....	495	83	

De Montréal à Saint-Jean—			
Chemin de fer de la Rive Nord	172	.....
" " Intercolonial.....	116	.....
Section "F" arpentée.....		83	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	164	.....
Embranchement de Frédéricton	23	.....
" " de Saint-Jean et du Maine ...	46	.....
Total.....	521	83	
De Montréal à Halifax—			
Chemin de fer de la Rive Nord.....	172	.....
" " Intercolonial.....	116	.....
Section "F" arpentée.....		83	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick....	164	.....
Non arpenté		95	
Chemin de fer Intercolonial.....	201	.....
Total.....	653	178	

Les honorables messieurs voient par ces distances, que la route de Mettawamkeag et Macadam, de 430 milles, est la plus courte; vient ensuite celle de Canterbury, de 444 milles; et les autres ont respectivement 491 milles, 543 milles et 578 milles. Par la route de Mettawamkeag, le nombre de milles à construire jusqu'à St-Andrews et Saint-Jean est de 216 milles. On a constaté que cette route est la plus courte des cinq qui ont été arpentées. L'objet était, si possible, de trouver une route entièrement sur le territoire canadien. La seule ligne qui se trouve entièrement sur le sol canadien est celle de la Rivière-du-Loup, qui a 578 milles jusqu'à St-Andrews, comparés à 430 milles par la route de Mettawamkeag et Macadam, ou la plus courte de 148 milles; jusqu'à Saint-Jean, la distance par la route de Mettawamkeag est de 472 milles, contre 604 par la route de la Rivière-du-Loup, soit une différence de 132 milles; jusqu'à Halifax, la distance par la route de Mettawamkeag est de 720 milles, contre 831 milles par la ligne de la Rivière-du-Loup, ce qui fait une différence de 111 milles jusqu'à Halifax. Les honorables messieurs remarqueront aussi que cette ligne courte—la plus courte que nous puissions trouver—est une ligne qui fera concurrence, autant que nous le pourrons, à la ligne de Montréal à Portland. Si je suis bien renseigné, la distance de Montréal à Portland est de 297 milles, et la ligne la plus courte que nous puissions trouver de Montréal à Saint-Jean, St-Andrews, Halifax ou Louisbourg, est beaucoup plus longue que celle-là; la plus courte jusqu'à St-Andrews est de 430 milles. En conséquence, malgré notre désir d'avoir une ligne, si possible, qui puisse avec quelque chance de succès faire la concurrence à la ligne de Portland, passant entièrement sur le territoire canadien depuis Montréal jusqu'à un port des provinces maritimes, nous n'avons pu arriver à la conclusion que nous pourrions adopter la ligne de la Rivière-du-Loup comme la ligne la plus courte.

Néanmoins, nous avons cru que cette grande partie de la province de Québec et de la région de l'Ottawa, dont une grande partie ne pouvait bénéficier de la ligne courte, de la ligne la plus courte que nous puissions trouver jusqu'à ces ports des provinces maritimes; nous avons cru, dis-je que cette région méritait d'être reliée à Saint-Jean, Halifax, St-Andrews, et d'autres ports des provinces maritimes, et nous avons dans ce but augmenté la subvention accordée pour ce petit bout de chemin de 83 milles, de la Rivière-du-Loup à Edmonston. Mais, tout en encourageant cette ligne, il nous a fallu chercher ailleurs la route praticable la plus courte dans ces circonstances, et après avoir examiné toute la question, nous avons constaté que cette ligne n° 1 devant s'étendre jusqu'à St-Andrews, Saint-Jean et Halifax—la route de Mettawamkeag, si nous pouvons la distinguer ainsi,—était la plus courte de toutes celles qui avaient été arpentées.

M. Light, un des ingénieurs employés à l'arpentage de certaines routes dans la province de Québec pour cet objet, nous a dit que l'on pourrait prendre en considération une autre ligne, appelée la ligne de combinaison; il nous a dit

que l'on pourrait peut-être en faire la ligne la plus courte; on nous a dit que cette ligne, qui avait été aussi étudiée par M. Wicksteed, passant par la vallée de la rivière Etchemin, dans la direction de Hervey, pourrait être la plus courte. Il était de notre devoir d'examiner cette ligne, et si on la trouvait plus courte que l'autre ligne, de voir si elle pouvait être regardée comme étant sous tous les rapports la meilleure ligne. Dans ces circonstances, j'ai fait préparer une autre carte pour cet objet, indiquant la ligne projetée de Mettawamkeag jusqu'à St-André et autres ports, et jusqu'à Louisbourg, qui, je l'espère, deviendra le plus grand port du Canada, le point où les steamers venant d'Europe se rendront en moins de temps qu'ils ne pourraient atteindre aucun autre port de ce continent, et en conséquence, démontrera qu'après tout lorsque les pionniers européens de ce pays, les Français, ont choisi Louisbourg comme un grand boulevard contre leurs ennemis, ils ont réellement choisi le port de l'avenir. Dans tous les cas, j'ai demandé à l'ingénieur en chef des chemins de fer de préparer cette autre carte, et d'y indiquer une ligne droite (*air line*) de Montréal à Louisbourg, c'est-à-dire, la ligne droite d'un point à l'autre.

J'ai fait tracer cette ligne, et la ligne de Mettawamkeag est mise en contraste ici avec les autres lignes passant par Québec et les autres parties du territoire; et comme résultat, cette ligne de Mettawamkeag est, à sa plus grande distance de la ligne droite, éloignée de cette dernière de 20 milles; c'est-à-dire que la distance jusqu'à la ligne droite, à partir du point de la route de Mettawamkeag le plus éloigné de la ligne droite, est de 20 milles, tandis que le point le plus éloigné des autres lignes passant par Québec se trouve à 80 milles de la ligne droite. Il est impossible de démontrer par aucun calcul qu'une ligne qui, à un certain nombre de points, est à 80 milles de la ligne droite, puisse être plus courte que l'autre ligne, qui, à son point le plus éloigné de la ligne droite, en est éloignée d'environ 20 milles. Il est évident que bien qu'il y ait des courbes, si, au lieu de mettre une courbe, vous tirez une ligne depuis Montréal jusqu'au point le plus éloigné, et une autre ligne jusqu'au point où elle touche à la ligne droite, sur la route de Québec, et que vous fassiez la même chose pour la route de Mettawamkeag, vous constaterez que cela forme deux triangles; et c'est une chose élémentaire que le côté le plus long d'un triangle est plus court que les deux autres côtés. En conséquence, si la distance depuis la base jusqu'au point le plus éloigné du triangle est de 20 milles, la route ou la longueur des deux côtés de ce triangle doit être plus courte que celle des deux côtés de l'autre triangle, dont la distance depuis la base jusqu'au point le plus élevé est de 80 milles. En conséquence, malgré tout l'intérêt que je porte à ma ville natale de Québec; malgré le désir de faire pour elle tout ce qui dépendait de moi, les faits sont des faits, la vérité est la vérité, et je dois me conformer aux faits et à la vérité.

Je n'ai qu'à regarder laquelle de ces lignes est la plus courte, laquelle est la meilleure, et laquelle nous devons adopter, afin de mettre à exécution la politique du parlement et de ce gouvernement, politique qui consiste à relier, à Montréal, le chemin de fer du Pacifique canadien aux ports des provinces maritimes par la ligne la plus courte. Comme résultat de cet examen, le gouvernement est arrivé à la conclusion de recommander l'adoption de la route de Mettawamkeag comme étant la plus courte et la meilleure. Je crois que ceci suffira pour aujourd'hui dans tous les cas, comme l'exposé des raisons pour lesquelles le gouvernement croit devoir choisir cette ligne.

J'arrive maintenant à la troisième partie de ces résolutions, celle qui a trait au prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien depuis Montréal jusqu'à Québec, par la rive nord du Saint-Laurent et le chemin de fer de la Rive Nord. La Chambre se rappelle sans doute que l'an dernier un acte a été passé autorisant certaines subventions pour

certaines lignes de chemin de fer y mentionnées. Parmi ces subventions, se trouvait la suivante :

Pour le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou depuis un autre point du chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'au port de Québec, de la manière que le gouverneur en conseil pourra approuver, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni un total de \$960,000.

Il a ensuite été décrété par l'acte que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pourrait dans les six mois à compter de l'adoption de l'acte, faire une convention avec la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, ou les autorités du chemin de fer de la Rive Nord, comme il est dit ici :

Acheter le chemin de fer de la Rive Nord depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec; ou pourra en obtenir le contrôle, ou faire, avec les propriétaires du dit chemin des arrangements qui permettent à la dite compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de prolonger son chemin jusqu'à Québec, à défaut de quoi les dispositions des trois articles suivants pourront avoir leur effet.

Cela n'a pas été fait. Les six mois se sont écoulés, et quelques autres mois, et le résultat a été que les autres articles de l'acte mentionné là auraient pu avoir leur effet, mais les dispositions de l'acte étaient que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pouvait faire un marché ou une convention, ou en venir à une entente avec certains individus ou certaines compagnies pour construire pour le chemin de fer du Pacifique le prolongement de sa ligne depuis Montréal, ou un autre point du chemin de fer du Pacifique, jusqu'à Québec, par la rive nord, et que lorsque cette convention entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et ces individus ou ces compagnies aurait été conclue et signée, ces derniers s'adresseraient au gouvernement du Canada pour en obtenir une charte, qu'autorisait l'acte, avec les pouvoirs donnés ordinairement à ces compagnies, et que le gouvernement pourrait alors leur promettre la subvention de \$960,000 votée par le parlement pour la construction de cette ligne, aux conditions nécessaires, naturellement, savoir, qu'ils devraient construire tant de milles, et ainsi de suite. Cela n'a pas été fait. Cet acte n'a pas eu l'effet qu'en attendaient le gouvernement et le parlement, et en conséquence il est resté lettre morte. Dans ces circonstances, le gouvernement, sachant que son intention et celle du parlement était de prolonger le chemin de fer du Pacifique depuis Montréal jusqu'à Québec, a cru devoir essayer d'obtenir ce résultat au moyen d'une nouvelle loi et d'une aide additionnelle, si la chose était possible. En conséquence, ces résolutions ont été soumises à la Chambre, mais elles devront être modifiées sous un ou deux rapports, et dans quelques minutes je dirai dans quel sens.

D'un autre côté, je dois dire que le gouvernement, désirant vivement donner suite à l'intention du parlement et à la sienne propre, est entré en négociations avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, ainsi qu'avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour s'assurer jusqu'à quel point ces compagnies seraient disposées à répondre aux désirs du gouvernement et du parlement; et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, qui contrôle le chemin de fer de la Rive Nord, au moyen du stock qu'elle possède, a déclaré au gouvernement qu'elle était prête à céder et à vendre le chemin de fer de la Rive Nord, de Montréal à Québec, moyennant certaines conditions de paiement pour rentrer dans ses déboursés, et l'embranchement de Jacques-Cartier, ou le chemin de fer de Jonction, à certaines conditions quant au prix, pour rentrer dans les fonds qu'elle a déboursés pour le stock de la compagnie, lequel ira, naturellement, avec le chemin qui sera transféré, et aussi pour certaines améliorations qu'elle a faites au chemin. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est disposée et prête à prendre le chemin de fer de la Rive Nord à ces conditions, de sorte que le chemin de fer de la Rive Nord serait transféré à la compagnie du che-

min de fer du Pacifique canadien avec le montant de la dette due au gouvernement de Québec sur ce chemin, ainsi que les obligations qui constituent la première hypothèque après le montant dû au gouvernement de Québec. Alors la compagnie du Grand-Tronc est prête à vendre, et elle a promis de vendre, et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est prête à accepter, et elle l'a déclaré. Dans ces circonstances, lorsque nous serons rendus à l'avant-dernier paragraphe de ces résolutions, je proposerai que tous les mots après le "chemin de fer de la Rive Nord," dans la quatrième ligne, soient retranchés jusqu'au mot "alors," dans l'avant-dernière ligne de la fin du paragraphe. Le gouvernement demandera aussi le pouvoir d'acheter ce chemin de fer, si on le juge nécessaire, pour l'objet pour lequel le parlement a voté l'argent, et il demandera en outre que ces mots soient ajoutés au paragraphe 6 :

Et, s'il était opportun de ce faire, pour faciliter cet accès

C'est-à-dire l'accès au port de Québec.....

Le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive Nord, et appliquer la dite somme de \$1,500,000, ou une partie d'icelle, pour aider à cette acquisition, et, après cette acquisition, il pourra céder ou louer ce chemin à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, sujet aux obligations que le gouvernement aura assumées en faisant l'acquisition.

Les honorables messieurs verront que l'on ne demande pas aujourd'hui à la Chambre de voter un million et demi, car nous avons déjà voté, pendant la dernière session, \$960,000, comme je l'ai dit y a quelques instants, pour le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien, ainsi que \$200,000 pour le chemin de fer de jonction de Jacques-Cartier; de sorte que nous demandons aujourd'hui, dans le cas où ce montant serait nécessaire; un crédit additionnel de \$340,000 pour atteindre le but que le gouvernement a en vue, et qu'il avait en vue en votant cette somme pendant la dernière session, et en passant deux ou trois lois depuis 1880.

Je crois, M. l'Orateur, avoir expliqué ces résolutions de manière à être compris; dans tous les cas, j'ai essayé de le faire, et je propose maintenant que vous quittiez le fauteuil et que la Chambre se forme en comité général pour étudier ces résolutions.

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

(En comité.)

Sur la résolution 1,

M. BLAKE: En 1882, le gouvernement nous a informés, lorsqu'il nous demandait de voter une subvention d'un peu moins de \$250,000 pour cet embranchement, qu'il était convaincu que ce montant serait suffisant pour atteindre le but que l'on avait en vue, qu'il avait fait les recherches nécessaires, et qu'il était persuadé qu'avec ce montant il pourrait obtenir la fin qu'il avait proposé au parlement d'obtenir. Le ministre vient maintenant de nous informer que le gouvernement a été trompé dans cette attente, et il nous soumet une proposition qui double la charge. Je désire savoir quelles sont les recherches que l'on a faites, les informations que l'on a reçues, et les promesses que l'on a obtenues, et sur lesquelles le gouvernement base cette estimation nouvelle et augmentée comme étant suffisante pour atteindre la fin désirée.

Sir HECTOR LANGEVIN: La meilleure réponse que je puisse faire c'est que, bien que cette loi ait été passée le 17 mai 1882, il y a plus de trois ans, le chemin n'a pas encore été construit. Une des compagnies a fait juste assez pour conserver son existence, comme toutes les autres compagnies de chemin de fer—juste assez pour conserver sa charte; mais le chemin n'a pas été entrepris. Si je me rappelle bien, il y a deux compagnies, une constituée dans la province de Québec, et l'autre dans la province du Nouveau-Brunswick; mais bien qu'il y ait deux compagnies, elles

n'ont pu obtenir l'argent nécessaire pour construire ce chemin. La subvention de \$3,200 par mille ne suffisait pas. Nous avons été informés par ces compagnies que si la subvention était élevée à \$6,000, elles pourraient sans aucun doute obtenir les fonds nécessaires à l'exécution de l'entreprise. Je suppose que l'honorable monsieur ne connaît pas très bien cette route, mais j'apprends que, bien qu'une bonne partie du chemin soit assez unie, il est loin d'en être ainsi pour une autre partie, où les rampes seront difficiles, et en conséquence ce sera un chemin difficile à construire. Je crois néanmoins que ce chemin depuis la Rivière-du-Loup ne sera pas plus difficile que la route du Nouveau-Brunswick.

M. BLAKE: Je n'ai pas réussi à me faire comprendre. Ce que j'ai dit, c'est qu'en 1882, lorsqu'on nous a demandés d'accorder cette subvention le gouvernement nous a informés qu'ayant fait les études nécessaires pour pouvoir parler de ce sujet, il était convaincu que cette somme serait suffisante pour atteindre la fin qu'il nous proposait, en donnant environ un quart de million, d'atteindre, savoir, une communication entre l'Intercolonial et Edmonston, par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Il n'a pas réussi à atteindre ce but. Les espérances qu'il a fait entrevoir au parlement ne se sont pas réalisées, et l'honorable nous dit que ce fait constitue la meilleure réponse à ma question. Or, je veux l'explication de ce fait. Ce à quoi j'objecte, c'est à ce que le gouvernement nous dise que certaines sommes seront suffisantes pour obtenir certains résultats, qu'il nous demande de voter ces sommes sur cette assurance, et qu'un peu plus tard il nous dise: Oh! elles ne suffisent pas; vous devez doubler le montant afin d'obtenir le résultat désiré. Je veux savoir comment il se fait que l'attente du gouvernement ne se soit pas réalisée, après qu'il eût fait les études nécessaires, et qu'il eût basé la déclaration au parlement sur le résultat de ces études. Ensuite je veux savoir quelle est la meilleure assurance qu'il y a maintenant, quelles nouvelles études ont été faites, quelles nouvelles informations on s'est procurées, qui permettent aujourd'hui au parlement de dire que même le double de l'argent assurera le résultat.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crois que la réponse que j'ai donnée en premier lieu est très bonne, et certainement la meilleure que l'honorable monsieur pût espérer dans les circonstances, savoir, le fait que, bien que l'argent ait été voté depuis trois ans, le chemin n'a pas encore été construit, bien que ce chemin soit très désirable, qu'il doive établir une communication directe entre la province de Québec et la province du Nouveau-Brunswick, et ouvrir un très beau pays, créer un commerce considérable entre les deux provinces; néanmoins la subvention que le parlement a autorisé le gouvernement à donner n'a pas été suffisante pour engager une compagnie à se charger de l'entreprise. Le fait qu'elle n'a pas été demandée prouve qu'elle n'était pas suffisante. L'honorable monsieur veut d'autres explications. Eh bien, l'honorable monsieur sait que depuis quelques années les chemins de fer de l'Amérique n'ont pas offert aux capitalistes de l'Angleterre des placements très favorables, et en conséquence ces chemins de fer que l'on croyait pouvoir construire à l'aide d'une subvention de \$3,200 par mille n'ont pas été construits, et personne n'a osé se charger de l'entreprise. Je ne vois pas que, pour ce qui regarde les provinces de la Confédération, il y eût une bonne raison pour porter les capitalistes à perdre confiance et à ne pas placer leur argent dans la construction de chemins de fer. Mais les honorables messieurs savent que la ligne qui nous sépare des Etats-Unis est une ligne politique, une ligne qui existe sur le papier et est indiquée par des bornes; mais c'est une ligne qui n'empêche pas les capitalistes de croire que les chemins de fer qui font faillite sur le côté américain, où l'on a majoré beaucoup de stock, sont de quelque manière unis à nos chemins de fer, et que, comme résultat, ceux qui ont placé des capitaux dans ces entreprises les ont perdus.

Les capitalistes ne font pas de différence entre les deux pays; ils les appellent tous deux l'Amérique, et, pour les raisons que j'ai indiquées, ils décident de n'y pas placer leur argent. Je sais parfaitement qu'il en est ainsi. Lorsque je suis allé en Angleterre pour divers objets, j'ai constaté qu'il y régnait une grande ignorance touchant la position du Canada. Les gens confondaient le Canada avec les États-Unis; c'était toujours l'Amérique; et en conséquence nous avions le malheur d'être mis sur le même pied que nos cousins de l'autre côté de la frontière, et de souffrir des méfaits de quelques-uns d'entre eux; et comme résultat, ces projets de chemins de fer n'ont pas eu le succès qu'on en attendait. Un très petit nombre de ces chemins de fer pour lesquels le parlement a voté une subvention de \$3,200 par mille ont jusqu'ici été entrepris avec succès. Un petit nombre d'entre eux ont été commencés, et on les construit lentement, peut-être trop lentement, au gré de ceux qui ont entrepris l'ouvrage. Dans le cas actuel, bien que ce chemin semble être très bon, nous voyons cependant que l'on ne peut trouver le capital nécessaire avec une subvention de \$3,200 par mille, mais il est très probable qu'un montant additionnel assurerait le succès que l'on n'a pas encore pu obtenir. J'espère que cette explication satisfera l'honorable monsieur.

M. BLAKE: Si j'acceptais l'explication comme satisfaisante je serais très facile à contenter. Je dis qu'il est arrivé que les déclarations faites en 1882 n'ont pas été justifiées par les faits. On nous a dit à cette époque que l'argent voté nous assurerait l'objet que nous avions en vue; j'ai dit l'autre jour, et je le répéterai ce soir, que c'est une chose très sérieuse pour le gouvernement que de proposer au parlement d'entrer dans diverses entreprises sur l'assurance que les subventions en argent seront suffisantes pour mettre à exécution les projets qu'il propose, et deux ou trois ans plus tard, ou un an plus tard, comme c'est le cas pour quelques-unes des propositions qui nous sont actuellement soumises, de venir dire: Nous étions dans l'erreur; mais vous avez approuvé la politique, et il nous faut maintenant fournir le montant que l'on nous dit devoir être suffisant pour assurer le résultat désiré. L'honorable monsieur connaît naturellement la jauge du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Les 75 ou 83 milles du chemin depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmonton auront-ils la jauge de l'Intercolonial, ou du chemin de fer du Nouveau-Brunswick?

Sir HECTOR LANGEVIN: J'apprends que la jauge des deux chemins est la même.

M. BLAKE: Alors la jauge sera la même que celle de l'Intercolonial?

M. WILSON: La jauge est la même.

M. BLAKE: Elle a été élargie. Puis l'honorable monsieur a dit que l'alignement serait égal à celui du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Il sait sans doute que ce chemin n'est pas regardé comme une ligne de première classe.

Sir HECTOR LANGEVIN: J'ai dit que la partie la plus difficile des 83 milles à construire serait meilleure que le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

M. BLAKE: C'est un chemin facile à construire.

Sir HECTOR LANGEVIN: C'est un chemin facile à construire sur une longue distance.

M. BLAKE: On me dit que la construction du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a coûté entre \$8,000 à \$9,000 par mille. Il a été construit à bon marché. J'en parle comme d'un chemin à jauge étroite. L'honorable monsieur a-t-il reçu de ceux qui se sont chargés de cette entreprise quelque estimation du coût probable de la construction des 83 milles?

Sir HECTOR LANGEVIN: Non.

Sir HECTOR LANGEVIN

M. BLAKE: Alors le gouvernement n'a aucune information touchant le coût probable du chemin de fer?

Sir HECTOR LANGEVIN: Pas plus que pour les autres chemins de fer. Nous supposons que la construction de cette ligne coûtera à peu près ce qu'ont coûté d'autres chemins de fer construits récemment dans d'autres parties du pays. En conséquence nous croyons qu'une subvention de \$6,000 par mille n'est pas trop forte.

M. BLAKE: Je puis faire remarquer que, comme sorte de compensation, je ne puis appeler cela une compensation pour les malheurs qu'a éprouvés le Canada par le fait que les capitalistes l'ont quelquefois confondu avec les États-Unis, et nos plus grandes ressources financières ayant ainsi été pendant quelque temps cachées aux yeux de l'univers, c'est un fait bien connu que la construction des chemins de fer sur ce continent a été très peu coûteuse depuis deux ans, en égard, en partie, à ces difficultés qui ont peut-être eu pour résultat qu'un bon nombre de chemins de fer projetés n'ont pas été construits, et en égard, en partie à l'état du commerce du fer, et à la réduction du coût des rails. Comme résultat, la construction de plusieurs lignes, particulièrement dans les États du Nord-Ouest, le Michigan, le Wisconsin, le Minnesota et d'autres—où la majoration dont a parlé l'honorable monsieur n'a pas eu lieu—coûte très peu de chose. On doit considérer cela lorsque l'on détermine le montant d'aide publique nécessaire. La première proposition faite au parlement était basée sur le principe suivant: la subvention de \$3,200 par mille, y compris les voies d'évitement, couvrirait le coût des rails et serait suffisante pour obtenir la construction du chemin. Le prix de l'acier est très bas, et le coût de la main-d'œuvre est aussi relativement réduit. Lorsque l'on nous dit maintenant que le coût de la construction du chemin sera double de ce qu'il aurait dû être, je crois que l'on devrait nous fournir des informations plus exactes au sujet du coût probable du chemin, et du projet financier de la compagnie. Nous avons déjà été désappointés, et maintenant que le gouvernement soumet à la Chambre un autre projet, il ne nous donne pas d'autres informations que celles qu'ont fournies ceux qui se sont chargés de l'entreprise, savoir, qu'ils n'ont pu construire le chemin avec une subvention de \$3,200 par mille, mais qu'ils croient maintenant qu'ils peuvent marcher avec \$6,000 par mille.

Je ne crois pas que cet examen préliminaire suffise pour servir de base à une subvention publique, et je crois que c'est d'autant plus important que cette subvention a été accordée il y a trois ans. Deux compagnies ont été constituées; elles ont fait quelque chose, dit l'honorable monsieur, et elles auraient dû, dans tous les cas, être en mesure de lui fournir des renseignements plus complets pour servir de base à l'assurance que, si cette somme est votée, elle sera suffisante pour obtenir la fin désirée.

M. LAURIER: L'honorable ministre voudra-t-il donner la raison de cette proposition alternative—une ligne par la Rivière-du-Loup, et l'autre par la Rivière-Ouelle?

Sir HECTOR LANGEVIN: Par l'acte de 1882, on a accordé une subvention pour un chemin de fer devant partir d'un point du chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, ou à la Rivière-Ouelle; naturellement, nous augmentons la subvention par cette résolution, et nous voulons qu'elle s'applique au même chemin de fer.

M. LAURIER: Cet acte a été passé en 1882, et depuis ce temps le gouvernement a fait faire une étude de la vallée de la Rivière-du-Loup. Il a eu le temps de décider quelle ligne il fallait subventionner. D'après mes informations, le gouvernement n'a pas fait faire d'étude de la vallée de la Rivière-Ouelle, et j'aimerais à savoir si l'on a l'intention de disposer de la subvention sans faire faire de nouvelles études.

Sir HECTOR LANGEVIN: Les études ont été faites par la compagnie.

M. LAURIER : Oui ; mais le gouvernement a jugé à propos de faire étudier une ligne par ses propres ingénieurs. A-t-il l'intention de donner la subvention sans nouvelles études, ou de n'en disposer qu'après que l'on aura fait une étude de la vallée de la Rivière-Ouelle ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le gouvernement a fait faire une étude pour un autre objet, et naturellement, il répond également à l'objet actuel. La compagnie a fait elle-même l'étude de la rivière Ouelle, et en conséquence les informations sont là. Elles sont complètes. La compagnie devra, naturellement, choisir la meilleure ligne dans l'intérêt du public, et le gouvernement devra s'assurer quelle ligne est la meilleure dans l'intérêt du public.

M. LAURIER : Je ne crois guère que ce soit là une bonne réponse. L'honorable ministre dit que l'étude a été faite dans le but de savoir, je suppose, s'il était dans l'intérêt public de subventionner cette ligne. Ça ne peut pas être pour un autre objet. La subvention a été avec l'idée qu'il était dans l'intérêt public de subventionner un de ces deux chemins. Si le gouvernement se propose de se passer des études dans un cas, qu'est-ce qui le mettra en mesure de choisir entre les deux lignes ?

M. COSTIGAN : Relativement à la déclaration de l'honorable chef de l'opposition, quant au coût du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, je crois qu'il a raison pour ce qui est du coût par mille ; mais on doit se rappeler que ce chemin a été construit comme chemin à jauge étroite, et de la manière la moins coûteuse et la plus rapide possible pour atteindre un point donné. Les courbes étaient d'un très faible rayon, et les ponts étaient d'un caractère temporaire. Il traversait la vallée de la rivière Saint-Jean, et l'on n'a pas rencontré de grandes difficultés au point de vue du génie civil, de sorte que c'était un chemin construit à très bon marché. Quant au coût, il a fallu élargir la jauge pour la rendre semblable à celle du chemin de fer Intercolonial ; en outre, depuis trois ou quatre ans on a travaillé à remplacer les ponts temporaires par d'autres meilleurs et d'un caractère plus permanent ; et non seulement l'on a l'intention de faire de ce chemin un chaînon de la ligne d'entier parcours, mais l'on veut encore l'améliorer considérablement, sous le rapport des courbes, etc. Soit que \$6,000 par mille suffisent ou non, je puis dire que la compagnie du Nouveau-Brunswick désirait beaucoup construire le chemin, car elle a déclaré à maintes reprises que si l'on accordait une subvention de \$6,000 par mille, elle était prête à pousser les travaux avec vigueur, et je ne doute pas qu'elle ne le fasse.

M. BLAKE : La compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a-t-elle fait quelque offre au gouvernement ?

Sir HECTOR LANGEVIN : L'ingénieur en chef dit que cette compagnie a offert, par l'intermédiaire de son président, de construire un chemin de fer, si on lui donne une subvention de ce genre.

M. BLAKE : Car j'ai demandé, il y a trois ou quatre mois, copie de la correspondance qui avait été échangée entre le gouvernement et toutes compagnies de chemins de fer, relativement aux propositions que je soupçonnais devoir être faites.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne suppose pas que l'on ait considéré que cette motion couvrait le cas actuel, car aucune subvention n'a été donnée à cette compagnie ou à une compagnie qui avait été constituée.

M. BLAKE : Quelle était la compagnie qui devait l'avoir ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Il y avait deux compagnies.

M. BLAKE : Oui ; et une des deux devait l'avoir. Je suppose que c'était la compagnie, mais elle n'était pas nommée dans la résolution, de sorte que l'on n'a pas cru que ça valait la peine de donner l'information au parlement.

M. COSTIGAN : Je puis dire que M. Barpee était vice-président ou gérant de ce chemin, et qu'il était ici ; et il m'a dit, au cours d'une conversation que j'ai eue avec lui que la compagnie considérait une subvention de \$6,000 comme suffisante pour pousser les travaux du chemin, bien qu'il n'eût pas l'air à y tenir beaucoup dans le temps. Mais il ajoutait que si cette subvention lui était accordée, la compagnie entreprendrait de pousser les travaux du chemin. Elle ne tenait pas à avoir la subvention, mais elle voulait voir construire le chemin.

M. BLONDEAU : Je voudrais savoir pour quelle raison la route a été changée. On nous dit qu'elle va de Saint-Roch à Edmonston, mais je connais une route qui a été étudiée, de la Rivière-Ouelle à Edmonston, et j'espère que le rapport de l'étude sera soumis avant que la question soit décidée.

M. LAURIER : Il se trouve que je sais qu'il n'a été fait aucune étude de la vallée de la Rivière-Ouelle. J'ai entendu aujourd'hui le ministre parler de la ligne de Saint-Roch. Quelle est cette ligne ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Il paraît que l'ingénieur qui a été envoyé pour faire l'étude de cette ligne a fait rapport qu'il ne pouvait atteindre la Rivière-Ouelle parce qu'il y avait des obstacles sur la route, et qu'il est sorti à Saint-Roch. Je ne sais pas à quelle distance cela se trouve de la Rivière-Ouelle, mais c'est dans la paroisse voisine ou la seconde paroisse de cet endroit, et c'est pour cela qu'on a donné à la ligne le nom de St-Roch.

M. LAURIER : Quel était l'ingénieur ?

Sir HECTOR LANGEVIN : M. Crawford.

M. BLONDEAU : Je suis surpris qu'il ne soit pas sorti là. Il lui fallait partir de la Rivière-Ouelle pour faire son étude, et il a fait cette étude avant que de faire l'étude de la Rivière-du-Loup, puis il a fait son rapport pour cette ligne ; c'était le même ingénieur, M. Crawford. On nous a promis le rapport de cette étude et nous ne l'avons pas encore.

M. BLAKE : D'après la déclaration de l'honorable ministre, il semble que l'ingénieur a fait tous ses efforts pour atteindre l'endroit indiqué par mon honorable ami. Le ministre dit que les obstacles offerts par le pays étaient trop considérables.

M. BLONDEAU : Tout ce que je sais c'est qu'il est parti de la Rivière-Ouelle pour aller à Edmonston, mais nous n'avons aucun renseignement à ce sujet. Nous devrions avoir le rapport de l'exploration. Je désire savoir quelle est la meilleure route ; si celle de la Rivière-du-Loup est la meilleure, je n'ai rien à dire.

M. BLAKE : Si l'ingénieur a commencé son étude à la Rivière-Ouelle pour aller à Edmonston, peut-être qu'il n'a jamais pu se rendre à Edmonston. Mais il est probable que si l'honorable ministre télégraphiait à l'ingénieur, il le trouverait quelque part entre la Rivière-Ouelle et Edmonston.

M. BLONDEAU : Il était obligé d'aller à Sainte-Anne au lieu de Saint-Roch, mais il n'est allé à aucun de ces endroits et il n'est pas allé à Edmonston ; il s'est contenté d'aller à la Rivière-du-Loup.

M. BLAKE : Et c'est comme cela que l'argent du public est voté.

Sur la résolution 2,

M. DODD : Je voudrais savoir pourquoi cette résolution diffère de celle qui a été présentée l'année dernière, en ce sens que Sydney et Louisbourg n'y sont pas comprises. J'espère que le gouvernement n'a pas l'intention de mettre en oubli cette partie importante de la Confédération, et que l'on fera quelque chose pour elle d'une façon ou d'une autre. Les réclamations de cette île ont souvent été exposées en cette Chambre ; et maintenant que le gouvernement impérial prend des mesures pour établir une station houillère pour

la protection de la marine canadienne, je crois que nous devrions avoir des renseignements sur la question de savoir si le gouvernement va augmenter les subventions déjà accordées, si l'on constate qu'elles sont insuffisantes pour assurer la construction d'un chemin de fer sur l'île. En cas de guerre ou d'invasion, je crois qu'il serait nécessaire que nous eussions une ligne de chemin de fer conduisant à quelque port de l'Atlantique sur cette île afin que les milices du Canada qui se sont montrées capables de défendre le pays puissent repousser un ennemi cherchant à détruire les houlâtres de cette partie importante du Canada. Je ne connais aucune partie de la Confédération à laquelle le gouvernement doive autant qu'à l'île du Cap-Breton, vu qu'aux dernières élections elle a envoyé ici 5 représentants pour soutenir le gouvernement, pour la première fois depuis la Confédération, et on ne devrait pas la mettre en oubli. Je crois que nous allons recevoir de la part de quelque membre du gouvernement l'assurance que quelque chose sera fait et que nous ne serons pas complètement oubliés, comme cette résolution telle qu'actuellement rédigée semblerait l'indiquer.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'on a déjà pris des mesures pour construire un chemin de fer à travers l'île du Cap-Breton, soit jusqu'à Sydney, soit jusqu'à Louisbourg, et qu'une compagnie a obtenu une charte à cet effet. Cependant il n'a jamais été fait d'étude de tracé au Cap-Breton, et c'est l'intention du gouvernement de s'adresser au parlement pendant la session actuelle et de lui demander un crédit d'abord pour une étude de tracé à travers l'île. Alors, je n'en sais rien, mais j'espère que la compagnie construira le chemin. Mon honorable ami en présentant ces résolutions a déclaré que nous nous attendons à ce que Louisbourg devienne un jour ou l'autre le grand port canadien sur l'Atlantique ; que c'est le plus rapproché de l'Europe, et que ceux qui ont réfléchi sur la question—par exemple, certains hommes tels que le président du chemin de fer du Pacifique canadien, M. Stephens, qui est très enthousiaste sur ce point—croient que ce sera plus tard le point de départ des paquebots qui transportent les passagers des États de l'Atlantique en Europe. Les gens qui craignent les longs voyages sur mer choisiront cette ligne. Je ne sais pas si cet espoir se réalisera, mais il n'y a aucun doute que le chemin de fer sera construit. Le gouvernement a montré qu'il était bien disposé vis-à-vis de cette ligne par le crédit de l'an dernier, et un crédit sera demandé pour l'étude du tracé.

M. VAIL : Un autre chemin de fer très important qu'on a oublié cette année est le chaînon devant relier Annapolis à Digby.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le chaînon absent.

M. VAIL : Le chaînon absent. Le crédit de \$3,000 par mille voté l'an dernier n'est pas tout à fait suffisant pour assurer l'achèvement du chemin, et j'espérais y voir ajouter une autre subvention de \$3,000 par mille cette année. Il faudra construire deux ou trois ponts très considérables, et j'espère que le gouvernement pourra ajouter encore \$3,000 à la subvention. Naturellement les petites provinces ne sont pas en position de pouvoir subventionner leurs chemins pour le présent.

M. BLAKE : Je félicite mon honorable ami (M. Dodd) de la façon admirable dont il manie le fouet, et des heureux résultats qu'il a obtenus au moyen de ce procédé. Ces résultats ne nous causent pas une surprise aussi agréable que celle que nous aurions ressentie si nous n'avions pas vu dans les journaux qu'une étude du tracé devait avoir lieu au Cap-Breton. Il est heureux pour mon honorable ami que la session se soit prolongée, car sans cela il n'aurait pas obtenu cette étude de ligne. Heureusement que nous sommes ici en juillet, et il a pu faire fondre la résistance du gouvernement au point d'obtenir cette étude ; et tandis que les autres parties de la Confédération reçoivent des chemins

M. DODD

de fer, l'honorable député va recevoir des ingénieurs. Je sais qu'il y aura beaucoup de difficulté à décider où le chemin passera ; c'est là une question délicate sur l'île. Quelle que soit l'union qui règne parmi les honorables députés en ce qui concerne leur premier devoir comme députés de l'île, devoir qui consiste à soutenir le gouvernement, il peut se faire qu'il y ait un peu de désaccord entre eux quant à la manière dont les ingénieurs devraient traverser l'île ; mais je ne veux pas troubler l'harmonie qui existe entre les membres de cette famille heureuse en m'étendant sur ce sujet.

M. GILLMOR : J'ai entendu avec plaisir le ministre des travaux publics parler aussi souvent de St-Andrews, mais je regrette que cet endroit ne soit pas mentionné dans ces résolutions. La troisième résolution se rapporte à une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux havres de Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, Mooshead Lake et Mattawamkeag, mais il n'y a pas un mot au sujet de St-André. Je crois que ce nom devrait être inséré, vu qu'il se présente le premier par ordre. Si c'est un oubli je souhaiterais qu'il fût inséré.

M. BLAKE : Je remarque qu'il y a un point au sujet duquel l'honorable ministre ne s'est pas expliqué avant que l'Orateur eut quitté le fauteuil. Naturellement cela ne tire pas à conséquence. Il ne s'agit que d'un peu plus de \$1,500,000. L'an dernier on nous a dit que les \$170,000 par année pendant quinze ans suffiraient pour obtenir le résultat indiqué par cette résolution, et maintenant la subvention doit être portée à \$250,000 pendant 20 ans, formant en tout une augmentation de \$1,500,000 au crédit proposé l'an dernier.

M. LANDRY (Montmagny) : Avant que cette motion soit adoptée, j'ai quelques mots à dire sur cette question.

D'abord, je dois exprimer mon regret que le gouvernement ait mis dans une seule résolution les trois questions qu'il soumet à l'approbation de cette Chambre. La résolution qu'il vient de proposer, et qui est maintenant sous considération, comporte un vote et en faveur de la Rivière-du-Loup à Edmunston et en faveur de la ligne courte par Sherbrooke, et en faveur du terminus qu'on veut donner à la ville de Québec. Ce terminus a été promis l'année dernière par le gouvernement ; il a été promis au pays tout entier, et par conséquent, le gouvernement est tenu de remplir cette promesse. Quant au choix de la ligne courte, cette question n'a pas été décidée l'année dernière par le gouvernement, et si je me rappelle ce que certains journaux ont dit—car je suis trop discret pour rapporter tout ce que j'ai entendu,—le gouvernement aurait été décidé à laisser le parlement choisir lui-même la ligne la plus courte.

Maintenant on est venu avec des explorations. Le gouvernement, on le sait, nous a promis des explorations, et les explorations les plus étendues et les plus complètes. Les a-t-il données ? Je ne pense pas qu'on ait obtenu tout ce que l'on est en droit d'attendre.

Pour ne citer qu'un seul exemple, je puis affirmer que parmi les rapports mis devant cette Chambre par le gouvernement, nous ne voyons nulle mention de l'exploration faite par un des officiers du gouvernement concernant la ligne qu'on appelle la *Combination line*. Cette ligne-là a été complètement ignorée. Non seulement cela, mais dans l'appréciation officielle que nous avons devant cette Chambre, nous voyons que le rapport adressé au département des chemins de fer par M. Light, a été violemment critiqué par l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, non seulement violemment critiqué, mais, je dois le dire, malicieusement, et je crois que je devrais employer un terme plus expressif encore pour qualifier cette critique.

Ainsi, M. le Président, dans ce rapport il est dit :

Mr. Light gives on page 7, the distance from Montreal to Hervey *via* Quebec as 248 miles. This should be 408 miles.

Voici la réponse. M. Light prétend qu'il a dit ceci :

What I did say, was: 'The distance from Montreal to Hervey via Quebec to build is 243 miles.' (See page 55, Engineer's Report). The omission of these two little words to *build* makes all the difference in the statement.

Et plus loin, l'ingénieur tombe encore sur M. Light au sujet d'une autre distance que M. Schreiber essaie de rectifier de la même manière malhonnête. Il termine comme ceci :

Mr. Schreiber concludes by saying: 'I have not looked into the matter of distances, etc., beyond the 7th page, but I fear they may be no more accurate than those I have remarked upon.'

L'ingénieur, M. le Président, a fait cette critique malhonnête, car c'est le mot, pour arriver à cette conclusion que le rapport de M. Light ne valait pas la peine d'être examiné.

Je crois qu'avant de procéder avec ces résolutions, avant de les adopter, avant de choisir avec le gouvernement la ligne courte par Sherbrooke et Mattawamkeag, nous devrions avoir les rapports que le gouvernement a promis l'année dernière, et en différentes circonstances.

Pour ma part, malgré toutes les bonnes dispositions que je puis avoir pour le gouvernement, je dois dire que je ne puis adopter ces résolutions tant que nous n'aurons pas un rapport exact des explorations qui ont été faites ou des explications plus satisfaisantes. On vient comparer la ligne de Mattawamkeag à n'importe quelle autre ligne, et nous voyons par le rapport même de M. Schreiber que 113 milles de cette ligne n'ont pas été explorés; on n'en connaît ni les rampes ni les courbes, et on n'a par conséquent aucunement les points de comparaison dont on aurait besoin pour comparer cette ligne avec une autre ligne.

L'honorable ministre des travaux publics disait tout à l'heure qu'il avait comparé cette *combination line* à l'autre ligne, mais le terme de comparaison qu'il a pris me paraît un peu extraordinaire; il a dit: Si nous traçons une *air line* nous voyons que la *combination line* se trouve éloignée de 80 milles de cette *air line*, tandis que la ligne de Mattawamkeag n'en est éloignée que de 20 milles.

Si la *combination line* devait être un chemin de fer construit aussi théoriquement que l'*air line*, je comprends que la comparaison pourrait avoir quelque justesse, mais quand on construit une ligne de chemin de fer, il faut non seulement tenir compte de la longueur du chemin, mais aussi des difficultés que rencontre une locomotive qui le parcourt.

Les courbes et les rampes sont autant de facteurs qu'il ne faut pas oublier de mettre en ligne de compte, lorsqu'il s'agit de constater les distances, et si une locomotive peut traîner 40 wagons sur un chemin qui sera plus ou moins élevé, et peut-être un peu plus long qu'un autre, il ne faudrait pas conclure que ce chemin est plus long qu'une ligne voisine plus courte en longueur, mais sur laquelle une locomotive ne pourrait traîner que vingt wagons grâce à la hauteur des rampes.

Si on consulte le profil du chemin—je l'ai devant moi et je me permettrai de le mettre sur le bureau de la Chambre afin que chacun puisse l'examiner—on voit que l'International a un niveau de 1,873 pieds et que le plus haut niveau de l'Intercolonial est de 750 pieds. Eh bien! on comprend facilement qu'une locomotive parcourant ce chemin avec 20 ou 30 chars à sa suite, rencontrera des difficultés telles que le chemin sera virtuellement plus long qu'un chemin en apparence plus court mais qui aurait des sommets plus élevés.

Il y a un rapport de M. Light soumis au gouvernement et qui est maintenant devant la Chambre. Ce rapport établit que ce qu'on appelle la *combination line* est de 10 milles plus court que la ligne par Mattawamkeag; par conséquent, si on veut choisir la ligne la plus courte, au lieu de faire un calcul théorique, comme l'honorable ministre des travaux publics a fait, on peut et l'on doit se guider sur les chiffres donnés par cet ingénieur, et adopter la *combination line*. Que l'on me prouve que ces chiffres-là sont faux, je serai le pre-

mier à ne pas les accepter et à me prononcer en faveur de la ligne par Mattawamkeag, mais tant que l'on ne m'aura pas prouvé que le rapport de M. Light est faux et que le rapport quant à l'autre ligne est exact dans tous ses détails, je crois que je n'ai pas devant moi les renseignements suffisants pour faire un choix judicieux, et dans ce cas il est de mon devoir d'exiger du gouvernement qu'il nous mette en possession de tous les documents nécessaires.

Voici un autre fait qui confirme mon assertion et qui en outre montre quelles sont les dispositions de l'ingénieur du gouvernement. M. Schreiber, dans son rapport, à la page 5, dit ceci :

The line between Quebec and Chathamcook has not been surveyed.

Voici ce que M. Light répond à cela :

I have always considered that a survey of this line was most important, and strongly recommended to Mr. Schreiber that it should be made, by telegram dated 18th August 1884. His reply was a *peremptory refusal*. Mr. Wicksteed's barometrical examination was subsequently ordered, having the result already stated of corroborating my figures.

C'est-à-dire que voici un ingénieur qui travaille dans les intérêts non seulement de la province de Québec mais dans les intérêts de tout le pays, car si on trouve une voie plus courte, passant par la ville de Québec, je crois que c'est le pays tout entier qui en profitera; voici un ingénieur qui demande au gouvernement la permission de faire une exploration instrumentale sur telle ligne, et l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement lui répond par un refus catégorique.

Eh bien! M. le Président, je crois que l'on n'a pas rendu justice au pays; l'on n'a pas rendu justice à la province de Québec, et l'on n'a pas rempli les promesses que le gouvernement a faites.

Pour faire choisir la ligne de Mattawamkeag de préférence à toute autre on vient dire qu'elle est plus courte de quelques milles que la *combination line* ou que n'importe quelle autre ligne. Et quel est l'argument que l'on fait valoir? On dit: c'est la ligne la plus courte, et par conséquent on doit la choisir, parce que le commerce prendra cette voie-là plutôt que toute autre qui serait plus longue. Mais, M. le Président, si on bâtit un pont à Lachine,—comme ce sera la conséquence nécessaire du choix de la ligne de Mattawamkeag—le même argument devra s'appliquer, et du moment que le commerce trouvera une voie plus courte pour se rendre à Portland par la voie de Portland à Montréal, la ligne du sud deviendra complètement inutile, car le commerce ne prendra jamais cette direction-là. L'argument qui vaut pour choisir entre les différentes lignes de Montréal aux ports maritimes est le même argument qui doit valoir pour le commerce, dans son choix de la ligne la plus courte, et amènera infailliblement le choix de la ligne de Montréal directement à Portland. Pour obvier à cet inconvénient il faut légiférer de manière à amener la construction de la continuation du Pacifique par la voie du Nord, ce qui alors fait reculer plus à l'est l'endroit où il traverse le fleuve, et le commerce se trouvant beaucoup plus éloigné dans son parcours des lignes américaines, aura plus de chance de passer par les provinces maritimes. Et à ce point de vue l'intérêt des provinces maritimes, de la province de Québec, et du pays tout entier est que la ligne qui doit diriger le commerce de Montréal aux provinces maritimes, traverse le fleuve à l'endroit le plus à l'est possible. D'autant plus que l'éloquence des chiffres établit d'une manière péremptoire que c'est cette voie-là que le gouvernement doit choisir, parce qu'elle assurera plus sûrement l'écoulement du commerce vers les provinces maritimes.

Je ne parle pas maintenant du terminus à Québec; la déclaration que vient de faire le gouvernement démontre que rien encore n'est fait, que tout au contraire reste à faire; des offres ont été faites, du moins on est en pourparlers à l'heure qu'il est avec le chemin de fer du Pacifique et le chemin de fer du Nord pour la vente de ce chemin; mais il n'y a rien

qui soit parfaitement conclu, et d'après les paroles mêmes de l'honorable ministre des travaux publics, il nous est annoncé... il dit qu'il proposera un amendement aux résolutions demandant le pouvoir, *if it should be expedient*, —il y a encore cette restriction-là,—si c'est opportun, d'acquiescer le chemin de fer du Nord de la compagnie du Grand Tronc pour le passer à la compagnie du Pacifique.

Comme je l'ai dit au commencement, je regrette que ces trois résolutions affectant trois questions distinctes aient été confondues dans une seule. Il y en a une, peut-être deux, qui peuvent nous convenir ; mais si l'une d'elles ne nous convient pas, alors, le gouvernement nous pardonnera de faire peser sur les résolutions toutes entières ce que nous ne pouvons pas accepter dans une clause comme celle que je viens de signaler en ce qui regarde la ligne courte.

Pour ces raisons, le gouvernement, avant de nous demander de voter sur ces résolutions, devra remplir les promesses qui ont été faites de faire une exploration entière des différentes lignes, exploration qui nous permette, à nous, députés qui sommes envoyés ici pour défendre les intérêts de nos commettants, de leur dire : Eh bien ! nous nous sommes rendus aux vues du gouvernement, parce qu'il nous a été prouvé, chiffres en mains, que cette voie était la plus courte. Mais tant que cette preuve ne nous sera pas donnée, je crois que nous ne pouvons pas accepter cette résolution.

M. HALL : En réponse à l'honorable député de Montmagny (M. Landry), je puis dire que lorsque la ligne par Québec a été d'abord suggérée, on ne prétendait pas du tout qu'une ligne plus courte pût être trouvée entre Montréal et les ports maritimes des provinces de l'est, autre que celle proposée *viâ* Sherbrooke et le lac Moosehead. La seule chose qu'on ait prétendue, c'était que pour des raisons patriotiques, il était extrêmement désirable que la ligne fut construite en entier sur le sol canadien. La demande d'une étude de ligne était basée en entier là-dessus. Pas un seul des honorables députés qui ont à cette époque demandé au gouvernement de consentir à cette étude n'a prétendu alors qu'une ligne plus courte que celle passant par Sherbrooke et le lac Moosehead pouvait être trouvée par cette route. Nous devons supposer que les gens de Québec qui se sont prononcés si fortement en faveur de la construction en entier de cette ligne sur le territoire canadien, ont d'abord été mus par des motifs patriotiques, mais nous pouvons aussi supposer, non sans raison, qu'ils étaient aussi mus par des motifs d'intérêt personnel, car, si cette route était adoptée cela ouvrirait le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'aux ports maritimes *viâ* Québec. Pour atteindre ce but, il faudrait jeter un pont sur le Saint-Laurent à Québec, et M. Light, ingénieur civil de Québec, avait préparé un plan élaboré pour la construction de ce pont, et se prononçait très fortement en faveur du choix de cette ligne.

Le gouvernement a accédé à la très raisonnable requête demandant que si l'on pouvait trouver sur le sol canadien une ligne qui donnerait une route un peu courte jusqu'aux ports maritimes, cette ligne serait choisie, et il consentit à ce que la ligne fût étudiée. L'étude de la ligne fut confiée à M. Light. Après l'ajournement, il n'a fallu qu'une enquête bien superficielle pour se convaincre qu'il était impossible de trouver sur le sol canadien une courte ligne commerciale, ce qui était le *desideratum* et ce qui avait été promis aux provinces de l'est. M. Light, cependant, dans le désir louable de voir son nom accouplé à la construction du pont dont il avait préparé le plan, en étant arrivé à la conclusion que la ligne demandée par les représentants de Québec et pour laquelle une étude avait été promise n'était pas praticable, lança la théorie qu'il était possible qu'une ligne plus courte pût être trouvée par la voie de Québec même en traversant l'Etat du Maine. C'était une théorie surprenante, car c'était affirmer que les deux côtés d'un triangle

M. LANDRY (Montmagny)

pouvaient être rendus plus courts que la ligne de base. Son projet fut adopté par les parties intéressées dans la ville de Québec, et l'étude qui avait été autorisée par le gouvernement dans le but de trouver une ligne sur le territoire canadien fut détournée de ce but afin de lui donner l'occasion, par aucun moyen en son pouvoir, de faire passer la ligne courte par Québec à travers l'Etat du Maine. Il avait le contrôle absolu de l'étude, il choisit sa route et nomma ses ingénieurs, et voici les distances qu'il a rapportées : de Québec à St-Andrews, par la ligne qu'il a étudiée, 482 milles, contre 430 milles en passant par Sherbrooke et le lac Moosehead ; à Saint-Jean, une distance de 508 milles, contre 472 par Sherbrooke, et à Halifax 735 milles, contre 720 milles par Sherbrooke.

M. LANDRY : Ces chiffres ne sont pas prouvés.

M. HALL : Ils sont pris dans le rapport de M. Light lui-même et ils indiquent en faveur de Sherbrooke une diminution de distance de 52 milles à St-Andrews, de 36 milles à Saint-Jean et de 15 milles à Halifax, sur la voie de Québec. Même avec ces distances M. Light n'a pas fait rapport qu'il avait trouvé une ligne qu'il pouvait recommander : Il déclara en substance qu'elle n'était guère praticable, mais qu'il croyait qu'à une petite distance au nord ou au sud de la ligne qu'il avait étudiée, une ligne praticable pourrait être trouvée. Le rapport a été envoyé le 23 mars.

M. LANDRY : L'honorable député parle de la ligne étudiée par Hartland et pas du tout de la ligne de combinaison.

M. HALL : J'arrive bientôt à la ligne de combinaison, mais ce n'est pas là la ligne que M. Light prétend avoir étudiée. Le rapport de l'autre étude arrivant vers le même temps donne à M. Light l'occasion de découvrir que les distances étaient de beaucoup plus courtes par la voie de Sherbrooke ; et après trois jours, le 26 mars, sans avoir parcouru le pays et sans avoir reçu de renseignements additionnels, M. Light envoie un rapport supplémentaire sur ce qu'il appelle la ligne de combinaison. On a appelé cela une ligne théorique, et je crois pouvoir prouver qu'on a eu raison. Il démontre que la distance de Saint-Andrews par cette voie est de 453 milles contre 430 milles par Sherbrooke ; la distance de Saint-Jean, de 481 milles contre 472 milles par Sherbrooke, et la distance de Halifax de 710 milles contre 820 milles par Sherbrooke. Le seul endroit qu'il trouve plus rapproché est Halifax, et la différence n'est que de 10 milles en sa faveur. Naturellement le gouvernement avait ces deux conclusions devant lui, l'une étant le résultat d'études approfondies faites par les ingénieurs jusqu'à Mattawamkeag, et les connaissances que les ingénieurs possédaient relativement aux 130 milles au delà, sur un pays plat, ne présentant aucun obstacle à la construction ; d'un autre côté ils avaient la supposition de M. Light qu'une ligne pouvait être établie sur la route qu'il avait désignée. Afin d'en arriver à une conclusion au sujet de ces deux lignes, la première idée qui devait naturellement se présenter aux membres du gouvernement et qui se présentera aux membres de cette Chambre est celle-ci : quelle est naturellement ou superficiellement la ligne la plus courte ? Et pour résoudre cette question le simple bon sens nous a dit de chercher quelle est la ligne la plus courte à vol d'oiseau. Le ministre des travaux publics a parlé d'une partie de cette question. Je ne savais pas qu'il avait fait examiner cette question, et j'ai pris le soin de faire mesurer les lignes à vol d'oiseau sur une carte approuvée par un ingénieur compétent. Je constate que la distance à vol d'oiseau de Sherbrooke à Saint-Andrews est de 316 milles. Naturellement en ce qui concerne Halifax, mon argument serait encore plus fort si je prenais la ligne à vol d'oiseau, mais cela ne serait pas loyal, vu qu'il faudrait traverser la Baie de Fundy ; de sorte que je prends Salisbury, qui est un point commun à ces deux lignes, et je trouve qu'à vol d'oiseau la distance de Montréal est de 412 milles. La distance la plus courte de

Montréal à Québec est par le chemin de fer du Nord, et elle est de 172 milles. C'est la ligne adoptée par M. Light lui-même dans tout ses calculs. En prenant cette distance et en l'ajoutant à la distance à vol d'oiseau par cette route, le résultat est que la distance de Montréal à Saint-Andrews est de 408 milles, à Saint-Jean, de 444 milles, et à Salisbury de 472 milles, ce qui laisse une différence en faveur de la ligne de Sherbrooke, de 92 milles à Saint-Andrews; de 114 milles à Saint-Jean et de 60 milles à Salisbury. Je crois que le gros bon sens dira à chacun qu'il serait très difficile de détruire ces chiffres. Ils sont confirmés par les mesurages faits à la demande du ministre des travaux publics qui prouvent que la ligne établie par voie de Sherbrooke ne s'éloigne que de 20 milles de la ligne à vol d'oiseau, tandis que la ligne de combinaison en est à 80 milles.

Il y a une autre question à considérer en décidant entre ces deux rapports, et c'est la réputation et la position professionnelle de ceux qui ont fait ces calculs. Naturellement c'est un sujet un peu délicat que de parler de la position professionnelle de quelqu'un, et je ne le ferais pas si M. Light n'eût fait des insinuations et porté des accusations contre l'ingénieur du gouvernement, et attaqué en même temps le personnel qui avait été choisi. Je crois qu'il s'est montré très injuste envers ceux qui sont intéressés dans ce que je considère comme la ligne la plus courte, et en conséquence les commentaires que je vais faire sur la position professionnelle de M. Light sont tout simplement une réfutation de ces attaques. En premier lieu, je vais parler des titres et de la position qu'il s'arroge. Ses rapports sont signés comme membre de l'Institut des ingénieurs civils de la Grande-Bretagne. J'ai consulté tous les catalogues de cette institution, et j'ai entre les mains le dernier catalogue publié. Je n'y trouve pas le nom de M. Light, bien que j'y trouve des noms bien connus, les noms de M. Schreiber, de M. Fleming et de M. Peterson. Par une coïncidence étrange le nom de M. Light ne s'y trouve pas, et paraît avoir été oublié dans chacun des catalogues qui ont été publiés. Puis il s'intitule ingénieur du gouvernement pour la province de Québec. J'ai reçu d'un ministre provincial un télégramme disant que M. Light n'est pas l'employé du gouvernement et qu'il ne l'a pas été depuis deux ou trois ans.

M. LANGELIER: Parce que le gouvernement n'a aucun travail à donner à un ingénieur. Tant qu'il en a eu, il a été son ingénieur.

M. HALL: Je vais relater les circonstances dans lesquelles il a cessé d'être l'ingénieur du gouvernement. Ça été un malheur pour la ville de Québec qu'il ait été son ingénieur. Il était son ingénieur lorsque le voie du chemin de fer du Nord a été choisie et lorsque ce chemin a été construit. Cette partie du chemin située entre Montréal et Ottawa avait d'abord été construite et terminée. Le premier tracé établi à partir de Québec fut d'abord ce qu'on appelait la ligne de la rive, donnant un raccordement indépendant à la ville de Montréal. Le tracé avait été choisi et l'entreprise de la construction de cette ligne avait été adjugée, mais on fit jouer des influences à Terrebonne pour faire croire au gouvernement qu'une ligne par Terrebonne serait plus avantageuse, et pour une raison ou pour une autre M. Light sembla abonder dans ce sens lorsque le gouvernement lui demanda de faire rapport.

M. LANGELIER: Tout comme M. Schreiber aujourd'hui.

M. HALL: Je crois que la suite différera de ce qui est arrivé dans le cas de M. Light. M. Light fit d'abord rapport qu'en passant par Terrebonne on épargnerait environ 1,000 pieds de ponts en fer et qu'il n'y aurait que deux courbes légères sur cette ligne, contre 15 courbes sur la ligne de la rive, et que l'on épargnerait ainsi \$289,312 dans la construction de cette ligne. Il semble que le gouvernement n'était pas tout à fait convaincu. Le rapport le prenait un peu par surprise et il obtint le rapport d'autres ingénieurs qui contredirent M. Light jusqu'à un certain point. Environ onze

mois après, M. Light fit une seconde étude, et le 17 décembre 1877 il fit rapport que l'épargne qui serait effectuée par le choix de ce tracé serait de \$531,458, soit \$200,000 de plus que d'après son premier rapport. Sur la foi de ce rapport, qui semblait avoir été préparé avec soin et qu'il donnait, sous sa responsabilité comme ingénieur du gouvernement, le gouvernement de la province de Québec abandonna le tracé de la rive pour adopter le tracé de Terrebonne, bien que cela eût pour effet de le priver du raccordement indépendant avec la ville de Montréal qu'il aurait eu par l'autre ligne, et de placer le terminus à huit milles de la ville de Montréal. Quel en a été le résultat? Les ponts de fer, au lieu d'avoir 1,000 pieds de moins par le tracé de Terrebonne, ont eu 1,600 pieds de plus; les courbes, au lieu d'être ce qu'il avait dit, offrent une proportion de 86 à 182, c'est-à-dire environ 1 sur 2 au lieu de 2 sur 15, ce qui fait une différence très notable. Quant au coût de la ligne le résultat a été très étonnant.

Au lieu d'épargner \$531,458, comme M. Light l'avait promis, le gouvernement de la province de Québec a non seulement payé en vertu des certificats de M. Light le montant total du coût de l'entreprise, mais de plus, sur ses certificats, un demi-million de dollars en sus, et la réclamation n'est pas encore réglée, de sorte qu'il s'était trompé d'un delà d'un million dans ses calculs, d'après l'aveu qu'il en a fait lui-même subséquentement. Le gouvernement était tellement mécontent du résultat, qu'il a refusé de faire droit à cette réclamation et que l'affaire a été soumise à un arbitrage; et lorsque M. Light, comparaisant comme témoin devant les arbitres, fut mis en présence des déclarations qu'il avait faites lui-même, et en vertu desquelles le gouvernement avait été induit à faire ces changements, la seule explication qu'il put donner de cet écart, fut qu'il avait agi sans avoir les données suffisantes. A l'époque où il avait fait ces études de lignes, non à la hâte, mais pendant l'espace de onze mois, il agissait en sa qualité d'ingénieur, et fait ces rapports sous la responsabilité de sa position officielle. Et cependant il en résulta cet écart désastreux et inexplicable. Dans ces circonstances, la Chambre doit considérer, vu le dossier de M. Light, lorsque dans le cas actuel il ne prétend même pas avoir fait une étude instrumentale de la ligne qu'il recommande, s'il est à propos d'accepter sa théorie relativement à cette ligne de combinaison.

Cependant, à part la question des distances, qui, je crois, est réglée d'une façon satisfaisante par les rapports soumis à la Chambre, il y a d'autres avantages en faveur de la ligne de Sherbrooke, dont il est à propos de parler. Il y a d'abord la question des ponts, car bien que, naturellement, on ne puisse relier les provinces maritimes au reste du Dominion, excepté au moyen d'un pont sur le Saint-Laurent, il faut se rappeler qu'il existe déjà un pont à Montréal qui pourra peut-être être utilisé de quelque manière; et dans tous les cas, personne ne prétend ou ne s'attend qu'aucune compagnie cherchant à construire une ligne *via* Sherbrooke, obtiendra une subvention du gouvernement pour construire un pont à cet endroit. Or, tous les rapports de M. Light sont basés sur la construction du pont de Québec aux dépens du gouvernement. Il est vrai que, grâce à son élasticité en ce qui concerne les chiffres, élasticité dont j'ai parlé, il a réduit le coût estimé à environ \$3,000,000, mais d'autres ingénieurs compétents ont estimé que le coût ne peut être moindre que \$7,000,000, qui devront être ajoutés aux prix de revient du chemin de fer, dans le but d'établir des communications par la voie de Québec.

Puis en ce qui concerne les rampes: Naturellement M. Light a employé un argument très sérieux contre la route de Sherbrooke, en disant qu'il existe des rampes de 74 pieds. Il met en oubli, ou du moins il omet de mentionner le fait que la ligne *via* Québec offre une moyenne générale de rampes de 85 pieds à partir d'Hochelaga sur le chemin de fer du Nord, vu qu'il est impossible de sortir de Montréal et de faire le raccordement qu'il recommande sans gravir cette rampe de 85 pieds, qui doit influencer toute la ligne

pour le fret à parcourir total. Il faut se rappeler qu'une rampe sur un chemin qui n'a été construit que pour des fins spéciales peut être diminuée. Le chemin de fer Intercolonial a été construit en partie pour des fins locales, mais il démontre le fait important que la hauteur des terres peut être franchie au moyen d'une rampe n'excédant pas 74 pieds. Il est probable que cette rampe peut être considérablement réduite, ainsi que les rayons de courbures qui ne sont guère avantageux dans leur état actuel. Mais nous savons, dans tous les cas, qu'au pis aller cette rampe de 74 pieds est la plus haute que nous aurons à franchir par la voie de Sherbrooke, tandis que par la voie de Québec il nous faut franchir une rampe de 85 pieds pour sortir d'Hochelaga, et nous ignorons quelles sont les autres rampes que nous serons obligés de franchir pour traverser la hauteur des terres. L'altitude sur cette ligne théorique n'a été calculée qu'à l'aide d'une exploration barométrique, et M. Wickstead, qui a étudié lui-même une partie de la ligne, rapporte que la ligne est très peu satisfaisante sous ce rapport, et qu'il a trouvé une grande différence entre les indications barométriques à certains points en allant et en revenant. Lorsque nous tenons compte du fait qu'un seul pouce de variations dans le baromètre indique une différence d'altitude de 800 pieds, il est facile de concevoir combien M. Wickstead a pu s'égarer en se fiant sur le baromètre pour calculer l'altitude sur cette ligne.

Puis il y a une autre particularité relative à cette ligne par la voie de Sherbrooke, au sujet de laquelle la Chambre n'a aucun renseignement authentique, mais que je mentionne parce que le fait est à ma connaissance personnelle, et c'est qu'elle offrira l'avantage de n'être presque jamais obstruée par la neige. L'hiver dernier a été l'un des hivers où les chemins de fer ont été le plus obstrués par la neige. Le chemin de fer Intercolonial a été bloqué par la neige, pendant près d'une semaine, sans qu'il fût possible à aucun convoi de circuler. Le Grand Tronc, dans les environs, a aussi été bloqué pendant deux ou trois jours à la fois et les trains ont été arrêtés. Mais le chemin de fer International, pendant tout l'hiver dernier, a été parcouru chaque jour par quatre trains, qui n'ont jamais été retardés plus d'une demi-heure. Or, je crois que c'est une considération très importante lorsque nous nous efforçons d'établir des communications avec les provinces maritimes.

Une autre particularité est le fait que si la ligne *via* Sherbrooke est adoptée, et si la ligne Internationale est fusionnée avec elle nous avons une charte qui a déjà été obtenue pour la construction d'une ligne à travers l'Etat du Maine. Cette charte a été obtenue avec beaucoup de difficultés. La législature ne se réunit que tous les deux ans et il faudra dans tous les cas que deux années s'écoulent avant qu'une autre charte puisse être obtenue. En conséquence, il est tout à fait impossible à aucune autre compagnie de chemin de fer, d'en venir à une entente pour construire une voie ferrée à travers l'Etat du Maine avant qu'un délai de deux ans se soit écoulé (nonobstant la déclaration de M. Light à ce sujet). Nous avons déjà des communications par chemin de fer avec Québec au moyen desquelles le district de Québec bénéficierait de la construction de cette ligne courte *via* Sherbrooke. Comme exemple de la déloyauté des assertions de M. Light, je lis à la page 5 de ce rapport :

Cette ligne, appelée l' "Internationale" a été "établie" par Sherbrooke au lac Mégantic.

La ligne a été construite et exploitée depuis cinq ans, et quatre convois la parcourent chaque jour, et cependant M. Light a la loyauté d'en parler dans son rapport comme d'une ligne qui a été, "établie." Il dit encore :

Les désavantages qui résulteraient pour Québec d'une telle ligne peuvent être énumérés en peu de mots : Il serait impossible de la relier à la ville de Québec, vu que sa trop grande longueur détruirait son utilité.

M. HALL

Comme question de fait le raccordement a été établi. Le chemin de fer Québec-Central, qui va de Sherbrooke à Québec a été en opération depuis trois ou quatre ans. A la dernière session du parlement fédéral, par anticipation de l'adoption de la ligne courte de Sherbrooke, le gouvernement a donné une subvention pour relier le Québec-Central, à la jonction de la Beauce, avec le chemin de fer International afin de donner à Québec un raccordement avec cette ligne. Je puis dire, et cela fera plaisir au chef de l'opposition, qui s'est beaucoup intéressé à cette ligne l'année dernière, qu'en outre du chemin de fer de 139 milles de longueur entre Sherbrooke et Québec, qui est exploité depuis plusieurs années, grâce à l'essor donné par ce boni de l'année dernière, 17 milles de ce prolongement à travers la vallée de la Chaudière, donnant à Québec ce raccordement plus facile, ont été construits pendant l'été dernier, inspectés et acceptés par les ingénieurs du gouvernement. Tenant compte de tous ces faits d'un côté, la certitude de l'existence d'une route praticable à proximité de la ligne à vol d'oiseau, donnant la meilleure moyenne de raccordement avec les trois ports de mer de Saint-Andrews, Saint-Jean et Halifax, et étant acceptable comme telle aux représentants de ces localités; de l'autre côté, une ligne contraire à un choix naturel et au sujet de laquelle on n'a fait un rapport qu'en théorie, je crois qu'il n'y aura pas d'hésitation de la part des honorables membres de cette Chambre, à décider que le gouvernement a agi d'une façon judicieuse et intelligente en acceptant la ligne *via* Sherbrooke; et en ce faisant il a rempli la condition de sa résolution primitive, qui avait pour but d'assurer la construction de la ligne la plus courte et la plus praticable pour le prolongement du réseau du chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes."

M. LANDRY (Montmagny) : Je n'ai qu'un mot à ajouter en réponse au discours de l'honorable député de Sherbrooke, (M. Hall) et c'est ceci : L'honorable député n'a pas répondu un seul mot à mes arguments; mais d'un autre côté il s'est mis à injurier M. Light. Pourquoi le gouvernement a-t-il accepté M. Light comme ingénieur, s'il n'avait aucune confiance en lui? et s'il n'est pas capable de faire la besogne.

M. HALL: Québec a insisté pour l'avoir.

M. LANDRY (Montmagny) : Si Québec a insisté pour avoir un mauvais officier, le gouvernement ne pouvait-il pas le mettre de côté et en nommer un autre? L'honorable député a dit que les rampes seront de 15 pieds du Mile-End à Hochelaga. S'il en est ainsi il en serait de même par sa propre route de Montréal, il serait obligé de traverser à Lachine.

M. COLBY: L'honorable monsieur ne sait-il pas qu'il y a aujourd'hui en opération une ligne de chemin de fer du Sault-au-Récollet à Lachine?

M. LANDRY (Montmagny) : Il y en a une de Sainte-Thérèse à Québec. Nous ne serons pas obligés de passer par le Mile-End. Je n'ai aucune objection à passer par Sherbrooke, mais le gouvernement nous a promis que nous aurions une étude complète de toute la ligne. Avons-nous eu cette exploration? Si les honorables députés peuvent prouver que la ligne courte est par Sherbrooke, nous accepterons cette ligne, sinon, qu'il nous soit permis de ne pas choisir cette ligne.

M. LANGELIER: Je ne discuterai pas la question de la route *via* Sherbrooke, mais je me contenterai de faire quelques remarques relatives à M. Light. Je ne m'attendais pas à lui voir faire son procès ici aujourd'hui, c'est mon ami personnel, et il n'a pas besoin d'un défenseur. La manière dont on a procédé me rappelle le proverbe : "Lorsqu'une cause est mauvaise on injurie l'avocat de la partie adverse." Ceci semble avoir été la ligne de conduite suivie par le député

de Sherbrooke. Il a dit que M. Light s'était arrogé un titre qui ne lui appartenait pas. J'ajouterai aux remarques de l'honorable député de Montmagny (M. Landry) que c'était un procédé très étrange de la part du gouvernement que d'avoir choisi M. Light, s'il était aussi peu digne de confiance que l'honorable député de Sherbrooke l'a prétendu ; et s'il en était ainsi le gouvernement mériterait d'être vertement censuré pour avoir employé un tel officier. Mais ce n'est pas la première fois que M. Light a été chargé de travaux très importants. Le député de Sherbrooke ignore peut-être que M. Light a été l'un des ingénieurs de district pour la construction de l'Intercolonial, et qu'en sa qualité d'ingénieur il avait quatre sections sous sa charge. Il a été ingénieur en chef pour la construction du chemin de fer du Nord ; et j'avais l'honneur de faire partie du gouvernement pendant la construction d'une partie, et si nous eussions constaté que M. Light, qui avait été nommé par nos prédécesseurs était un si mauvais officier nous l'aurions destitué. Mais nous avons constaté que c'était un ingénieur de première classe sous tous rapports. Quant à l'argument de l'honorable député de Sherbrooke, les ingénieurs ont eu très peu à faire avec le choix de la ligne de Terrebonne. Les politiciens ont eu beaucoup plus à faire avec cette ligne que les ingénieurs. Si la question eût été laissée entièrement aux ingénieurs, je ne sais pas quelle aurait été la recommandation qu'ils auraient faite ; mais comme question de fait, je sais que les ingénieurs n'ont eu absolument rien à faire avec la question du terminus. L'honorable député de Sherbrooke a commis plusieurs erreurs quant au coût des deux lignes. Il y a la grande raison d'économie en faveur de la ligne qui a été d'abord choisie, la route de Saint-Martin. Elle épargne la construction de 8 ou 10 milles de voie ferrée ainsi qu'un pont très considérable sur le Saint-Laurent.

Je n'entreprendrai pas d'entrer dans de plus amples détails au sujet de cette question pour le moment. La réputation de M. Light comme ingénieur est parfaitement établie, et la principale raison que l'honorable député de Sherbrooke a donnée pour attaquer M. Light est que M. Light lui-même a attaqué M. Schreiber. Cela n'est pas le cas. M. Light se défendait contre de fausses représentations contenues dans le rapport de M. Schreiber. M. Schreiber, par exemple, lui fait dire quelque chose de tout à fait ridicule et qu'il n'a jamais dit, savoir, que la distance entre Montréal et Saint-Jean n'est que de 246 milles. M. Light n'a jamais dit rien de tel. Il a dit qu'entre Montréal et Saint-Jean par la ligne projetée, il y a 246 milles à construire. Avec une malhonnêteté qu'on ne saurait trop blâmer, M. Schreiber a biffé les mots "à construire" et a fait dire à M. Light que la distance était de 246 milles. M. Light se justifiait en se défendant contre les fausses représentations qui avaient été faites par M. Schreiber. On me fait ressouvenir que M. Light a été employé comme ingénieur du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse depuis 20 ans et a aussi été employé au Nouveau-Brunswick. Je veux seulement repousser les attaques contre le caractère de M. Light en sa qualité d'ingénieur. Quant à la question générale, je n'entreprendrai pas de la discuter avant que nous ayons reçu du gouvernement des estimations plus complètes sur la ligne qu'il se propose de suivre.

M. WOOD (Westmoreland) : Je désire attirer l'attention sur une autre partie des résolutions, savoir, l'omission de la ligne de Salisbury, et sur le fait que dans la copie des résolutions qui paraissent dans les procès-verbaux, cette ligne n'est pas mentionnée. Je suppose que c'est l'intention du gouvernement que ce chaînon fasse partie de la ligne courte. Je vois qu'elle est indiquée sur la carte que j'ai devant moi, et il est certain qu'aucune ligne à parcourir total allant à Halifax ou à Louisville ne saurait être considérée comme complète sans cet embranchement, et le montant de la subvention proposée devrait être suffisant pour assurer la construction

de cet embranchement. Je crois qu'il est à désirer que ceci soit spécifié dans la résolution ou dans le bill.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si l'honorable député veut consulter les procès-verbaux qui contiennent la résolution, page 665, il constatera qu'on y a pourvu. Afin de nous conformer aux vues de l'honorable député de Charlotte, je propose que la résolution soit amendée en insérant après les mots "havres de" les mots "St-Andrews."

L'amendement est adopté.

M. IRVINE : Je désire poser une question à l'honorable député de Sherbrooke, et c'est celle-ci : Quelle est la différence entre la distance de Sherbrooke à Saint-Jean, N.-B., et de Sherbrooke à Portland, Maine, sur la ligne internationale proposée ? Aussi quelle raison les gens de Saint-Jean, N.-B., ont-ils de croire que la compagnie choisira cette ville comme port des provinces maritimes de préférence à Portland ?

M. COLBY : L'honorable député s'est adressé à l'honorable député de Sherbrooke, mais avec votre permission je prendrai la liberté de lui répondre, vu que j'ai en ma possession un mémoire contenant des chiffres relatifs aux distances et qui donneront, je crois les renseignements requis. La distance de Montréal à Portland *via* Bangor est de 486 milles—c'est la route la plus courte possible pour atteindre Portland par le chemin de fer Intercolonial. La distance de Montréal à Portland par un chemin actuellement en opération et reliant Montréal à Portland, indépendamment du Grand-Tronc, est de 272 milles, ce qui fait une différence de 214 milles ; de sorte que nous ne pouvons guère croire que personne puisse tenir beaucoup à aller à Portland par Bangor en s'allongeant de 214 milles ou en parcourant une distance totale de 486 milles.

M. IRVINE : Ce n'est pas là la question que j'ai posée. Quelle est la différence entre la distance de Portland à Sherbrooke et celle de Saint-Jean à Sherbrooke ? Je ne demande pas de comparer la ligne du Grand-Tronc entre Montréal et Portland à la ligne de Sherbrooke, mais je demande la différence entre les distances. On veut nous faire croire que nous construisons un chemin pour l'avantage des provinces maritimes, et je prétends que nous construisons un chemin pour l'avantage de l'Etat du Maine.

M. COLBY : Mes chiffres ne sont pas précisément dans le même ordre que la question de l'honorable député, mais je crois que d'après les données qu'il a devant lui il peut facilement s'assurer de la différence entre les distances. La substance de l'objection de l'honorable député est celle-ci : Dans certains quartiers on s'est opposé à la ligne du sud par la voie de Sherbrooke et du lac Moosehead, vu que cela aurait pour effet de détourner le trafic du côté de Portland et des havres de l'Etat du Maine.

M. IRVINE : Très bien.

M. COLBY : L'honorable député semble obsédé par cette idée, et plusieurs autres se trouvent dans le même cas. Il n'y a rien de plus insensé que cela. Je demande pardon à l'honorable député, je ne veux pas avoir recours aux personnalités—mais aux yeux de tous ceux qui ont étudié la question et qui ont vu les chiffres, on ne saurait concevoir rien de plus insensé ! Avant longtemps, je suppose que le chemin de fer du Pacifique canadien sera achevé jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Le chemin de fer du Pacifique canadien sera relié à toutes les principales villes et places d'affaires dans la province d'Ontario et dans la province de Québec du côté sud du fleuve Saint-Laurent. Nous aurons bientôt le chemin de fer du Pacifique canadien nous apportant, croyons-nous, de grandes quantités de produits et de nombreux voyageurs de l'ouest se dirigeant vers les côtes maritimes ; et je crois que nous pouvons supposer avec raison qu'il sera de l'intérêt du chemin de fer, de l'intérêt du commerce,

dans l'intérêt du pays en général, que tout le fret passant sur le chemin de fer soit par la ligne-mère soit par l'embranchement de Minnéapolis, nous l'espérons, sera avant longtemps construit jusqu'au Sault, soit qu'il vienne d'Ontario ou de Québec ou de toute autre partie du réseau de chemins de fer, trouve des débouchés commodes sur les côtes maritimes. Or, je suppose que nous ne pouvons conduire ces choses exactement comme nous le désirerions. Je suppose qu'il serait impossible en construisant une ligne à vol d'oiseau au port provincial le plus rapproché, de détourner et contrôler tout le commerce qui pourrait venir de l'Ouest en route pour l'Europe. Ce commerce ira et doit aller par diverses routes, et sera consigné de diverses manières. Si une partie de ce fret se dirige vers Portland ou vers les ports du Maine, elle ira au Maine par la route la plus courte, toutes choses égales d'ailleurs. Le chemin de Portland et d'Ogdensburg est terminé, à l'exception, je crois, de 8 milles qui sont nivelés. Il est indépendant du Grand Tronc, indépendant de toute influence rivale et est ouvert au chemin de fer du Pacifique canadien, ou tout autre chemin de fer désirant transporter du fret à Portland par une route de 272 milles ou de 27 milles plus courte que celle du Grand-Tronc.

Le commerce trouve ainsi un accès aux ports du Maine, accès qui est aussi ouvert aux propriétaires du chemin de fer du Pacifique canadien s'ils le désirent dans leur intérêt. Si l'on veut expédier du fret dans l'Etat du Maine, on l'expédiera vers le port du Maine qui sera probablement d'ici à longtemps le seul port commode pour le commerce transatlantique. Il s'y rendra par une ligne de 27 milles plus courte que celle du Grand Tronc, au lieu de 214 milles par l'autre route suggérée par l'honorable député. Or, l'objection faite à la ligne du sud allant à dire qu'elle se raccorde avec les chemins de fer de l'Etat du Maine, qu'elle fera affaire avec cet Etat, au lieu d'être une objection bien fondée contre cette route, est à mon avis un fort argument en sa faveur. En cherchant la meilleure route vers les ports maritimes, il nous faut tenir compte des considérations commerciales en même temps que des difficultés de construction. Nous avons besoin d'un chemin qui, s'il est possible, paiera ses propres dépenses,—un chemin qui rapportera des profits—un chemin utile au commerce; et je suis certain que, toutes choses égales d'ailleurs, un chemin de fer ayant des raccordements avec les villes de l'Etat du Maine, et avec les chemins de fer qui existent déjà dans cet Etat, aura une meilleure perspective pour le commerce et les affaires qu'un chemin de fer passant loin au nord, et qui ne serait pas relié avec ces réseaux. Les honorables députés des provinces maritimes savent très bien que Bangor est un grand point de distribution pour la grande région située au nord, où l'on exploite en grand les bois de construction. Cette partie de l'Etat du Maine qui s'enfonce dans le Canada, et qui géographiquement pourrait être considérée comme appartenant au Canada a son point de distribution à Bangor, et de grandes quantités de farine, lard et autres articles consommés par les hommes de chantiers, sont distribués dans cette ville. Ce chemin par Sherbrooke est le plus court entre Bangor et Chicago et les grands centres d'approvisionnement de farine et de lard. Conséquemment, nous pouvons rivaliser pour avoir ce trafic, et je crois que nous pouvons nous attendre à en recevoir une partie très considérable. Nous voulons un chemin de fer commercial bien achalandé par le commerce et qui soit un bon chemin sous d'autres rapports.

Jusqu'à tout récemment j'avais supposé qu'il ne pouvait y avoir aucun doute quant à l'établissement du tracé de la ligne courte. Tant que nous avons construit des lignes de chemins de fer dans les cantons de l'Est, à nos propres frais dans l'espoir qu'ils feraient partie de la ligne courte, tant que nous avons consacré nos efforts particuliers et nos subventions municipales et provinciales à la construction de la ligne courte, personne ne nous a attaqués; tant qu'il y a eu des dépenses et des sacrifices à faire, nous avons eu le mo-

M. COLBY

nopolo; la question de savoir où la ligne courte devait être n'a jamais été soulevée, mais dès qu'il a été connu qu'une subvention en argent devait être accordée, d'autres concurrents sont entrés en lice. Or, tout homme qui examine une carte et qui a quelque connaissance du pays ne peut manquer de voir que la ligne de Montréal par voie de Sherbrooke et Mattawamkeag à St-Andrews, à Saint-Jean ou à Salisbury, le point commun pour la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Cap-Broton et de l'Île du Prince-Edouard, est une ligne plus courte que celle qu'il serait possible d'établir en passant par Québec. Il est malheureux que nous soyons obligés de discuter le caractère de ceux qui nous donnent des renseignements—que nous soyons obligés de discuter la réputation professionnelle de l'ami de l'honorable député de Mégantic (M. Langelier); mais je crois qu'il nous est permis de discuter en toute sincérité ce qu'il nous soumet.

Or, en examinant le rapport de M. Light relativement à cette ligne imaginaire, qui n'existe pas ailleurs que dans son imagination, je ne sais ce qu'il faut admirer le plus, de l'audace ou de l'ingénuité, de la naïveté ou de la duplicité de ce rapport. Je ne crois pas qu'il soit possible de trouver nulle part ailleurs autant de faussetés dans un aussi petit nombre de pages qu'on en a fait rentrer dans les pages de ce rapport. Je ne dirais pas cela si je n'étais pas certain de pouvoir le démontrer à la satisfaction de mon honorable ami, l'ami de cet ingénieur, l'honorable député de Mégantic. Que fait-il? Il appuie son rapport en l'accompagnant d'une carte qu'il dit être la carte de M. Taché, une carte authentique sur laquelle il trace la ligne qu'il préconise.

L'honorable député de Brome (M. Fisher) sait, je crois, où se trouve la jonction de Sutton, et je crois qu'il sait qu'il y a une distance de 20 milles entre Sutton Junction et l'endroit situé au nord de Waterloo où la ligne passe réellement; et M. Light, afin de tromper le public relativement à la longueur de cette ligne—car je ne puis concevoir qu'il ait un autre but—lui l'ingénieur de la province de Québec qui devrait être si bien renseigné là-dessus—sur la carte qu'il représente comme authentique, fait passer la ligne à 20 milles au sud de l'endroit où elle devrait passer, afin d'indiquer une courbe en descendant et une courbe en arrière faisant à l'œil une différence apparente de 40 milles. Que fait encore cet ingénieur? M. Light nous parle de cette ligne de combinaison projetée comme devant aller de la jonction de la Chaudière au lac Chesuncook, où elle se reliera à la ligne établie par M. Denver Smith, et il nous dit que la distance sera de 105 milles.

Si quelqu'un veut tirer une ligne droite entre ces deux points sur la carte officielle, il pourra constater que la distance à vol d'oiseau est de 105 milles, et M. Light sait qu'à travers cette région il vous faut allouer environ 20 pour 100 pour les courbes, de sorte que la distance au lieu d'être de 105 milles devrait être de 126 milles; et si vous lisez son rapport vous constaterez qu'il vous donne les rampes et les courbes, et les sommets et les distances, bien qu'il n'y ait jamais eu d'étude instrumentale ou de mesurage de cette route et que personne ne connaît rien des rampes ou des courbes ou des sommets, excepté ce que M. Wicksteed a pu découvrir au moyen d'une étude barométrique, qu'il déclare lui-même ne pas être digne de confiance. Et maintenant, qu'il me soit permis de vous démontrer un exemple de naïveté de la part de M. Light, que vous trouverez si vous consultez la page 6 de son rapport; et je désire appeler l'attention des honorables députés sur ce point afin qu'ils puissent l'expliquer s'il est susceptible d'explication. M. Light dit:

A l'est de Mattawamkeag, je mesure les distances sur les lignes de chemin de fer existant en passant par Saint-Jean jusqu'à Halifax.

M. Light en donnant ses comparaisons des distances fait passer la route sud à McAdam, à Saint-Jean, et de là à Halifax par l'Intercolonial. Puis il nous dit pourquoi il le fait. Il dit:

Tandis que M. Schreiber estime à au delà de 113 milles de pays non exploré—

Le pays dont il est ici question est la région située entre Frédéricton et Salisbury. Puis il ajoute :

Ce fait explique les autres écarts entre nos chiffres. J'ai pris mes mesures sur les lignes existantes de chemin de fer, vu que je suis convaincu qu'en pratique elles seront employées d'ici à de longues années.

C'est de cette manière que M. Light rejette la ligne du sud par Saint-Jean à Salisbury—parce que les 113 milles n'ont pas été étudiés et parce que d'ici à plusieurs années on ne se servira pas de ces travaux. Et cependant, que fait M. Light ? Il prend ces 113 milles comme partie de sa propre ligne, seulement il la raccourcit de 19 milles. M. Schreiber alloue honnêtement une certaine distance pour les courbes, tandis que M. Light nous représente sa ligne comme une ligne à vol d'oiseau et vole 19 milles dans l'opération, et voilà comment il établit sa ligne. Je dis qu'un ingénieur qui fait cela de propos délibéré, pour tromper les personnes qui ne connaissent pas du tout cette route ou la région qu'elle traverse, n'est pas digne de confiance. Pourquoi n'a-t-il pas eu l'honnêteté de dire : Ces 105 milles n'ont pas été étudiés ; je ne connais pas les courbes ni les rampes, mais je crois que la ligne, lorsqu'elle aura été étudiée ne dépassera pas 105 milles ? Mais il nous dit quelles sont les rampes, les courbes et les distances lorsqu'il n'a pas passé un seul instrument sur la ligne.

Il y a plus ; il engage sa réputation professionnelle, qui est considérée comme si élevée dans certains cercles, à l'appui de tout ces chiffres, lorsque, d'après son propre rapport, 50 milles de sa ligne n'ont pas été étudiés, et n'ont jamais été, qu'il sache, foulés par le pied de l'homme. Quel est le secret de cette grande ligne de combinaison. M. Light a été employé parce qu'il jouit de la confiance des gens de Québec. C'est là la raison pour laquelle il a été choisi. C'était pour que les rapports fussent préparés par un homme jouissant de la confiance des gens de Québec, qu'il a reçu instruction de faire une étude. De quelle ligne ? La ligne même qu'il avait recommandée. Il choisit sa propre ligne avant que de se mettre à l'œuvre. Il écrivit à un membre du gouvernement, pour lui indiquer où il voulait faire passer la ligne. Il établit une ligne qu'il avait choisie lui-même et fut obligé de la condamner pendant l'hiver qui suivit son retour. La ligne qu'il avait recommandée et étudiée, il a été obligé lorsqu'il est revenu et qu'il a examiné ses chiffres, de la condamner. Mais, peu de temps après qu'il eut expédié ce rapport condamnant la ligne, il constate qu'une bonne ligne a été trouvée pour aller à Mattawamkeag, et voit qu'il lui faut faire quelque chose pour répondre à ce nouvel aspect de la question. Il dit : "La ligne maintenant préconisée passe à travers le dit lac et se rend à Mattawamkeag, et afin de faire face à ce nouvel état de choses, un rapport supplémentaire ou rapport révisé fut soumis le 10 mai à la place du premier. Le premier rapport était son rapport officiel ; mais constatant alors que le rapport serait inutile, en tant qu'il s'agissait d'un rapport d'aucune ligne du nord, et pour faire face à ce nouvel aspect de la question, il suggère cet ligne hypothétique. Il prend ses distances, sur la carte, comme chacun peut le voir par lui-même, sans rien allouer pour les courbes. Lorsqu'il découvre que sa propre ligne doit être condamnée et ne peut être adoptée, il songe à sa ligne de combinaison, dont 50 milles n'ont jamais été parcourus, dont aucune partie n'a été étudiée, et au sujet de laquelle il n'a aucunes données dignes de foi. C'est vouloir trop en imposer à la bonne volonté ou à la crédulité de cette Chambre, que de nous demander de retarder cette question importante jusqu'à ce que des explorations plus complètes aient été faites pour découvrir si l'on ne pourrait pas trouver quelque ligne praticable passant par Québec.

D'autres considérations ont été suggérées par l'honorable député de Sherbrooke (M. Hall). Le pont de Québec est absolument essentiel au choix de la ligne de Québec. Le

pont de Lachine est une nécessité commerciale ; il sera construit comme tel, sans aucune subvention du gouvernement, l'adjudication de l'entreprise de sa construction a déjà été adjugée au chemin de fer Québec et Ontario. Ils ont mis en réserve les fonds nécessaires pour sa construction, qui est essentielle à leur réseau de voies ferrées ; mais pour construire le pont de Québec que nous faudra-t-il faire ? M. Light dit qu'on exigera une garantie de \$5,000,000 pour une période de 25 ans à 4 pour 100 d'intérêt. On exigera le maximum du montant que l'on se propose d'affecter à la subvention de toute cette ligne courte *via* Sherbrooke.

Le montant total de la subvention à cette ligne sera requis pour construire un pont à Québec. M. Light dit que le pont paiera ses propres dépenses. Comment ? L'Intercolonial, dit-il, lui donnera un revenu immense. Le parlement considérera-t-il pour un moment l'idée de transférer les affaires de l'Intercolonial du Grand-Tronc au chemin de fer du Pacifique canadien, dans le but de faire preuve de favoritisme envers une compagnie au détriment de l'autre ? Est-ce que tout le monde ne sait pas que le chemin de Richmond à Lévis ne serait d'aucune valeur, sans le trafic de l'Intercolonial ? Le chemin de fer du Nord prend une grande partie du trafic entre Québec et Montréal. Les bateaux en prennent leur part pendant la saison de la navigation. Que vaudrait la section de Québec et Lévis du Grand-Tronc, si les projets de M. Light étaient approuvés. Si l'on croyait qu'il fût de bonne politique de ruiner la section de la ligne du Grand-Tronc en donnant le commerce au chemin de fer du Pacifique canadien, notre propre trafic sur l'Intercolonial serait obligé d'en payer la façon. Ce trafic est maintenant transporté par le chemin de fer le Grand-Tronc, qui lui fait traverser le pont Victoria à un prix raisonnable. Mais si nous construisons un pont à Québec et si nous nous imposons des péages afin de payer le coût du pont, nous passerons de l'argent d'un gousset à l'autre. Ce que l'Intercolonial fournira au trafic du pont sera une taxe sur notre propre chemin. Le pont de Lachine est reconnu comme une nécessité. Le pont Victoria a été trouvé insuffisant aux besoins du commerce, et non seulement le pont de Lachine servira au réseau du chemin de fer du Pacifique canadien, mais d'autres chemins de fer allant à New-York et à Boston, sentent la nécessité d'avoir ce pont et sont prêts à contribuer aux frais de sa construction. Dans tous les cas, le gouvernement sera à l'abri de toute demande de subvention pour la construction de ce pont à Lachine. Il y a un grand nombre de points que j'aimerais à discuter relativement à cette question, mais je ne veux pas fatiguer la Chambre. Je dis que les provinces maritimes ont droit à l'aide qui leur a été promise. Il n'y a pas eu de controverse sur ce point. Il semble qu'il n'y a aucune objection à ce que le montant demandé soit accordé, autant que nous pouvons en juger par les discussions qui ont eu lieu jusqu'à présent et par le fait que nous nous sommes formés en comité sans discussion.

C'est seulement une question de route, et je dis que les cantons de l'Est ont contribué plus que toute autre partie du Canada aux grands travaux qui ont reçu de l'aide des gouvernements locaux ou de l'administration fédérale, si l'on tient compte des bénéfices qu'ils en ont retirés. Nous avons aidé à construire vos chemins de fer, vos quais et vos phares. Nous avons aidé à construire et à améliorer le système des canaux, mais y a-t-il eu des dépenses pour les cantons de l'Est ? Nous n'en avons pas demandées, bien que nous ayons eu notre part des charges publiques. C'est en grande partie avec nos propres contributions que nous avons exécuté nos entreprises. Le canton dans le lequel je demeure et auquel ce chemin de fer profitera n'a pas fourni moins de \$250,000 aux chemins de fer. Les comtés de Sherbrooke et Compton ont fourni un quart de million de dollars à un chemin de fer qui devrait faire partie de ce réseau. Le comté de Brome a fourni \$196,000 aux chemins de fer qui traversent le réseau, qui s'y relieront et qui en

bénéficieront. Le comté de Shefford a souscrit \$350,000 pour des chemins de fer qui en toute probabilité se rattacheront à ce système. Je pourrais parcourir toute la liste; les municipalités des cantons de l'Est ont souscrit pas moins de \$1,500,000 à des chemins de fer qui feront partie de cette ligne, ou seront des voies auxiliaires; de sorte que les habitants de ces municipalités en auront le bénéfice, et ils sont au nombre de pas moins de 250,000.

Je dis qu'un quart de million de gens qui ont donné un million et demi de dollars à des chemins de fer qui feront partie de cette ligne ou s'y rattacheront, ont droit de recevoir l'attention de cette Chambre, et je n'ai aucun doute qu'elle ne la leur accorde, attendu qu'ils n'ont jamais demandé aucunes faveurs d'aucune sorte. On ne demande pas cela comme faveur, mais seulement pour indiquer que s'il y a des municipalités sur la route du nord qui aimeraient à avoir cette subvention, il y a d'autres localités dans d'autres parties de la province de Québec qui y auraient les mêmes droits pour les mêmes considérations. Mais on ne décidera pas la question en s'appuyant sur ces considérations; on s'appuiera sur des considérations plus larges sur le sens commun et sur les principes commerciaux. Si vous construisez une ligne pour atteindre le port de l'Atlantique le plus proche. St-Andrews, vous devez passer via Sherbrooke, parce qu'une ligne via Lennoxville n'est qu'à quatre milles de la ligne directe. Tracez une ligne droite de Montréal à St-Andrews et elle ne passe qu'à quatre milles de Lennoxville, qui est le point le plus éloigné de la ligne droite. Si vous tracez une ligne de Montréal à Saint-Jean, elle ne passe qu'à huit milles de Lennoxville. Allez par Québec, et comme l'ont dit l'honorable ministre et mon honorable ami de Sherbrooke, vous passez à 80 ou 96 milles au nord de la ligne droite. Tracez une ligne droite de Montréal à Salisbury, et elle vous mène par cette route, qui est aussi directe que possible excepté dans un pays plat au niveau droit. Que veut-on de plus? On a prouvé que c'est une route acceptable.

J'ai entendu formuler certaines objections contre le chemin de fer International. J'ai entendu dire que le maximum des rampes sur ce chemin est de 74 pieds, et je voulais savoir ce qui en était; j'ai écrit à l'ingénieur qui a tracé le chemin, et je puis dire qu'il n'y a pas de meilleur ingénieur dans le pays pour ces travaux. Il vient justement de fixer le tracé de 450 milles de la section Est du chemin de fer du Pacifique canadien, et il me dit que sur ce chemin on a limité le maximum des rampes à 66 pieds. On a pensé que cela suffirait pour le moment. On a établi une rampe de 74 pieds sur une certaine étendue de terrain, mais c'était avec l'idée de changer cela subseqüemment afin que la rampe eût 66 pieds par mille, et cet ingénieur m'a affirmé que sur toute la ligne depuis Lennoxville jusqu'aux frontières on pourrait réduire la rampe à un maximum de 60 pieds par mille, sans allonger la voie et sans faire des dépenses considérables. Cela répond à tous les besoins. Vous ne pouvez passer sur le chemin de fer le Grand Tronc, ou sur l'Intercolonial, ou sur aucun chemin de fer d'ici au bord de la mer sans passer nécessairement à certains endroits où il y a des rampes considérables, parce que nous savons tous que ces chaînes de montagnes qui sont connues aux Etats-Unis sous le nom de montagnes Vertes et de montagnes Blanches, s'étendent en Canada et atteignent le Saint-Laurent et même l'océan. Vous avez à les traverser quelque part avant d'arriver au bord de la mer et il doit y avoir une courte étendue de rampes dont le niveau n'est pas égal aux terrains de la vallée du Saint-Laurent.

On a démontré suffisamment que cette route est la plus courte qui soit praticable et qu'elle est la meilleure à tous les points de vue, soit que l'on tienne compte des avantages commerciaux ou que l'on veuille avoir un chemin de compromis pour atteindre tous ces ports océaniques. Le chemin que l'ingénieur du gouvernement préfère dans son rapport n'est pas la meilleure route pour aller à St-Andrews, car il y a une route plus courte pour St-Andrews. Ce n'est

M. COLBY

pas la route la plus courte pour Saint-Jean, mais c'est la route la plus courte pour Halifax, qui est le point le plus éloigné, et elle n'est pas si incommode pour St-Andrews ou Saint-Jean qu'elle soit inacceptable à cause de cela. Comme chemin de compromis pour atteindre les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et pour desservir l'île du Prince-Edouard, c'est le meilleur qu'on puisse tracer. Bien que ce ne soit pas la ligne la plus courte pour St-Andrews ou Saint-Jean, elle sauve au delà de 400 milles pour St-Andrews; 300 milles pour Saint-Jean et 140 ou 150 milles pour Halifax, si on la compare au chemin de fer Intercolonial, et ce sera la route qui aura le trafic le plus considérable. Il y a une autre chose que je désire mentionner ici et que j'invite les députés des provinces maritimes à considérer sérieusement.

Comme l'a dit mon honorable ami de Sherbrooke (M. Hall) il n'y a qu'un chemin de fer qui ait une charte parmi ceux qui traversent l'Etat du Maine, et c'est la route de Mégantic. La législation du Maine ne se réunit pas avant 2 ans, et conséquemment on ne peut obtenir avant 2 ans une charte qui permette de traverser l'Etat du Maine. On ne peut construire une ligne courte pour aller aux provinces maritimes qu'en traversant l'Etat du Maine, et conséquemment si cette ligne n'est pas adoptée vous n'avez aucune garantie que les espérances de nos amis des provinces maritimes se réalisent avant 2 ans. Et qui sait quels changements peuvent se produire d'ici à 2 ans. La chose est à leur portée maintenant, et ils peuvent l'avoir s'ils le désirent. S'ils la remettent pendant deux ans encore, qui sait quels changements peuvent survenir dans les gouvernements et dans les personnes dans tout le pays. Personne ne sait ce qui peut arriver dans 2 ans. On a désiré très fortement obtenir une charte pour une ligne au nord du lac Moosehead dans les intérêts de cette même ligne de Mégantic, et à une époque où on ne savait pas quelle était la meilleure route. La compagnie voulait avoir la meilleure route, mais elle n'avait pas fait d'études de lignes et elle ne savait pas si elle irait au sud ou au nord du lac Moosehead, et elle voulait obtenir une charte qui lui permit de prendre l'une ou l'autre de ces routes. Mais on lui a dit avec énergie: Non, vous n'aurez pas de chemin qui ne se relie pas à notre système de chemin de fer. Et qui dira que l'on a eu tort. Quel avantage peut-il y avoir pour le peuple de l'Etat du Maine à avoir un chemin de fer qui passe au nord du lac Moosehead et qui se rende dans la province du Nouveau-Brunswick sans se souder au chemin de fer du Maine. Cela jetterait sur un chemin de fer étranger et dans un pays étranger le trafic qui vient maintenant à Bangor, le bois et tout ce qui se rend dans les villes de l'Etat par les chemins de fer qui y sont en opération. Eh bien, il n'y a personne parmi nous qui soit assez désintéressé pour vouloir faire la même chose dans des circonstances analogues, et le peuple du Maine n'est pas si dépourvu d'égoïsme qu'il veuille faire cela, et il a refusé de donner une charte à un chemin de fer passant au nord du lac Moosehead.

Quelques DÉPUTÉS: Ecoutez! écoutez!!

M. COLBY: Quelques députés disent: Ecoutez! Ecoutez! Veulent-ils dire qu'ils s'attendent à ce que nous envoyions le trafic de ce pays à 214 milles de distance par un chemin de circuit pour atteindre un port du Maine. Il y a des intérêts de localité dans la partie nord du Maine et qui seraient blessés sérieusement si on faisait passer dans cet Etat un chemin de fer qui ne dépendrait aucunement du système de chemin de fer de cet Etat et qui permettrait à des Canadiens de fournir des provisions aux commerçants de bois de cette région en privant les Américains de ce commerce. Ces gens sont dans leur droit et ils ont refusé à la compagnie de Mégantic le privilège de fixer une ligne au nord du lac Moosehead, et ils ne permettraient pas que le chemin de Mégantic suivît la ligne projetée près du lac Moosehead à moins qu'on ne fit un raccordement de 8 milles

avec le chemin de fer qui va à Bangor. Je sais quel est le sentiment des citoyens de Bangor en cette affaire. J'ai été moi-même à Bangor et j'ai consulté ces messieurs; j'ai essayé à les enthousiasmer touchant le projet, mais ils n'ont pas voulu se laisser enthousiasmer et surtout pas au point de mettre leurs mains dans leurs goussets. Ils disent: nous n'avons pas d'objection à ce que votre chemin vienne ici, mais nous sommes très opposés à ce que votre chemin traverse la partie nord de l'Etat et ne se relie aucunement à notre réseau de chemin de fer, de telle sorte qu'il nous soit impossible d'en tirer des bénéfices.

Ils voient la question en hommes d'affaires. Je n'ai aucun doute que ce chemin ne soit d'un grand avantage pour le commerce de cet Etat, et si le chemin est bâti *viâ* le lac Moosehead, il desservira tout le district où l'on fait le commerce de bois et tout le fret de cette région sera transporté sur ce chemin de fer, parce que c'est le plus court, le plus direct, et parce qu'il est en harmonie, jusqu'à un certain point, avec le système de chemins de fer de cet Etat. Maintenant, je tiendrais à faire remarquer à nos amis des provinces maritimes que la législature du Maine ne se rassemblera pas avant deux ans, et que s'ils décident de retarder les travaux pendant une année ou deux encore, afin de voir si cette route problématique ne pourrait pas être acceptée, ils s'exposent aux risques qui résultent généralement des retards. Je crois que la chose est maintenant en leur puissance et qu'ils peuvent réussir, si j'en juge par le sentiment de la Chambre. A la dernière session 135 députés contre 25 se sont prononcés en faveur de la subvention qui a été accordée; cette subvention est renouvelée et augmentée aujourd'hui, et il ne semble pas qu'on se plaigne du montant; il me paraît donc concédé que la somme est acceptable pour cette Chambre. La seule chose à décider maintenant c'est la route. Sur ce point, je crois que l'on a fait une preuve suffisante devant la Chambre avec la carte qui a été déposée sur le bureau pour démontrer que la route la plus courte passe *viâ* Sherbrooke et Mégantic; que c'est la meilleure, celle qui apporte le meilleur compromis, le plus avantageux pour les ports maritimes au point de vue commercial, et enfin que c'est la plus praticable d'après le rapport des ingénieurs. Je crois que tout ces points ont été établis, et je suis conséquemment en faveur de cette résolution.

M. BURPEE: Je suis bien disposé à accepter la route indiquée par le ministre des travaux publics, ainsi que par l'honorable préopinant, si on l'adopte en entier, mais l'on n'a pas encore présenté la partie Est de la route sous un jour aussi satisfaisant qu'il était possible de le faire. La distance de Frédéricton à Salisbury est, dit-on, de 95 milles, mais elle n'est en réalité que de 85 milles. On a dit qu'elle n'a pas été mesurée. Eh bien, toute la ligne a été mesurée et on en a arpenté et choisi plus de la moitié; de sorte que le tracé est bien connu sous ces deux rapports; elle est plus favorable que ne l'ont représenté soit M. Schreiber ou M. Light. Mais j'aimerais à avoir un peu plus de renseignement de la part du ministre des travaux publics. Je n'ai pas à me plaindre de la quantité d'argent qui est donnée. Considérant le nombre de milles qu'il faut bâtir, je crois que la subvention n'est pas trop élevée. Je n'ai aucun doute que le gouvernement n'ait pris les moyens de voir si le chemin peut être construit pour ce montant. Je vois par la résolution qu'il part de Montréal et finit à Halifax; cela comprendrait un pont, je suppose, comme l'a dit l'honorable député de Stanstead (M. Colby). Je voudrais savoir si ce chemin partira du côté sud du Saint-Laurent ou de la cité de Montréal. Cette somme comprend-elle le coût de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent?

Sir HECTOR LANGEVIN: Il n'y a rien au sujet d'un pont. Le chemin doit partir du côté sud du Saint-Laurent.

M. LANGEVIER: Il faut traverser le fleuve. Se propose-t-on de le traverser à Montréal ou à Lachine?

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable député me de mandait si l'on devait affecter une partie de cette subvention à la construction d'un pont. Je dis que non.

M. LANGEVIER: Ce chemin traversera-t-il à Montréal ou à Lachine? Il faut qu'on traverse le fleuve dans un endroit ou dans l'autre. L'honorable député de Stanstead (M. Colby) a dit que l'on a l'intention de traverser le fleuve de Lachine à Caughnawaga. Cela est-il vrai? ou bien est-ce l'intention de la compagnie de construire un pont de Longueuil à Saint-Lambert?

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne veux pas interrompre l'honorable député de Sunbury.

M. BURPEE: Alors, je suppose qu'aucune partie de ce argent ne sera affectée à la construction d'un pont. A-t-on décidé finalement si le chemin traversera le lac ou ira du côté sud?

Sir HECTOR LANGEVIN: Il traversera le lac.

M. BURPEE: A-t-on fait quelque estimation du coût d'un pont sur le lac?

Sir HECTOR LANGEVIN: Non.

M. BURPEE: Combien de temps la compagnie aura-t-elle pour compléter le chemin.

Sir HECTOR LANGEVIN: Deux ans pour le commencer et 4 ans pour le finir.

M. BURPEE: Je crois que cela est trop long. J'insisterais pour que le gouvernement fixât 2 ans pour terminer le chemin au lieu de 4. Dans l'intérêt de tout le chemin, il est très important qu'on fasse les travaux de construction dans plusieurs endroits simultanément.

Si la compagnie a 4 ans pour terminer le chemin, le peuple des provinces maritimes attendra longtemps avant d'en retirer quelque bénéfice.

Sir HECTOR LANGEVIN: C'est le temps ordinaire. Je crains que l'honorable député ne trouve que le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit si rapidement qu'il faille exécuter toutes les autres entreprises avec la même rapidité. Cette compagnie n'a pas les mêmes moyens. Elle fera sans doute de son mieux, attendu qu'il est de son intérêt de la construire aussi rapidement que possible. Si le terme était réduit à 2 ans, ceux qui entreprennent l'ouvrage pourraient avoir plus de difficultés à prélever les fonds. L'honorable député a sans doute suivi les procédés au comité des chemins de fer, et sait qu'il est très ordinaire de faire une telle concession à une compagnie qui se charge d'une entreprise considérable.

M. LAURIER: On a dit beaucoup sur les mérites respectifs des différentes routes. Il ne sera pas opportun de discuter cette question avant que le gouvernement ait donné plus de renseignements. J'ai un mot à dire en réponse aux remarques de l'honorable député de Stanstead. Il a prétendu que le choix du gouvernement est bon parce que les comtés à travers lesquels le chemin passera ont voté plusieurs centaines de mille piastres à des chemins de fer. Je ne veux déprécier en aucune manière les efforts faits par ces comtés, mais je dois rappeler à l'honorable député qu'une grande partie des fonds qui ont été dépensés dans les cantons de l'Est pour construire des chemins de fer, sinon la plus grande partie, a été tirée du fonds d'emprunt municipal.

M. COLBY: Non.

M. LAURIER: Dans le comté de Shefford, tout cet argent a été ainsi fourni; dans d'autres comtés, c'est à peu près la même chose.

M. COLBY: Non, très peu, excepté dans Shefford.

M. LAURIER: Le comté de Shefford a souscrit \$300,000 pour les chemins de fer, et il a pris cet argent dans le fonds

d'emprunt municipal, et il n'a jamais payé un sou soit pour le capital ou l'intérêt. Nous avons droit d'avoir plus de renseignements qu'on ne nous en a donnés sur ce sujet. L'honorable ministre voudra-t-il nous expliquer pourquoi, en comptant la distance entre Montréal et Sherbrooke, on a pris la distance du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston ?

Sir HECTOR LANGEVIN : C'est parce que ce chemin est déjà construit, et nous prenons avantage des chemins de fer déjà construits quand ils n'augmentent pas beaucoup la distance.

M. LAURIER : La raison pour laquelle j'ai demandé une réponse est celle-ci : Il a toujours été entendu que le chemin de fer de la ligne courte doit traverser le Saint-Laurent au moyen d'un pont à Lachine. L'honorable ministre a dit qu'il y avait 216 milles à construire : c'est-à-dire 80 milles entre Chambly et Huntsville ; et 136 milles entre la frontière internationale et Mettawamkeag.

M. COLBY : Je suppose que l'ingénieur a pris les chemins de fer et les ponts existants. S'il fallait faire un changement, au lieu d'être augmentées les distances seraient diminuées considérablement. La distance de Lachine à Saint-Jean, Québec, est d'environ 20 milles, soit la même que celle de la ligne déjà construite. Quand vous atteignez Saint-Jean, Québec, vous arrivez à un chemin qui se rend à Sherbrooke, en sorte que au lieu d'avoir 80 milles à construire vous n'en avez que 20. Le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, est en opération depuis Saint-Jean jusqu'à Waterloo, où il se joint avec celui de Waterloo et Magog, qui se relie au Sherbrooke, et cette ligne, avec peu de changements, est très probablement la meilleure qu'on puisse avoir pour traverser le pays. Ainsi le changement pourrait bien avoir pour résultat de faire utiliser 80 milles de chemin de fer déjà bâtis au lieu de 20. Je puis dire que cela est parmi les événements probables.

M. LAURIER : Alors on utiliserait un chemin déjà construit.

M. COLBY : Oui.

M. LAURIER : Plus nous avons d'explications, plus nous sommes embarrassés, parce que l'on dit qu'il faudrait construire une nouvelle ligne entre Chambly et Lennoxville. Nous ne devrions pas nous servir des chemins de fer existants, mais subventionner 80 milles de chemin nouveau entre ces deux endroits.

M. COLBY : C'est précisément cela.

M. LAURIER : Non pas précisément, parce que nous nous servirions d'un bout de chemin déjà construit.

M. COLBY : Je ne sais pas qu'il y ait dans le rapport des ingénieurs ou dans la recommandation du gouvernement quelque chose qui puisse l'empêcher de faire le meilleur arrangement possible dans les intérêts du pays. Il se peut qu'il y ait de meilleurs arrangements que ceux qui sont indiqués dans le rapport de l'ingénieur—et je suppose que les résolutions du gouvernement sont basées sur le rapport de l'ingénieur—mais mon opinion individuelle est que si le pont est érigé aussi haut que Lachine, il en résultera définitivement des arrangements qui seront dans l'intérêt du pays et qui permettront d'effectuer une économie qu'on ne réaliserait pas en construisant 80 milles de chemin de fer entièrement neufs.

M. LAURIER : Je n'ai pas d'objection à ce que le gouvernement choisisse la meilleure route, mais je crois que nous avons droit de savoir exactement quelle est la route que le gouvernement considère la meilleure quand il demande qu'on lui avance l'argent du peuple. L'honorable député dit qu'il est possible que, au lieu de bâtir une ligne nouvelle entre Chambly et Lennoxville, on se serve de la ligne existante entre Lennoxville et Saint-Jean. Mais le

M. LAURIER

gouvernement n'a pas déclaré cela. Le ministre des travaux publics, en expliquant la politique du gouvernement, a dit qu'il fallait construire 215 milles de nouveaux chemins de fer, 136 milles entre l'extrémité du chemin de fer International et Mettawamkeag et 80 milles entre Sherbrooke et Lennoxville. S'il en est ainsi, nous savons où la subvention ira et nous savons si elle est excessive ou non. Mais si au lieu de l'appliquer à la construction d'un chemin de fer entre Lennoxville et Chambly, on doit se servir d'une partie d'un chemin de fer existant, nous devrions le savoir. Nous avons le droit de savoir ce que l'on veut faire.

M. COLBY : Cela est très bien comme argument *ad captandum*, mais ce n'est certainement pas d'un homme d'affaires. Si le gouvernement suppose qu'il est possible que l'on trouve plus avantageux d'utiliser un chemin appartenant en partie à des étrangers, je ne pense pas qu'il doive se limiter dans ses déclarations au parlement ou dans son *bill* de manière à se mettre entièrement à la merci de ces gens. Le gouvernement expose une proposition utile ; il dit ce que l'on peut faire par la construction de cette ligne, et si quelqu'un se plaint de quelque chose, c'est de ce qu'il ne fait rien qui l'empêche de faire quelque chose de mieux si l'occasion s'en présente. Je crois que le gouvernement agit avec sagesse. Le gouvernement ne sait peut-être pas si chemin peut être acquis, et à quelle condition il peut l'être. J'ai dit cela pour renseigner l'honorable député et je n'ai fait que citer une chose qui frappe mon esprit comme probable ; mais le gouvernement ne se propose pas de construire un chemin de fer et il n'a pas l'intention d'entrer en négociation avec les propriétaires du chemin de fer. Ce n'est pas au gouvernement à prendre l'initiative dans une affaire de ce genre, mais il n'a pas besoin de se limiter de façon à ce qu'il soit absolument nécessaire qu'il acquiert un chemin qui peut-être ne peut être vendu et qu'il ne trouverait peut-être pas avantageux d'acquérir. J'ai mentionné cela comme un événement probable plus favorable à la compagnie que tout ce qui est proposé dans les résolutions du gouvernement.

M. LAURIER : Je diffère complètement d'avec mon honorable ami, même au point de vue des affaires. Lorsque le gouvernement demande au peuple de lui voter de l'argent, nous avons le droit de savoir comment il emploiera cet argent, et c'est agir en hommes d'affaires que de demander quel sera exactement ce que l'on en fera. Si le gouvernement croit qu'il a un ou deux moyens d'employer cet argent, qu'il le dise. Je ne suis pas opposé à ce que le gouvernement expose sa politique, soit qu'il veuille construire un nouveau chemin de fer ou se servir de celui qui existe ; mais la Chambre devrait savoir exactement ce que l'on fera de l'argent qu'on veut lui faire voter. Jusqu'à présent le gouvernement n'a rien dit des possibilités signalées par l'honorable député de Stanstead. D'après les explications du gouvernement, les subventions serviront à construire 216 milles de chemin de fer, y compris les 80 milles entre Sherbrooke et Chambly ; et si l'on dit que l'argent doit être dépensé, non pas comme l'a indiqué le ministre des travaux publics, mais comme le prétend l'honorable député de Stanstead, alors je dis que nous avons droit d'exiger que le gouvernement parle lui-même.

M. HALL : L'honorable député semble méconnaître le fait qu'il est indifférent pour le gouvernement ou pour le pays qu'une section soit achetée, améliorée ou rebâtie. Si l'on estime le coût du chemin à \$20,000 par mille pour les 535 milles jusqu'à Salisbury, on aura un total de \$11,700,000 sur lequel \$ 50,000 par année sont moins que 2½ pour 100. Ainsi cette subvention que l'on donne forme environ la moitié de l'intérêt sur une obligation sur le coût de la construction et de l'équipement du chemin, qu'il soit rebâti, acheté ou amélioré ; et l'état concernant la partie construite et celle à être construite, a été soumis par le gouvernement non pas comme question d'importance pour la Chambre, mais comme déter-

minant la facilité et la rapidité avec lesquelles la ligne pourrait être complétée.

M. BLAKE: Je crois qu'il y a des considérations très importantes à faire là-dessus. Je ne suis pas d'opinion que nous devions voter l'argent du public pour agrandir la fortune des partionniers.

Personne ne peut nier que si ce projet a quelque mérite, l'achèvement du chemin aura pour effet d'augmenter considérablement la valeur de ces lignes déjà construites qui deviendraient de lignes locales, isolées qu'elles sont, des parties d'une grande ligne d'entier parcours. Elles sont là; elles sont la propriété de quelqu'un; mais dira-t-on qu'après avoir payé une forte subvention pour la construction des tronçons qui sont pour en augmenter la valeur, nous allons donner les fonds publics afin que quelqu'un puisse acheter la propriété d'un autre? Je dis que l'accroissement de valeur de ces lignes est déjà une chance assez considérable pour les propriétaires sans que nous donnions les deniers publics pour permettre qu'on les achète. Que ces lignes subissent le sort commun de la nouvelle ligne d'entier parcours; qu'elles reçoivent le prix qui peut être arrêté par les heureux propriétaires de la nouvelle combinaison; mais qu'il ne soit pas dit que le public paiera ces lignes au prix élevé qu'elles vont valoir comme ligne nouvelle. Il me semble que nous avons droit de savoir sur quelle base cette proposition est faite. Le ministre des travaux publics n'a pas cru qu'il valait la peine de nous dire comment il se fait qu'une subvention de \$170,000 par année pendant 15 ans, laquelle devait être suffisante d'après ce qu'on nous disait l'année dernière, va maintenant être changée en une subvention de \$20,000 par année pendant 20 ans. J'ai donné la valeur capitalisée de cette subvention; elle double la somme de l'année dernière. J'ai demandé à sir Charles Tupper, l'année dernière, comment il savait que la somme de \$170,000 par année serait suffisante. Il a répondu qu'il ne pouvait pas le dire, mais qu'il avait pris des renseignements et qu'il était certain que la somme suffirait. Maintenant on ne nous dit pas qu'il en faut davantage ou pourquoi il en faut davantage, si ce n'est par ce que l'on dit dans la résolution. La somme est-elle nécessaire parce qu'il faut déposséder les propriétaires de ces grands chemins et les leur payer. L'honorable député de Stanstead (M. Colby) a dit il y a un instant que tant qu'il y avait des sacrifices et des dépenses à encourir, ces gens avaient un monopole. Eh bien! ils cherchent à favoriser leurs propres intérêts.

Quelques-unes des municipalités qui ont payé des sommes extraordinaires et n'en ont pas recueillies les fruits ont souffert quelques malheurs. Je ne sais pas si l'on a l'intention d'acheter la ligne internationale, non seulement pour en augmenter la valeur parce qu'elle fera partie du chemin d'entier parcours, mais aussi pour donner l'argent nécessaire pour l'acheter à ce prix élevé. L'honorable député de Sherbrooke (M. Hall) a parlé, dans un de ses discours, de M. Light, que je ne connais pas, mais M. Light a été employé par ce gouvernement, et je suppose qu'il a la confiance du gouvernement, et l'honorable monsieur a dit qu'il connaissait M. Light parce que, comme ingénieur du gouvernement de la province de Québec, il a fait, concernant le chemin de fer de la Rive Nord, un rapport résultant d'influences du comté de Terrebonne. Eh bien, nous connaissons ce que cela veut dire; ce n'est pas parce que Terrebonne avait plus de voix, mais c'est parce que la voix qui parlait pour Terrebonne dans la législature de Québec était la voix la plus puissante de cette législature; et l'honorable député sait les malheureux résultats auxquels arriva M. Light, parce que le premier ministre de l'époque voulait changer le chemin pour plaire à son comté. Et aujourd'hui nous avons un député qui fait fonction de ministre des chemins de fer en cette chambre, sous le contrôle duquel est M. Schreiber, qui a dirigé ces arpentages, qui est le chef politique responsable de la direction de ces études de lignes et des ordres qui s'y

rattachent, et cet homme n'est pas en cette Chambre dans le moment pour écouter cette discussion.

M. POPE: Je suis ici.

M. BLAKE: Oni, l'honorable ministre est ici; mais il est sur les sièges de derrière. Il s'avance maintenant, et je suis content de le voir. C'est son département qui a ordonné ces études de lignes, mais il ne se charge pas de ces résolutions, on ne les a pas placées dans ses mains pour qu'il en demandât l'adoption.

M. POPE: Ce n'est pas non plus sous ma direction que ces études de lignes ont été faites.

M. BLAKE: Je ne sais pas à qui le député de l'honorable ministre et son ingénieur se sont adressés au sujet de ces études de lignes.

M. POPE: J'ai refusé de prendre aucune part à ces travaux. Sir John A. Macdonald lui-même a dit qu'il s'occuperait de la chose quand j'ai accepté la position de ministre suppléant des chemins de fer.

M. BLAKE: Voici que l'honorable ministre admet l'incompatibilité de sa position. C'est ce dont je me plains; je dis qu'il n'aurait pas dû être nommé ministre suppléant d'un chemin de fer avant que ces grandes questions eussent été décidées, parce que ses intérêts personnels devaient l'empêcher d'accepter une telle position.

M. POPE: Non, je n'ai pas d'intérêts personnels.

M. BLAKE: On prétend que l'honorable ministre a de grands intérêts personnels dans le chemin de fer International.

M. POPE: Vous ne devriez pas accepter les rapports de tout le monde.

M. BLAKE: L'honorable ministre ne me donnera pas les rapports de tout le monde. Je dis qu'il est malheureux que l'honorable député ait été nommé ministre suppléant des chemins de fer à l'époque et dans les circonstances où ce changement devait se faire. Je crois qu'il aurait été mieux que le chef politique de ce département n'eût pas été intéressé dans la solution de cette question, comme l'honorable ministre. Cette seule circonstance ne devait pas rendre l'honorable ministre inhabile à rester dans le gouvernement, mais il avait son propre département, le département de l'agriculture et des statistiques. J'ai obtenu de l'honorable ministre l'aveu qu'il sentait lui-même qu'il ne pouvait pas toucher à cette question, et que le premier ministre devait donner des ordres à M. Schreiber, comme le chef responsable de ce département, bien que jusque-là ce rôle eût appartenu au ministre suppléant des chemins de fer. Il y avait une main cachée, et cette main se découvre maintenant.

M. POPE: Non, il n'y avait aucune main de cachée.

M. BLAKE: Alors c'était la main de l'honorable ministre, car c'est sa main que nous avons vue.

M. POPE: C'était la main ouverte du premier ministre.

M. BLAKE: Non, car ce n'est que ce soir que nous avons appris que c'était sa main. Mais bien que le premier ministre écrivit, j'oserais dire que son collègue avait son oreille.

M. POPE: Non.

M. BLAKE: En êtes-vous sûr? Quelle terrible position pour le ministre suppléant des chemins de fer que de ne pouvoir même parler au premier ministre sur une question si importante! Quelle position choquante pour lui! Ne serait-il pas mieux qu'il ne fût pas ministre suppléant des chemins de fer?

M. POPE: Cela est trop adroit.

M. BLAKE: Je crois réellement que c'est l'honorable ministre qui est trop adroit; mais nous le comprenons. C'est

une façon polie de dire que cela a été conduit de cette façon particulière. Voici une transaction à laquelle le ministre suppléant des chemins de fer reconnaît qu'il ne pouvait prendre part. Mais j'ignorais que cette incapacité allât si loin qu'il ne pût dire un mot à ce sujet, même en particulier. Nous avons cette admission importante que la décision dans cette affaire a été prise sans même la participation du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer. Nous voulons des renseignements quant au principe en vertu duquel cette subvention a été fixée. Est-ce parce que, comme cela est maintenant constaté, il faudra acheter le chemin de fer de l'honorable ministre et d'autres chemins de fer avec une partie des deniers publics? Est-ce parce qu'une partie de cette subvention devra passer de cette façon? S'il en est ainsi, quelle partie? Lorsque nous voyons qu'on ajoute un million cinq cent mille piastres à la somme que l'on disait suffisante, l'année dernière, et que nous remarquons que cette augmentation coïncide avec la nouvelle qu'il nous faut la ligne Internationale, nous avons le droit de savoir quelle somme d'argent on consacrerait à l'acquisition de la ligne Internationale.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable député de Mégantic (M. Langelier) m'a posé une question pendant que l'honorable député de Sunbury (M. Burpee) adressait la parole à la Chambre, et naturellement je ne pouvais pas répondre alors. Comme je l'ai dit à l'honorable député de Sunbury, ce crédit n'a rien à faire avec le pont à Montréal. Le crédit est pour une ligne de chemin de fer qui doit relier Montréal à St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *vid* Sherbrooke. Lorsque le temps arrivera d'appliquer cette subvention à la ligne mentionnée ici, naturellement ce gouvernement aura soin de voir à ce que le raccordement entre la rive sud et le Saint-Laurent soit fait de manière à rencontrer les besoins du commerce et à servir les intérêts publics en général. Il y a différentes manières de faire le raccordement. Naturellement, il y a toujours le pont Victoria et le pont projeté de Lachine. Cette question ne s'est point présentée. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a demandé ce que l'on va faire avec cet argent. Si on va l'employer à acheter cette ligne ou l'autre ou si l'on va construire les 216 milles qui sont mentionnés dans le tableau que j'ai donné concernant une partie de la ligne qui n'est pas construite et qui doit être construite, si nous voulons avoir une ligne complète de Montréal à St-Andrews, Saint-Jean et Halifax. Cet argent contribuera sans doute à établir une ligne entre Montréal et ces ports. Comment emploiera-t-on cet argent? Comme l'honorable député le dit, c'est tant par année pendant tant d'années; par conséquent, le gouvernement doit voir à ce que les conditions du crédit soient remplies; c'est-à-dire qu'il doit avoir la preuve positive que l'on aura cette ligne, qui est considérée la plus courte et la meilleure dans les circonstances, de Montréal aux ports maritimes. Je ne puis dire qu'il y aura tant pour le matériel roulant ou pour tant de milles construits; mais quand j'ai donné ces chiffres concernant les milles construits et à construire, je voulais faire voir dans quel état était la ligne pour laquelle nous demandions une subvention. Une partie de la ligne est construite et une partie n'est pas construite, et la compagnie qui se formera devra prouver qu'elle se conformera aux conditions de ce vote; c'est-à-dire qu'elle obtiendra une ligne par laquelle nous pourrions atteindre, par exemple, St-Andrews, sans parcourir plus de 130 milles, comme on le dit ici.

L'honorable député de Durham-Ouest a dit que nous ne devons pas employer cet argent à augmenter la fortune de quelques particuliers. Le gouvernement ne désire aucunement employer cet argent autrement que ne le dit la résolution purement et simplement, c'est-à-dire donner à la compagnie le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis Montréal jusqu'au bord de la mer dans les provinces maritimes. Voilà le seul objet que nous avons

M. BLAKE

en vue. La quantité d'argent, comme l'honorable député le dit, est considérable, mais nous croyons, d'après les renseignements que nous avons reçus de notre ingénieur en chef, que cette somme est nécessaire. Le crédit est élevé sans doute, mais c'est un crédit qui, après tout, rapportera beaucoup au pays. Il nous assurera une communication entre l'Atlantique et le Pacifique par la route la plus courte possible dans les circonstances. Naturellement si nous ne construisons pas cette ligne directe, nous verrons notre commerce aller de Montréal à Portland. Alors tous les avantages du terminus d'un si grand chemin de fer en hiver seraient pour les Etats-Unis. Nous ne voulons pas cela. De même que nous avons pris soin d'empêcher que notre chemin de fer ne fût traversé par une autre ligne dans la Colombie Anglaise pour le bénéfice des Etats-Unis d'Amérique, nos entreprenants voisins qui ont leur propre chemin de fer, rival du nôtre, le Pacifique du Nord, ainsi nous avons cru que nous ne devions pas leur donner le bénéfice de notre chemin du côté de l'Atlantique; ou, après tous les sacrifices que nous avons faits, donner le terminus à Portland ou à une autre ville des Etats-Unis. Nous avons cru que le chemin de fer devrait se terminer sur notre propre territoire, sur les rivages de l'Atlantique, afin de garder pour nous le bénéfice des cargaisons qui seront envoyées de l'étranger ou qui en arriveront, ce qui nous donnerait l'avantage de ce commerce étranger. Dans ces circonstances, nous espérons que le parlement ne refusera pas de faire ce nouveau sacrifice pour compléter ce système. Après les grands sacrifices que le pays s'est imposés pour ouvrir le Nord-Ouest au moyen du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que ce crédit de \$80,000 par année, pendant 20 ans, soit considérable, nous croyons toutefois qu'il ne justifierait pas un refus de la part du parlement.

Le parlement aimerait à compléter son œuvre en unissant les deux océans par cette voie ferrée, et conséquemment nous croyons que ce vote que nous demandons sera accordé avec plaisir par le parlement. L'honorable député de Durham-Ouest a fait allusion à M. Light. En tant que je le connais personnellement, je n'ai rien à dire contre lui et je n'ai jamais rien entendu dire contre lui, excepté ces rapports que certains députés ont faits ce soir sous leur propre responsabilité. Ces messieurs doivent avoir de bons renseignements, mais seulement je suis peiné qu'ils aient eu l'occasion d'en parler ici, parce qu'il est toujours pénible qu'un homme de la position de M. Light soit attaqué dans sa réputation. Mais si ces chiffres donnés par ces députés ne sont pas exacts, ils doivent en porter les conséquences. L'honorable député de Durham-Ouest a donné sa propre version du prolongement du chemin de fer de la Rive Nord à Terrebonne, etc.

M. BLAKE : Non, c'est l'assertion de l'honorable député de Sherbrooke (M. Hall).

Sir HECTOR LANGEVIN : Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest a ajouté quelques chose aux paroles de l'honorable député de Sherbrooke en donnant le nom d'un membre du gouvernement, un de mes collègues. Je regrette que mon honorable ami le secrétaire d'Etat ne soit pas ici, parce que je n'ai aucun doute qu'il n'eût été parfaitement capable de se défendre devant la Chambre, et j'espère qu'il sera en meilleure santé demain afin qu'il, puisse répondre à l'honorable député de Durham-Ouest. Ces résolutions sont dans mes mains, a-t-on dit; mais ce n'est pas la première fois qu'un ministre prend la moitié de l'ouvrage d'un autre ministre, et soumet quelque chose à la Chambre pour aider un de ses collègues. J'ai fait cela l'autre jour au sujet des chemins de fer du Nord-Ouest et de leurs subventions en terres, bien que ce soit des choses qui regardent le département de l'intérieur, mais le premier ministre m'avait demandé de prendre charge de cette affaire et je l'ai fait tout comme aujourd'hui, et naturellement, je pourrais de-

mander à un de mes collègues de faire une partie de mon travail si je n'étais pas en bonne santé.

M. BLAKE : Relativement au secrétaire d'Etat, je dois dire que l'honorable député de Sherbrooke ayant fait observer que c'était une influence de Terrebonne qui avait causé ce changement dans la loi, lequel avait été fait d'après le rapport de l'ingénieur en chef de la province à cette époque —choix très malheureux—j'ai indiqué quelle était cette influence de Terrebonne.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable député de Sherbrooke avait parlé d'influences, mais il n'avait nommé personne. C'est mon honorable ami de Durham-Ouest qui a donné le nom du secrétaire d'Etat, et sans doute mon honorable ami de Durham-Ouest, lorsque le secrétaire d'Etat sera en cette Chambre, répétera en sa présence ce qu'il vient de dire.

M. BLAKE : L'honorable ministre peut rapporter au secrétaire d'Etat ce que j'ai dit, et celui-ci répondra s'il a quelque chose à dire. Je n'ai pas de raison de répéter mes remarques. J'ai fait remarquer que cette influence de Terrebonne était évidemment le député de Terrebonne, qui était premier ministre de la province.

M. WHITE (Cardwell) : Il n'était pas premier ministre à cette époque.

M. BLAKE : Non, il n'était pas premier ministre à cette époque, il était secrétaire provincial; il était ministre de la Couronne pour la province de Québec dans le gouvernement de Boucherville. L'honorable ministre a dit qu'il ne doute pas que le parlement ne donne avec plaisir cette augmentation de \$80,000 par année pendant 20 ans. Mais il y a aussi \$170,000 pendant cinq ans que l'honorable ministre a oublié de mentionner. Et la valeur présente du tout est, comme je l'ai dit, d'un million et demi. L'honorable ministre dit que l'on va obtenir de grands résultats par cette entreprise. Nous ne discuterons pas cette question maintenant. Nous pouvons différer d'opinion quant à l'importance des résultats. A la dernière session, j'ai dit que j'avais toujours désiré voir des communications plus courtes entre les différentes provinces de la Confédération; que je croyais que c'était une grande faute de ne pas avoir eu ces communications plus courtes même avant la construction de l'Intercolonial. Je crois que l'on a commis une grande erreur à cette époque en n'établissant pas de communications rapides entre les deux provinces, et l'une des conséquences sérieuses de cette faute se rattache au chemin de fer Intercolonial même, mais cela n'est pas d'importance absolue.

L'honorable ministre ne nous dit pas que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique lui ait donné l'assurance qu'elle transportera son trafic d'entier parcours aux ports provinciaux. Il n'a pas reçu cette promesse, mais la compagnie a fait connaître sa politique. Nous savons ce qu'elle se propose de faire. Nous avons vu qu'elle a envoyé des représentants à Portland ouvrir des négociations pour lui procurer des avantages en cette ville. Nous voyons qu'elle a discuté la question du Portland et Ogdensburg. Nous avons entendu M. Stephen déclarer publiquement qu'il désirait obtenir des raccordements avec Portland et indiquer ce qu'il comprenait des intentions du peuple de Portland pour avoir ces raccordements. A cette époque, la cité de Montréal était le port d'été de la compagnie et elle voulait avoir son port d'hiver à Portland. Pourquoi? non pas parce qu'elle avait de l'aversion pour les provinces maritimes ou pour la province de Québec, comme certains gens l'ont dit. Je ne crois pas qu'il y ait chez la compagnie des sentiments comme l'amitié ou l'aversion, mais c'était pour des raisons commerciales qu'elle voulait atteindre Portland. J'ai entendu des membres de cette Chambre, au moins un, dire que c'est un sentiment de haine contre la cité de Québec qui animait la compagnie. Je ne croyais pas qu'elle pût avoir des mobiles comme la haine ou l'amour;

je pensais qu'elle n'avait pas de passion en cette affaire. Elle croyait à tort ou à raison que Portland devait être le terminus de son trafic d'entier parcours. Eh bien, si elle croit cela et si elle fait ces raccordements, je suppose que ce sera pour de pures considérations commerciales.

L'honorable député de Stanstead (M. Colby) nous a dit qu'il y a une ligne d'un peu plus de 200 milles de longueur entre Montréal et Portland, mais il ne nous a pas dit quelle serait la longueur de la route projetée. Mais là n'est pas la question. La question que j'ai posée à l'honorable ministre et à laquelle il a répondu par une effusion patriotique, lui qui est habitué à éviter de répondre aux questions difficiles, est celle-ci : A la dernière session on nous disait que cette subvention d'une valeur capitale de moins de \$1,900,000 accomplirait ce résultat. Cette année on nous dit qu'il faudra une subvention de la valeur capitale de \$3,400,000. J'ai demandé à l'honorable ministre de nous dire comment il se fait que, à la dernière session il prétendait que cette première somme serait suffisante pour construire le chemin et que 12 mois après il vient nous dire qu'il s'est trompé et qu'il lui faut \$1,500,000 de plus. L'honorable ministre nous dit qu'il s'appuie sur le rapport de l'ingénieur; mais je n'ai vu aucun rapport de l'ingénieur qui dise que cette subvention additionnelle soit nécessaire ou qu'elle suffise. Ce doit être un rapport verbal de l'ingénieur. Cela est-il suffisant? Après avoir été trompé comme nous l'avons été l'année dernière, suffit-il de dire que l'ingénieur en chef est d'opinion que cette somme de \$1,500,000 est nécessaire, qu'elle sera suffisante. Je dis que le parlement n'a pas reçu de renseignements qui le justifient de s'accorder avec des ministres qui se sont trompés d'une manière si insigne l'année dernière, comme ils le disent maintenant. Mais quelles sont les données de la dernière session pour nous dire qu'une subvention d'une valeur capitale de moins de \$1,900,000 par année suffirait pour cette entreprise? Ces ministres gardèrent les renseignements en eux-mêmes, mais ils nous dirent qu'ils les avaient obtenus, et un parlement confiant accepta leur parole et vota leur subvention. Et voici qu'à cette session on ne nous donne aucun renseignement de plus si ce n'est l'aveu qu'ils se sont tous trompés, que leurs renseignements étaient inexacts et incomplets, et ils nous demandent un million et demi de plus. Qui est pour avoir ce million et demi, pourquoi est-il requis? Sur quoi se base-t-on pour dire qu'il faut \$150,000 pour 5 autres années et \$80,000 pour 20 ans, quand l'on prétendait, il y a un an, que \$120,000 pendant 15 ans suffisaient amplement? Cette question est importante parce que nous n'avons aucune assurance, en présence de ces faits, que nous ne serons pas appelés à la prochaine session à voter encore une autre somme. Après ce qui s'est passé l'année dernière, après avoir vu les ministres nous déclarer qu'ils ont été désappointés dans leurs calculs de l'année dernière, je crois qu'on aurait dû s'attendre à ce qu'ils nous apportassent des données et des renseignements certains pour nous guider dans notre décision. On aurait dû nous donner des renseignements de la part de ces personnes qui s'intéressent à cette affaire, de la part de ces individus anonymes qui sont au fond de toute cette transaction, renseignements qui nous auraient démontré d'abord qu'il serait nécessaire de donner une somme déterminée et ensuite que cela suffirait.

M. STAIRS : Cette question est si importante pour les provinces maritimes que je dois demander à la Chambre la permission d'exposer quelques unes des raisons qui m'induisent à accepter la ligne qui a été choisie par le gouvernement. L'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a fait une erreur, par pure inadvertance, je suppose, quant à la longueur du chemin mentionné dans ces résolutions. Je crois l'avoir entendu dire qu'il y a 216 milles à construire.

M. LAURIER : C'est ce que le ministre a dit,

M. STAIRS: Je crois que l'ingénieur en chef a estimé la distance de Frédérickton à Salisbury à 95 milles, et la distance telle que donnée par le ministre, je crois, est la distance qu'il faut franchir pour atteindre Saint-Jean. Mais naturellement il est nécessaire d'atteindre Halifax, ce qui exige environ 113 milles. Mais tout le chemin qu'il sera nécessaire de construire pour atteindre Halifax sera d'environ 300 milles. On a beaucoup parlé ce soir de la question des routes et des distances et on a parlé d'une ligne par Québec qui a été choisie par le gouvernement et qui porte le n° 6 dans le rapport de M. Schreiber. Je puis dire qu'après avoir examiné soigneusement la question même avant qu'elle fut soumise à la Chambre, je suis arrivé à la conclusion que la ligne n° 6 est la meilleure qui puisse être choisie dans l'intérêt de Halifax, et pour cette raison seule, je l'approuve. On a soulevé des objections contre cette ligne, on a dit qu'on pourrait en trouver une plus courte en passant par Richmond.

Je crois que tout député qui examinera la carte que nous avons devant nous, ce soir, verra qu'il est impossible de trouver une ligne plus courte que celle que l'on a choisie à partir de Richmond. En effet, si vous continuez la ligne depuis Richmond jusqu'à un point où elle se joindra à la ligne arpentée par Vernon Smith, qui passe à une distance considérable au nord du lac Moosehead, vous verrez que cette ligne s'éloigne autant de la ligne directe que la ligne n° 6 s'écarte du sud à l'endroit le plus éloigné. De sorte que, si on pouvait même avoir une ligne directe jusqu'à Richmond, à un point qui joindrait la ligne de Vernon Smith, la distance ne serait pas réduite considérablement. Et si vous faisiez partir une ligne de Richmond, il vous faudrait faire la part ordinaire des courbes, ce qui rendrait cette ligne à peu près aussi longue que la ligne n° 6. On a traité un point, ce soir, qui mérite un peu l'attention, je crois. On a parlé du danger de détourner le commerce vers les ports des États-Unis. La raison pour laquelle j'appuie le choix de cette ligne n° 6, c'est que je suis convaincu qu'il n'y a pas plus de danger que le commerce soit détourné en faveur des ports américains par cette ligne, que si nous avions une ligne à vingt ou trente milles au nord. Si le trafic d'entier parcours en Canada doit atteindre les ports américains, il est parfaitement certain qu'une distance de vingt ou trente milles, au nord ou au sud, ne peut empêcher cela. Je crois que cela est certain, et toutes choses bien considérées, je suis donc d'avis que la ligne choisie par le gouvernement nous donne une des meilleures chances d'avoir, dans les provinces maritimes, une bonne part du commerce de l'Ouest. Il y a une autre question importante qu'il ne faut pas oublier : C'est que les résolutions doivent pourvoir à l'établissement d'une ligne complète jusqu'à Salisbury, à partir de la rive sud du Saint-Laurent, en face de Montréal. Il est absolument nécessaire que ce soit une ligne unique, une ligne qui ne soit pas exploitée par différentes compagnies ayant une autorité différente. Le gouvernement a fait un contrat pour donner au peuple des provinces maritimes cette ligne unique jusqu'à Salisbury, Nouvelle-Ecosse, et des raccordements avec Saint-Jean et Saint-Andrews, et peut-être plus tard avec Louisbourg. Dans ce cas, il serait sage que le gouvernement examinât l'opportunité de stipuler, à une phase plus avancée de la procédure, que la compagnie qui s'engagera à construire cette ligne sera obligée de la compléter et d'effectuer une jonction avec l'Intercolonial, et qu'il lui sera défendu de terminer le chemin à quelque point intermédiaire. Cela est extraordinairement important pour les provinces maritimes, et j'espère qu'on insérera dans le bill une telle condition avant de le présenter.

Sir **HECTOR LANGEVIN:** J'espère que l'honorable député aura la bonté de m'envoyer sa recommandation par écrit, afin que nous puissions la considérer avant d'arriver à une autre phase de la procédure.

M. STAIRS

M. STAIRS: Je l'onverrai avec beaucoup de plaisir. Il y a une autre question très importante relativement aux provinces maritimes, et c'est celle de savoir si la ligne de Montréal à Salisbury sera sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je lirai des lettres qui ont été écrites par le président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui jetteront quelque lumière sur cette question et répondront jusqu'à un certain point à quelques-unes des objections que l'honorable député de Durham-Ouest a formulées contre ces résolutions. Dans une lettre en date du 25 février 1885, le président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, s'adressant à vous, M. le Président, dit :

OTTAWA, 25 février 1885.

M. B. DALY, écrivain, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je reçois votre lettre du 24 courant, signée par vous-même et par MM. Wood et Stairs, au sujet du prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les provinces maritimes de façon à le relier avec les ports de St-Andrews, Saint-Jean, Halifax et Louisbourg.

Relativement au choix du tracé de ce prolongement je dois vous dire que mon opinion n'a pas été modifiée par les différentes études de lignes qui ont eu lieu. Au contraire, ma première opinion a été confirmée et je suis pleinement convaincu que la meilleure ligne serait celle qui se rendrait aussi directement que possible de Montréal à Moncton, via Sherbrooke, le lac Moosehead et Frédérickton, en utilisant autant que possible les lignes existantes. Je puis ajouter que si le gouvernement décide de subventionner suffisamment une telle ligne, elle pourra être complétée, dans mon opinion, dans l'espace de 2 ans à partir de la date du contrat.

Je calcule qu'un chemin de fer de première classe coûterait en tout \$12,500,000. Bien que je ne sois pas en position d'offrir au nom de mes collègues d'entreprendre la construction de ce chemin, je me sens libre de dire que, moyennant une subvention de \$300,000 pendant 2 ans, la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest serait prête à passer un contrat avec le gouvernement pour établir ces communications directes ci-dessus mentionnées. Parlant au nom de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je puis dire que dans mon opinion si un tel chemin de fer était construit, cette dernière compagnie entreprendrait de l'affermier et de l'exploiter, pourvu que l'on fit des arrangements convenables pour le transport du fret sur le chemin de fer Intercolonial de Moncton à Halifax.

Je puis ajouter que Moncton serait un endroit convenable pour relier le chemin de fer de Louisbourg au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je suis, cher monsieur,

Votre tout dévoué,

GEO. STEPHEN.

En outre il y a une autre lettre de M. Stephen plus récente, laquelle est en date du 16 juin 1885 et se lit comme suit :

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE,
BUREAU DU PRÉSIDENT,
MONTRÉAL, 16 juin 1885.

M. B. DALY, écrivain.

J. F. STAIRS, écrivain.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 16 juin au sujet de la ligne courte projetée entre Montréal et les ports de mer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, j'ai à vous dire que la route que vous mentionnez est, d'après nos renseignements actuels, la meilleure qui ait été proposée et celle que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique préfère à toutes celles qui ont été recommandées.

J'ajouterai que c'est le désir de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de considérer ce projet comme un complément naturel et nécessaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, tel qu'il existe maintenant.

La compagnie sera prête, sans perdre de temps, à entrer en négociations avec le gouvernement pour mettre ce projet à exécution, dès que la législation nécessaire aura été obtenue.

Je suis, messieurs, votre dévoué,

GEO. STEPHEN,

Président.

Vu ces deux lettres, il est possible, presque certain même, que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit capable d'obtenir cette ligne et de l'exploiter jusqu'aux provinces maritimes. Une de mes raisons pour appuyer le choix de cette ligne, c'est qu'elle nous offre une meilleure chance, de fait la seule chance d'obtenir de l'aide dans cette entreprise. Je crois pour plusieurs raisons qu'il est impossible d'adopter la ligne de Québec. La construction d'un pont à Québec entraînerait certainement un long retard, et il faudrait faire de nouveaux arrangements touchant les raccordements avec les provinces maritimes. Si la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne voit pas bientôt une bonne chance d'amener le commerce dans nos

ports, il sera détourné au profit des ports américains et il ne lui sera pas possible d'empêcher cela. Pour les députés des provinces maritimes et pour moi cela est, en vérité, très important. Nous avons à considérer et j'ai toujours considéré les intérêts commerciaux de nos propres provinces. Sur les dépenses qui ont eu lieu au Nord-Ouest et la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, le peuple des provinces maritimes a le droit de demander des subventions assez élevées pour permettre à la compagnie du Pacifique canadien de posséder ce chemin. Je suis certain que les propositions contenues dans ces résolutions seront appuyées généralement dans toutes les provinces maritimes. Comme l'ont démontré habilement ceux qui ont parlé à l'appui de ces résolutions, cette chance est une des plus précieuses qui puissent se présenter. Elle satisfait au plus haut degré les citoyens d'Halifax et le peuple de la Nouvelle-Ecosse ; elle favorise plus que toute autre les citoyens de St-Andrews, Saint-Jean et les autres parties du Nouveau-Brunswick.

Pour toutes ces raisons, je crois que le gouvernement a agi sagement et que tous ceux que cela intéresse approuveront le choix de cette ligne. On l'a critiqué, naturellement, mais je crois que lorsqu'on connaîtra mieux les circonstances, on justifiera le gouvernement, particulièrement si l'on considère qu'il est impossible que le chemin de fer Canadien du Pacifique se relie aux provinces maritimes par quelq' autre ligne et qu'il est d'absolue nécessité pour nous d'avoir une ligne qui nous reliera aux réseaux de chemins de fer de l'ouest. Non seulement on nous donnera la ligne la plus courte avec Montréal, mais aussi—ce qui est beaucoup plus important dans mon opinion—on nous reliera à l'ouest avec les grands centres où on fait le commerce de grains non seulement en Canada, mais avec Chicago. Pour ces raisons, je dis qu'il est de la plus haute importance que nous cherchions à faire exploiter une telle ligne par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. LESAGE : M. le Président, avant que ces résolutions soient adoptées, en comité, je crois de mon devoir de dire quelques mots sur icelles et de les examiner dans leur mérite intrinsèque.

Je ne prétends pas, à cette heure avancée de la nuit, faire un long discours, et ceci avec d'autant plus de raison que l'on pourrait peut-être considérer que j'ai un intérêt plus que personnel dans la question, mais il est un fait que la discussion actuelle m'a démontré, un fait que nous n'avions pas constaté encore et que je n'aurais pas aimé à constater. Ce fait c'est que d'après le discours de mon honorable ami le député de Sherbrooke (M. Hall) et celui de mon honorable ami le député de Stanstead (M. Colby), moi, qui avais toujours cru que dans les questions de chemin de fer, les ingénieurs étaient les autorités compétentes, et moi qui n'avais jamais voulu parler de la question de la ligne courte devant cette Chambre sans avoir en mains les documents voulus pour établir la position que j'occupais comme député du district de Québec, et possédant par circonstance, la ligne de combinaison, je dis que je me suis aperçu du fait, c'est qu'il paraît que tous les ingénieurs sont des gens malhonnêtes.

L'honorable député de Sherbrooke a pris pour sa base dans la discussion de la question qui nous intéresse à un si haut degré et qui l'intéresse comme moi personnellement, et je ne m'en cache pas, que les ingénieurs qui ne sont pas en accord avec M. Schreiber sont des gens qui ont fait des rapports falsifiés. Mon honorable ami de Stanstead, corroborant ces avancés, a été plus loin. Non seulement il a prétendu que M. Light avait fait un rapport plus ou moins raisonnable ou raisonné, et même je dirai un rapport signé d'avance, mais il a prétendu nous imposer au point de vue des sympathies dans une péroraison excessivement brillante comme il sait toujours en faire, la question de la ligne courte au point de vue des sacrifices que les municipalités

des Townships de l'Est avaient faits en faveur des chemins de fer se rattachant à cette ligne.

M. le Président, je tiens à me mettre ici dans la position avantageuse que mon comté m'a faite sur cette question. Il est vrai d'admettre que la fameuse ligne de combinaison que l'on a tant discutée ce soir, et que l'on a discutée d'une manière plus ou moins partielle, suivant moi, passe par le comté de Dorchester, que j'ai l'honneur de représenter. Mais je tiens à dire que le comté de Dorchester, qui est composé de seize grandes paroisses, a envoyé à l'honorable premier ministre, alors agissant comme ministre des chemins de fer, des requêtes signées par la grande majorité du comté et représentant la partie la plus influente de la population, en rappelant d'abord un fait qui a été enregistré dans les documents de la Chambre par l'honorable ministre des chemins de fer d'alors, qui était sir Charles Tupper, lequel avait déclaré que la ligne la plus courte et la plus avantageuse serait choisie. Moi, comme député de Dorchester, et nos amis, nous croyions, d'après un rapport fait en 1834, par M. l'ingénieur Yule, que nous avions la ligne la plus courte et la plus avantageuse, et dans ces circonstances, j'ai cru de mon devoir de demander à l'honorable ministre des chemins de fer une exploration de la vallée de la rivière Etchemin. Ceci m'a été gracieusement accordé. On a envoyé M. Light, ingénieur provincial, faire une exploration barométrique jusqu'à la ligne frontière du Maine. Un peu plus tard, n'étant pas satisfait de cette exploration, qui n'était pas une exploration complète de la vallée, j'ai réitéré ma demande auprès du ministre des chemins de fer, qui m'a répondu que satisfaction me serait donnée.

Dans le cours des deux mois suivants, M. Wicksteed, un ingénieur attaché au département des chemins de fer d'Ottawa, fut envoyé, et il me dit dans une entrevue : Je suis envoyé ici pour faire une exploration barométrique de la vallée de la rivière Etchemin. Je lui ai répondu : Je ne crois pas que ceci soit utile, car c'est fait par M. Light. M. Wicksteed m'a répondu : Ce n'est pas fait tout le long du parcours du chemin. Alors il a fait une exploration barométrique depuis la jonction de la Chaudière jusqu'au lac Churchill, qui se trouve à environ 40 milles dans l'Etat du Maine. Un peu plus tard, j'ai fait de nouvelles instances auprès du gouvernement, lui demandant simplement de nous placer sur le même pied que les autres lignes en compétition en nous accordant des explorations instrumentales. La réponse m'a été favorable, et je crois pouvoir rappeler devant cette Chambre que dans deux circonstances différentes mon honorable ami le député de Montmagny (M. Landry) et moi nous avons fait des interpellations au gouvernement demandant des explorations instrumentales. Ceci n'a pas été fait, et par conséquent je trouve que mon honorable ami le député de Stanstead a été un peu loin quand il a fait la comparaison des différentes lignes, et quand il a conclu en faveur de l'International. Pourquoi M. Schreiber serait-il plus croyable que M. Light, M. Wicksteed, ou M. Vernon Smith. Ce sont trois ingénieurs que nous n'avons pas demandés, mais que nous avons acceptés des mains du gouvernement, et quand ces rapports sont discutés devant la Chambre, on nous répond qu'il ne sont pas véridiques, que ce sont des rapports exagérés.

Eh bien ! M. le Président, je vous le demande, à quoi allons nous-nous rapporter ? Pour ma part, quand j'ai soumis la question au gouvernement, je n'en ai pas fait une question sectionnelle ; j'en ai fait une question fédérale. Nous avions la promesse du gouvernement que la ligne la plus courte et la plus avantageuse serait choisie. Il me semble que cette promesse était sacrée, et quand nous avons demandé des explorations, et quand j'ai eu l'honneur de présenter des requêtes comme celles que j'ai mentionnées, il me semble que c'était une preuve que nous n'en faisons pas une question locale.

Remarquons que sur la rive sud du Saint-Laurent, depuis le comté de Lévis jusqu'à l'Etat du Maine, dans 67 milles de longueur sur 50 milles de largeur, il n'y a pas un seul chemin de fer. La question qui nous occupe ne peut pas être discutée devant la Chambre à un point de vue sectionnel. Remarquons que lorsque seize paroisses disent au gouvernement : Si vous voulez suivre la politique inaugurée lors de la construction du chemin de fer du Pacifique, c'est-à-dire passer tout sur le sol canadien, bien que nous n'ayons pas l'avantage d'avoir des communications directes avec les grands centres, nous sommes prêts à sacrifier tout cela en faveur de la politique que vous avez inaugurée. Nous vous demandons maintenant : si vous voulez la ligne courte considérée au point de vue de la distance et en tenant compte des courbes et de la rampe, nous vous demandons d'adopter la ligne de la Rivière Etchemin si elle offre plus d'avantages...

M. le Président, je puis le dire ici, et je ne crains pas le rapport d'aucun ingénieur pour me contredire, la vallée de la rivière Etchemin n'a pas besoin de faveurs, c'est un lit couché par la nature pour un chemin de fer.

On a répété, et M. Schreiber n'a pas craint de recourir à de faux avancés pour appuyer sa thèse ; il a prétendu que M. Light a fait de faux avancés. Eh ! bien, M. le Président, je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas un homme à chemins de fer, conséquemment je ne puis pas dire que M. Light a dit des choses qui sont ou qui ne sont pas ; mais je dis que M. Schreiber, quand il a cru pour le bénéfice de sa thèse devoir soustraire des mots dans un rapport pour détruire ce rapport, s'est mis dans une très mauvaise position. La vallée de la rivière Etchemin, comme je viens de le dire, n'a pas besoin de faveurs. Et je le répète encore, nous demandons des explorations par des ingénieurs compétents et en qui nous avons confiance. Nous demandons un rapport fait après une exploration, non pas un rapport préparé et signé d'avance ; c'est tout ce que nous demandons.

Je prends une position il me semble bien désintéressée en venant aujourd'hui défendre la cause de la ligne passant par la rive nord, moi qui demeure sur la rive sud. Je dois dire que je ne suis pas sectionnel, car autrement j'aurais peut-être raison de favoriser la rive sud. Mais je me mets au-dessus de ces considérations pour n'y voir que l'intérêt général primant l'intérêt privé. Mais en même temps je désire rectifier les observations faites par l'honorable député de Sherbrooke (M. Hall) et l'honorable député de Stanstead (M. Colby), observations faites de bonne foi, je l'espère, mais qui ne sont pas correctes.

Ces messieurs ne connaissent pas la ligne de la rivière Etchemin. Tout ce que j'ai demandé, ce sont les rapports faits par des ingénieurs compétents. En ceci, M. le Président, je ne fais pas de reproches au gouvernement, car je sais qu'il a été bien disposé à mon égard, comme à l'égard de mon comté, sous le rapport des explorations barométriques. Peut-être qu'il y a des raisons spéciales que je ne connais pas pour avoir refusé plus quand plus avait été promis, mais enfin je n'ai pas obtenu satisfaction. Je n'ai pas eu l'avantage de visiter le tracé, mais il me semble que le gouvernement, en nous soumettant des rapports, aurait dû nous les soumettre complets. L'honorable ministre des travaux publics nous a donné les distances entre Montréal et Saint-Jean, Hervey et Halifax. Comment se fait-il que le gouvernement en soit venu à une décision aussi importante quand on constate par la discussion qui vient d'avoir lieu des deux côtés de la Chambre, qu'il est presque unanimement admis que tous les rapports des ingénieurs étaient faux ; quand on constate qu'il y a 130 et quelques milles d'une ligne qu'on a choisie comme la ligne la plus courte qui n'est pas explorée, et qui peut-être a plus de cent pieds de rampe dans certains endroits, car on peut supposer cela puisqu'on dit que les ingénieurs ont exagéré les rapports et faussé la route,—et je m'adresse surtout aux députés des provinces maritimes afin qu'ils ne doutent point que je traite la question à un point de vue sectionnel, c'est une

M. LESAGE

question fédérale, et mon comté a signé des requêtes demandant de passer la ligne où les intérêts fédéraux seraient les mieux sauvegardés,—comment se fait-il, dis-je, que le gouvernement applique une somme aussi considérable sans ces rapports exacts et surtout quand le résultat sera d'isoler du commerce du Pacifique tout le district et la ville de Québec, cette vieille ville de Québec qui possède un port aussi considérable et si magnifique, cette ville que la nature a douée de tant d'avantages.

Le gouvernement cependant décide cette importante question dans le sens indiqué par leurs résolutions, et nous constatons dans le rapport de M. Schreiber, rapport qui a été cité tant de fois ce soir, qu'il y a au-dessus de 130 milles de la ligne Internationale qui n'ont pas été explorés. Mais si, après des explorations sérieuses faites, et par suite de difficultés insurmontables constatées, le chemin de fer ne pouvait pas passer par là plus tard,—et nous n'en savons rien,—où en serions-nous ?

Je suis en faveur de la ligne courte ; mais je suis en faveur d'une ligne explorée, quelle qu'elle soit. Cependant, je dois dire que je ne suis pas en faveur d'un tracé qui, d'après les ingénieurs compétents, attachés à l'administration et sous le contrôle du ministre des chemins de fer, n'est pas exploré. Pourquoi M. Schreiber serait-il plus croyable que M. Light, que M. Smith, que M. Sullivan, qui ont donné des tracés sur des cartes qui ont été distribuées aux députés de cette Chambre ? En face de cette position, M. le Président, je me trouve très mal à l'aise, et il me semble que le gouvernement aurait pu retarder la question jusqu'à ce que des explorations sérieuses eussent été faites. Il est évident que si on nous enlève tous les rapports qui sont en faveur de notre ligne, il ne me reste plus qu'à m'asseoir, et à accepter le fait accompli. J'avais considéré M. Light, d'après des autorités compétentes, comme un ingénieur habile, et comme un homme capable de faire un rapport au pays et au gouvernement d'une manière intelligente et honnête. Il paraît que je me suis trompé, cela est possible, mais j'aimerais, cependant, à avoir la preuve de mon erreur.

Quand on traverse de l'autre côté de la ligne frontière du Maine et qu'on frappe le lac Chesuncook et qu'on établit par le rapport de M. Vernon Smith, qui dit que dans certaines distances il y a 50 pieds de rampes par mille et qui pouvaient facilement se niveler à 35 pieds dans la moyenne, et quand on voit M. Schreiber prétendre que la vallée de la rivière Etchemin a de 53 à 84 pieds de rampe, et moi qui réside dans cet endroit depuis quinze ans, je dis que je suis porté à croire que M. Light a raison dans ce cas-ci. Mais cependant je ne veux pas imposer ma manière de voir à la Chambre ; je demande simplement qu'avant qu'une question si importante pour les provinces maritimes et pour le district de Québec soit décidée, surtout quand la ligne que je patronise passe dans le nord du Maine, dans un territoire qui est la partie la plus boisée de cet Etat, et d'où tout le bois devra venir par la province de Québec, et qu'elle a soixante et onze milles de moins sur le territoire américain que n'aurait la ligne de l'International qui passe au sud, je dis qu'en face de ces considérations, on devrait avoir des explorations instrumentales pour déterminer qu'elle est la route la plus courte et la plus avantageuse. Que l'on me prouve que l'International est la ligne la plus courte et la plus avantageuse, et je serai prêt à l'accepter avec tout mon comté. Mais ce n'est pas avec des rapports comme ceux actuellement devant la Chambre, et que l'on contredit ici publiquement, que je me soumettrai au verdict de ceux qui patronisent la ligne de Sherbrooke et Mattawamkeag.

On a prétendu dans la discussion, que M. Light avait fait un faux rapport ; cependant M. Schreiber a dit quelque part en critiquant le rapport de M. Light (page 7), que la distance de Montréal à Hervey *via* Québec était de 248 milles. Ceci, ajoute-t-il, devrait être de 406 milles. Les mots *de built* avaient été omis, nul doute intentionnellement. Il me semble qu'il m'est bien permis de croire que M. Schreiber

n'est pas plus croyable que M. Light, si toutefois ce doute peut être entre-tenu. Si ces rapports sont si contradictoires, rétablissons la position et faisons des explorations sérieuses, et si les conclusions auxquelles nous arrivons sont plus en faveur d'une autre ligne, au point de vue des avantages généraux, que la nôtre, je suis prêt à dire au gouvernement : qu'on l'adopte et nous serons satisfaits.

Je regrette beaucoup de contredire le ministre des travaux publics, mais ce n'est pas moi qui le contredit, c'est un rapport d'ingénieur. Dans le premier rapport soumis à cette Chambre, on trouve la description des différentes lignes.

M. Light donne la comparaison entre les différentes routes pour la ligne courte projetée entre Montréal et les ports de St-Jean et d'Halifax, c'est-à-dire par les deux lignes, une par Sherbrooke et Mégantic, l'autre la ligne de combinaison *via* Québec. Voici le tableau qu'il donne :

Description de la ligne.	Via Québec et Différence		
	Sherbrooke.	Combina- tion Line. de Québec	en faveur
De Montréal <i>via</i> Mégantic et Passadumkeag, à Saint-Jean.....	525	481	44
do do do	801	710	91
à Halifax.	491	481	10
do do et Mettawamkeag,	767	710	57
à Saint-Jean do do	491	481	10
do do <i>via</i> combinaison line, à	74	40	34
Saint-Jean.....	491	481	10
Rampe maximum par mille.....	4	4	0
Courbe minimum.....	4 degrés.		
Plus grande élévation au-dessus du niveau de la mer	2,000	1,200	800
Force de traction	20 chars chargés.	40 chars chargés.	20
Coût, y compris ponts sur le Saint-Laurent, <i>via</i> combinaison line à Chesuncook	10,240,000	8,470,000	1,770,000
Coût, y compris ponts dans les deux cas de Mettawamkeag <i>via</i> combinaison line à Hervey.....	11,200,000	10,500,000	700,000

A présent, nous avons la question du pont. Je ne la traiterai pas longuement, parce qu'il est très tard, mais il me semblerait que la question de la connexion entre les rives nord et sud peut être facilement résolue. La partie que j'ai traitée se rapporte à la distance. J'ai donné les faits puisés aux rapports des ingénieurs soumis à la Chambre. S'ils ne sont pas exacts, faisons de nouvelles explorations. Je ne dis pas qu'ils sont exacts ni qu'ils sont inexacts, je ne le sais pas ; mais si je puis prétendre qu'ils sont exacts et si d'autres peuvent prétendre qu'ils ne le sont pas, il y a un doute tellement sérieux dans ce cas, que la question doit être nécessairement étudiée davantage. On nous dit : comment allez-vous réunir la rive nord à la rive sud ? C'est la question du pont. Je n'ai jamais été un avocat ni un adversaire du pont, mais il me semble que cette question-là est secondaire. Quand on peut approprier cent cinquante à deux cent millions pour une entreprise comme celle du chemin de fer du Pacifique, il me semble qu'un montant de quatre ou cinq millions, quand il s'agit de donner satisfaction à toutes les provinces de l'Est qui ont contribué si largement pour la construction du Pacifique, est une question bien secondaire. Il est bien vrai d'admettre que le Pacifique, s'il veut venir par Sherbrooke à Mettawamkeag, ne peut le faire qu'à la condition de construire un pont à Lachine. On peut calculer qu'un pont à Lachine coûtera au delà de \$3,000,000, et le pont devant Québec, avec une voie double, ne devrait coûter d'après le rapport de M. Brunless, que \$5,000,000 avec les approches. Or, si nous donnons satisfaction au point de vue de la ligne courte aux provinces maritimes et à la province de Québec, je dis que la construction du pont à Québec devrait être envisagée sous un point de vue plus large. Nous avons voté pour le Pacifique avec plaisir et enthousiasme, les années passées. Nous l'avons fait encore dernièrement et nous sommes prêts à l'aider encore de toutes nos forces jusqu'à son achèvement,

mais il me semble que l'on doit considérer les intérêts des grandes provinces de l'Est d'une manière toute spéciale et leur donner satisfaction dans la mesure du possible.

Pour toutes ces considérations, M. le Président, comme je le disais il y a un instant, ce serait une question qu'il serait intéressant de traiter plus au long. Mais à cette heure avancée j'en ai déjà peut-être trop dit, surtout en langue française, devant un auditoire en partie anglais.

Je tiens cependant à établir la position spéciale que j'occupe. J'ai dit que j'espérais que la question de la ligne courte, ne devait pas être considérée comme une question sectionnelle, mais comme une question fédérale, et le district de Montréal ayant en tous les avantages du Pacifique, chose dont nous sommes fiers, et que les députés de Québec ont contribué à obtenir, nous, députés du district de Québec, sommes maintenant en position de dire à nos amis en général qu'après avoir voté depuis un an trente-cinq à quarante millions pour compléter le Pacifique, nous ne le verrons pas si les présentes résolutions sont adoptées ; et voici comment j'explique la chose, c'est que la question de la ligne courte embrasse la vraie question de l'extension du Pacifique et des avantages qu'elle pourrait procurer à ce district et aux provinces maritimes.

La vraie ligne courte, c'est la ligne partant de Montréal et allant à un port de l'Atlantique. Nous avons compris en même temps que le port de l'Atlantique serait un port canadien. Je ne suis pas opposé à ce que le Pacifique, pour ses affaires commerciales, pour soutenir la concurrence, pour la lutte avec les autres lignes, aille à Portland. Je ne suis pas contre cela. Toutes nos grandes compagnies de chemin de fer, le Grand-Tronc entre autres, vont à Portland. Le Pacifique veut y aller ; je ne m'y oppose pas. Mais quand nous votons une somme aussi considérable d'argent pour amener le Pacifique à un port canadien, je dis qu'il doit y aller. Et j'ajoute que si le Pacifique veut aller à un port américain qu'il le fasse à ses dépens ; nous n'avons pas besoin de voter d'argent pour cela. Qu'il le fasse lui-même, si cela fait son affaire. Je ne suis pas contre les nécessités du commerce ; mais quand nous votons, ici, en Chambre, devant tout le pays, un montant quelconque pour l'attribuer au développement des ressources des différentes provinces qui forment la Confédération, nous le votons en vue des résultats que nous espérons avoir. Voilà la position.

Nous avons entendu l'honorable député de Stanstead (M. Colby) dire, il y a quelques instants, que les townships de l'Est avaient des droits à une part dans cette affaire du Pacifique. Mon honorable ami n'ignore pas que les députés de la province de Québec, qu'ils soient Anglais ou Français, ne forment tous qu'un quand il s'agit des affaires de cette province. Mon honorable ami n'ignore pas que nous ne sommes nullement jaloux des townships de l'Est, et qu'au contraire nous les admirons dans les efforts qu'ils ont tentés pour leur développement avec tant de succès. Mais il est un fait qui ne doit pas être ignoré, c'est que la ville de Sherbrooke possède actuellement trois chemins de fer : le Grand-Tronc, le chemin de fer de Montréal, Farnham et Magog, et le Sud-Est qui se rallie au Passumpsic, et de plus le Québec-Central, qui part de Lévis et qui va à Sherbrooke. Sous ce rapport, donc, il me semble que nos amis sont bien dotés. Si nous jetons l'œil sur la carte du district au sud de Québec, qu'y voyons-nous ? Nous n'y voyons aucun chemin de fer quelconque.

Moi j'habite un district important ; et de Lévis à la ligne frontière, composé d'anciennes paroisses, dont quelques-unes sont ouvertes depuis cinquante ou soixante ans, et toutes sont ouvertes depuis trente ans, il n'y a pas un seul chemin de fer depuis vingt lieues en ligne directe et cinquante milles dans la direction transversale. Je ne fais pas cette observation au point de vue de la question du Pacifique, mais si mon honorable ami base ses droits sur les montants souscrits par les différentes municipalités de ces districts pour développer leurs lignes de chemin de fer

et leur donner ainsi ce qu'il appelle des droits acquis à la possession du Pacifique, il me semble que l'absence complète de communications devra peser un peu dans la balance de l'autre côté.

Néanmoins, M. le Président, tout ce que j'ai demandé, et tout ce que je demande encore au gouvernement, avant que ces résolutions soient adoptées,—et je regrette de le dire, je ne pourrai pas les accepter sans cela,—c'est de nous donner une exploration instrumentale sérieuse faite par les ingénieurs en qui nous avons confiance. La discussion se fera ensuite devant la Chambre, et si la ligne courte est alors fixée par la Chambre comme devant passer par Sherbrooke, après avoir été arpentée et examinée instrumentalement sur tout le parcours, alors je me soumettrai, et je voterai pour cette mesure, et je suis certain que mon comté ne m'en fera pas de reproche. Voilà, en résumé, la position que je désire prendre dans le moment. J'espère que le gouvernement tiendra compte de mes suggestions, et de la franchise que j'ai mise à soumettre mes vues sur ces questions.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose que l'on enlève dans le 7e paragraphe tous les mots compris entre les mots "chemin de fer de la Rive Nord" et les mots "chemin de fer Canadien du Pacifique," et que l'on ajoute ce qui suit à la fin du paragraphe:

Et s'il devient expédient de faire cela afin qu'il soit facile d'obtenir cet accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive Nord, et pourra appliquer la dite somme de \$1,500,000 ou aucune partie d'icelle pour alder à telle acquisition; et après telle acquisition pourra transférer, ou céder, ou louer le dit chemin de fer à la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique suivant telles obligations que le gouvernement pourra avoir assumées en l'acquérant.

M. LAURIER: J'ai compris que l'honorable ministre a dit que le Grand-Tronc avait consenti à vendre et le chemin de fer Canadien du Pacifique à acheter le chemin de fer de la Rive Nord. L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître les conditions de l'arrangement entre les deux compagnies?

Sir HECTOR LANGEVIN: L'entente entre les deux compagnies est celle-ci: Le chemin de fer le Grand-Tronc vend le chemin de fer de la Rive Nord aux conditions suivantes:

Le chemin de fer le Grand-Tronc recevra la somme qu'il a payée comme actions dans la compagnie, et grâce à laquelle il est devenu propriétaire du chemin, et une somme additionnelle pour les améliorations qu'il a faites au chemin de fer depuis qu'il le possède, et il livrera le chemin de fer libre de toutes dettes et obligations, excepté les deux dettes que l'honorable député connaît. La première est la dette au gouvernement de Québec, \$3,500,000, pour laquelle le gouvernement de Québec a une hypothèque, et ensuite la somme de \$1,725,000, qui représente le montant des obligations sur le chemin émises par la compagnie. Le chemin de fer Canadien du Pacifique prendra la ligne à ces conditions et aura probablement en outre une somme d'argent pour compléter le chemin au terminus de Québec, construire des éleveurs, renouveler certains ponts de bois, et mettre le chemin dans le même état que les autres parties du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. LAURIER: L'honorable ministre voudra-t-il bien dire quel est le montant des actions?

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crois que c'est environ \$250,000 ou \$260,000.

M. LANGELIER: Il y a d'autres fortes réclamations contre la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord pour droit de passage dans la cité de Québec, et non seulement des réclamations, mais des jugements, dont quelques-uns ont été portés jusqu'à la cour Suprême. Je voudrais savoir si l'on a établi quelques dispositions pour régler ces réclamations. Parmi les personnes qui ont des réclamations, je puis mentionner les religieuses de l'Hôtel-Dieu et les Ursulines, qui ont obtenu des jugements que la cour du Banc de la Reine a confirmés et qui ont été soumis à la cour Su-

M. LESAGE.

prême. Dans la ville de Québec, on a obtenu deux ou trois autres jugements contre le chemin de fer de la Rive Nord pour des dommages causés par le passage de la ligne le long de la rivière Saint-Charles. Ces personnes prendront tous les moyens de faire payer leurs réclamations.

M. IVES: Quels moyens ont-elles maintenant?

M. LANGELIER: Elles ont le chemin de fer.

M. IVES: Il y a les obligations portant hypothèques qui viennent avant.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'intention que l'on a, comme je viens de le dire, c'est d'obtenir le chemin de fer libre de toutes dettes excepté les \$3,500,000 du gouvernement de Québec et les obligations jusqu'à concurrence de \$1,725,000. Le gouvernement verra à ce que le chemin soit livré sans les dettes dont l'honorable député a parlé.

M. LAURIER: L'honorable ministre peut-il nous donner quelques détails au sujet des améliorations additionnelles que le Grand-Tronc a faites? Peut-il nous dire en quoi elles consistent?

Sir HECTOR LANGEVIN: Non. Je n'ai pas de renseignements là-dessus, ce soir; mais l'honorable député verra que le Grand-Tronc s'engage à livrer le chemin exempt de toutes charges. Comme le gouvernement a l'argent dans ses mains, il doit voir à ce que le chemin soit libre de toutes dettes avant de payer l'argent.

M. LAURIER: L'honorable ministre n'a pas compris ma question. L'honorable ministre a dit que le prix à être payé au Grand-Tronc comprend d'abord \$250,000 pour les actions, et \$250,000 pour les améliorations faites par le Grand-Tronc depuis qu'il a acquis la propriété du chemin; je voudrais savoir en quoi consistent ces améliorations.

Sir HECTOR LANGEVIN: Depuis que le chemin a passé des mains du gouvernement aux mains du syndicat, qui est représenté maintenant par la compagnie du Grand-Tronc, un grand nombre d'améliorations ont eu lieu. Je crois que la nouvelle ligne mentionnée par l'honorable député de Mégantic et pour laquelle des sommes considérables devaient être payées est une de ces améliorations. Il y a d'autres améliorations d'un autre genre. Naturellement, le gouvernement est obligé de voir à ce que tout ce qui se rattache au chemin soit mis dans un tel état que toutes les améliorations soient payées; il doit voir à ce que tout ce que la compagnie aurait à payer si elle vendait le chemin elle-même soit payé afin que la propriété soit libre de dettes.

M. LAURIER: Ma question n'avait pas rapport à l'emploi de l'argent, mais aux améliorations que la compagnie a faites. A part du changement de la ligne à Québec, je ne connais aucune amélioration que la compagnie aurait pu faire.

M. LANGELIER: Et cela a été payé auparavant. On a payé au chemin de fer du Nord environ \$250,000 pour ces améliorations depuis que le gouvernement de Québec l'a vendu.

M. LANDRY (Montmagny): Est-ce que le gouvernement a l'intention d'acheter lui-même le chemin de fer du Nord, ou est-ce que c'est la compagnie du Pacifique qui doit en devenir l'acquéreur?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le gouvernement, d'après la résolution, achètera le chemin de fer si c'est nécessaire, car le gouvernement a l'intention de laisser faire la chose par le chemin de fer du Pacifique autant que possible, et il n'interviendra que dans le cas où le Pacifique ne voudrait pas l'acheter.

M. LANDRY (Montmagny): Dans le cas où les négociations n'arriveraient pas à un résultat satisfaisant, quelle sera la garantie pour la ville de Québec d'avoir le terminus du Pacifique?

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable député doit voir par les résolutions quelle est la garantie.

M. LANDRY (Montmagny): Peut-être que je devrais le voir, mais peut-être que je ne le vois pas.

Sir HECTOR LANGEVIN: Eh bien! je demanderai à l'honorable député de lire les résolutions avant le concours, et je suis certain qu'elles sont correctes.

M. EDGAR: Dans la correspondance entre la compagnie du Grand Tronc et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a été publiée, je crois avoir vu que le Grand Tronc avait offert certains avantages pour permettre au chemin de fer Canadien du Pacifique d'obtenir cette ligne du Grand Tronc sans l'acheter. A-t-on fait quelque arrangement réciproque? Le Grand Tronc aura-t-il quelque arrangement concernant le trafic sur cette ligne après qu'elle aura été transportée au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Sir HECTOR LANGEVIN: Si la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc vend ce chemin à la compagnie du Pacifique, naturellement celle-ci sera dans la même position que si elle avait bâti le chemin elle-même. Et si la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc veut faire passer ses trains sur cette ligne, elle aura les mêmes droits que toute autre compagnie de chemin de fer a de faire passer ses convois sur le chemin d'une autre compagnie. Je suis convaincu que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sera heureuse de faciliter le trafic du pays.

M. DESAULNIERS (Maskinongé): Si j'ai bien compris la question de l'honorable député de Montmagny, si les deux compagnies du Grand Tronc et du Pacifique ne peuvent pas s'entendre, quelle attitude le gouvernement prendra-t-il?

Sir HECTOR LANGEVIN: Les résolutions disent ce qui arrivera dans ce cas; il y a un million et demi approprié pour construire une autre ligne.

M. DESAULNIERS (Maskinongé): C'est là justement le point. Je ne pense pas que les deux compagnies puissent jamais s'entendre, mais si elles arrivaient à un arrangement de façon à satisfaire la ville de Québec, qui me paraît être la plus exigeante dans le moment, il me semble que tous les comtés de la rive nord devraient être satisfaits; mais dans le cas contraire quelle est cette ligne que l'on voudrait bâtir sur la rive nord? J'ai entendu dire bien des fois depuis que j'ai l'honneur d'être en parlement que le gouvernement ou la compagnie du chemin de fer du Pacifique bâtirait un chemin suivant à peu près la direction du chemin actuel entre Montréal et Québec. Je n'en crois rien. Alors il serait très satisfaisant pour un grand nombre de députés de la rive nord de savoir par la bouche du gouvernement où serait construit le nouveau chemin. Est-ce que le gouvernement serait disposé à construire un chemin parallèle à celui qui existe déjà, ou bien serait-il disposé à construire ce que nous appelons le Grand Nord, qui partirait de Lachute, ou d'un point quelconque sur l'Ottawa entre Montréal et Ottawa? C'est là, à mon point de vue, une question réellement importante. On prétend que ce chemin est impraticable, on prétend même que c'est une question ridicule. Eh bien! si cette question du Grand Nord est ridicule devant la Chambre, pourquoi le gouvernement l'a-t-il mentionnée dans ses résolutions? Pourquoi vient-il nous dire que si le chemin de fer du Nord n'est pas acheté par le gouvernement ou par la compagnie du chemin de fer du Pacifique, on construira une nouvelle ligne? Est-il possible que l'on puisse songer à la construire le long du chemin de fer du Nord? Il est impossible de supposer cela. Est-ce que la population de la province de Québec souffrirait qu'on approprie encore cinq ou dix millions pour construire un chemin de fer qui partirait de Montréal et irait jusqu'à Québec, en longeant la ligne du chemin de fer du Nord? Non, c'est impossible.

Eh bien! M. le Président, si l'on a réellement l'intention de construire un chemin de fer qui soit la continuation du Pacifique jusqu'à Québec, je prétends que cette ligne devrait partir de Lachute ou d'un point quelconque du chemin du Pacifique de Montréal à Ottawa. Dans tous les cas, je crois que dans les circonstances le gouvernement ferait bien de nous promettre que la nouvelle ligne qui sera construite partira du chemin de fer du Pacifique sur l'Ottawa et se dirigera sur Québec, en passant dans l'intérieur des terres.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crois que l'honorable député peut calmer ses inquiétudes et ses craintes quant à la ligne de l'intérieur, ou comme on l'appelle, ou comme il l'a appelée: le Grand Nord. J'ai déclaré tout à l'heure quels étaient les arrangements que le Grand-Tronc et le Pacifique promettaient de faire avec le gouvernement. Maintenant, j'ai proposé un amendement aux résolutions par lequel le gouvernement demande le pouvoir d'acheter lui-même, si besoin est, le chemin de fer du Nord, et de le vendre ou de le louer à long terme à la compagnie du Pacifique, dans le cas où il arriverait un accident. Mais il n'y a pas lieu de craindre cela. Ces compagnies-là sont des compagnies importantes, présidées par des hommes honorables, et quand deux compagnies de ce genre font des promesses comme elles en ont faites au gouvernement, il n'y a pas lieu de croire que ces promesses seront violées. Par conséquent, je crois que mon honorable ami n'a pas besoin d'avoir de crainte au sujet de la construction d'une seconde ligne.

M. DESAULNIERS (Maskinongé): Je n'ai aucune crainte au sujet de la construction d'une seconde ligne; au contraire, je préférerais beaucoup que la seconde ligne fût construite, mais je n'ai pas compris à quel endroit le gouvernement construirait cette seconde ligne dans le cas où il ne réussirait pas à faire ces arrangements.

M. LAURIER: L'honorable ministre a parlé de dépenses de \$1,500,000. J'ai compris qu'il n'a rendu compte que d'une dépense de \$500,000.

Sir HECTOR LANGEVIN: J'ai parlé de \$460,000 pour le Grand-Tronc et le reste des améliorations, les travaux du terminus à Québec, le renouvellement des ponts, et l'amélioration du chemin de façon à le mettre sur un pied d'égalité avec les autres parties du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. LANGELIER: On a déjà pourvu à ces travaux relatifs au terminus dans la résolution concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique; on a réservé \$200,000 pour cela, ce qui est plus qu'on ne dépensera: Je ne sais pas quels sont les autres travaux qu'on fera.

Sir HECTOR LANGEVIN: Quand viendra le concours, je donnerai un état quant à cela.

Le comité se lève et fait rapport.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 1.45 a. m., jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JUDI, 2 juillet 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

LES AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. BLAKE: Je me lève pour appeler l'attention sur les irrégularités des heures auxquelles nous nous réunissons.

dans cette Chambre. Je ne comprends pas cette irrégularité. Il y a quelque temps, nous avons décidé de nous réunir à une heure et demie; quelqu'un nous a dit que ça devrait être à deux, mais le gouvernement a insisté pour fixer l'ouverture des séances à une heure et demie. Depuis cette époque nous avons pris l'habitude de nous réunir à 2 heures et quelques fois plus tard. Se fiant sur cette pratique, plusieurs députés ne se sont pas rendus ici avant 2 heures; mais, hier, vous avez pris le fauteuil à environ deux heures moins le quart, et aujourd'hui il est environ deux heures et quart. Le soir, notre heure de réunion c'est 7½ heures; mais d'après la pratique c'est huit heures, et souvent il est plus que 8 heures. Je ne dis pas que c'est parce que vous n'êtes pas prêts à prendre le fauteuil, mais cela est dû à la pratique que l'on a adoptée de retarder l'ouverture de la séance jusqu'à ce qu'il soit aisé pour les ministres de venir; alors on vous envoie chercher. Telle n'est pas la pratique dans le parlement anglais et telle n'était pas la pratique dans ce parlement autrefois; lorsque M. Cockburn était orateur, il arrivait toujours à l'heure dite. Je prétends que nous devrions commencer la besogne à l'heure convenue, surtout quand c'est une heure aussi peu avancée qu'une heure et demie; mais venir ici à une heure et demie et attendre jusqu'à deux ou jusqu'à ce que les ministres soient prêts n'est rien moins qu'intolérable. Mais après ce qui s'est passé hier, je me croirai tenu d'être toujours ici à une heure et demie dorénavant, et je croirai de mon devoir, chaque fois que la chose se renouvellera, d'appeler l'attention sur le fait que la Chambre n'a pas été capable de commencer l'expédition des affaires à l'heure déterminée, quelle que soit cette heure. Je ne disputerai pas quant à l'heure qui est fixée par les règles de la Chambre. Mais si l'on doit se départir de la règle, il faut que ce soit du consentement commun. Il n'est pas juste que le temps des membres de cette Chambre soit à la disposition des ministres et que les affaires du jour commencent quand cela leur plaît et non pas à l'heure que l'ordre de la Chambre prescrit.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est vrai qu'en Angleterre l'Orateur prend généralement le fauteuil 10 minutes après l'heure réglementaire, sans tenir compte des besoins du gouvernement du jour. Mais là, le gouvernement comprend un nombreux personnel de membres qui n'appartiennent pas au cabinet et qui sont toujours supposés être à leurs sièges, spécialement les lords du trésor. On dit que leur seule affaire c'est de former un quorum et d'applaudir le premier ministre. Ici, nous n'avons pas de tels secours et il arrive quelques fois, comme du temps du gouvernement de mon honorable ami de la gauche, que les ministres ne peuvent pas être exactement à l'heure, et tout le monde comprend cela. Il y a des actes d'administration qui sont très pressants quelquefois et qui exigent qu'on s'en occupe sans délais pour éviter que le service public n'en souffre. Il en résulte que nous pouvons être retardés pendant une demi-heure environ, mais en général je crois que nous sommes assez ponctuels.

M. BLAKE: Non.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je pense que nous sommes aussi ponctuels que l'était l'honorable monsieur lorsqu'il était de ce côté-ci de la Chambre.

M. BLAKE: Certainement non.

Sir JOHN A. MACDONALD: Et nous n'avons pas murmuré, parce que nous connaissons la nécessité du gouvernement du jour. Quand une question de grande importance lui est soumise, elle doit être discutée; il peut arriver, peut-être, qu'il y ait des divergences d'opinions qui doivent être réglées. Ce n'est certainement pas trop qu'un gouvernement demande à la Chambre d'attendre une demi-heure dans des circonstances semblables; et quand l'honorable chef de la gauche sera de ce côté-ci de la Chambre, il comprendra cette nécessité autant que nous ou autant que l'a

M. BLAKE

comprise l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie). Nous devons nous rappeler que le gouvernement a très peu de temps pour examiner ces questions. Nous siégeons le jour et la nuit, et nous sommes peut-être justifiables d'être quelquefois vingt minutes ou une demi-heure en retard.

M. MACKENZIE: Je pense que l'honorable premier ministre doit certainement être excusé, car il est impossible de régler les affaires du gouvernement en cinq mois. Autrefois, l'on pouvait le faire en deux mois, mais aujourd'hui ces affaires ne peuvent pas être réglées en cinq mois.

M. BLAKE: Ça été, je dois l'admettre, un oubli extraordinaire de ma part de ne pas avoir compris qu'une des causes de ces retards était les divergences d'opinions que l'honorable premier ministre mentionne, divergences d'opinions qui se produisent si fréquemment et dont le règlement exige quelque délai. Je sens que j'ai peut-être été un peu sévère après cet aveu si franc de l'honorable premier ministre; mais je dois dire que presque immédiatement après que l'on eût fixé la réunion de la Chambre à une heure et demie, on a dit qu'elle était en réalité fixée à deux heures, et je ne crois pas qu'à l'avenir il en soit autrement; mais quelle que soit l'incertitude quant à l'heure de la convocation, chacun de nous sent qu'il y a des inconvénients à venir ici quelque temps avant que la Chambre ne se réunisse. Si les ministres trouvent si difficile d'être ici à une heure et demie, que l'on fixe la réunion à deux heures, mais ne fixons pas d'heures si nous ne sommes pas prêts à nous mettre à l'œuvre quand cette heure arrivera.

Quelques DÉPUTÉS: Disons deux heures.

Sir JOHN A. MACDONALD: Eh bien! M. l'Orateur; vous avez entendu.

COMMUNICATIONS PAR VOIE FERRÉE AVEC LE CAP TORMENTINE.

M. WELDON (pour M. DAVIES). Le gouvernement se propose-t-il de prendre, au cours de la présente année, quelques moyens pratiques pour assurer une communication par voie ferrée entre le cap Tormentine et quelque point sur la ligne de l'Intercolonial? Dans l'affirmative, a-t-il l'intention de demander au parlement l'ouverture d'un crédit applicable à la construction d'une voie d'embranchement entre l'Intercolonial et le Cap, ou d'accorder une subvention pour aider à la construction d'une ligne privée? Le gouvernement peut-il dire à quelle époque une communication par chemin de fer entre l'Intercolonial et le Cap Tormentine sera complétée?

M. POPE: Le gouvernement a examiné cette question et le résultat de son examen sera connu avant l'ajournement de la Chambre.

VENTES DE TERRES FÉDÉRALES.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelle somme a été reçue jusqu'à date, à compte des ventes de terres fédérales, pour l'exercice 1884-85?

M. McLELAN: Relativement au montant produit par les terres fédérales, je l'ai jusqu'au 19 juin; il est de \$371,801; le montant dépensé est de \$271,425.

ÉDIFICES PUBLICS DE CORNWALL.

M. LISTER: Quel est le montant du prix d'adjudication pour la construction de l'édifice du bureau de poste et de la douane à Cornwall? Quel est le montant payé pour ameublement, et à qui a-t-il été payé? L'ameublement a-t-il été fourni après demande de soumissions ou de quelque autre manière? Quel était l'entrepreneur de l'édifice?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le montant du prix d'adjudication pour la construction de l'édifice est de \$27,698.63 et ce montant a été payé pour le contrat. Les entrepre-

neurs réclamaient une somme supplémentaire de \$12,087.30. Le montant qui leur a été payé est de \$8,059.20. La somme payée pour l'ameublement, boîtes aux lettres, est de \$1,188; ameublement du bureau de poste, \$2,811; appareil de chauffage à l'eau chaude, \$1,575. On a demandé publiquement des soumissions pour les boîtes aux lettres et l'appareil de chauffage, et dans chaque cas la plus basse soumission a été acceptée. Le contrat d'ameublement a été demandé par soumission par l'entrepreneur de l'édifice, et, jugeant d'après des travaux analogues faits dans d'autres édifices, sa soumission étant raisonnable, le contrat lui a été accordé. Cet ameublement est de même nature que ceux que l'on voit dans la plupart des bureaux de poste, mais il faut des changements dans les détails, ce qui sera fait d'une façon plus satisfaisante par le département des postes lorsque l'édifice sera construit. Comme on peut facilement établir le coût de l'ameublement, on considère qu'il n'est que juste que si l'entrepreneur a exécuté fidèlement son contrat, on lui accorde le contrat d'ameublement, pourvu que sa soumission soit raisonnable; ce système a été adopté dans plusieurs cas, tel qu'à Montréal, Windsor, Brantford, Stratford, Chatham, Clifton, Woodstock, Sussex, Carleton et en d'autres endroits.

INSPECTEUR DE POISSON DANS LA CITÉ DE SAINT-JEAN.

M. WELDON : A-t-on nommé un inspecteur de poisson pour la cité de Saint-Jean, pour remplacer feu G. L. Young ? Si non, le gouvernement a-t-il l'intention de remplir la vacance, et quand ?

M. COSTIGAN : Le certificat de compétence exigé par la loi a été envoyé il y a un jour ou deux, et l'on va s'occuper de la question.

MAJOR GÉNÉRAL LAURIE.

M. KIRK : Dans quel but le major général Laurie a-t-il été envoyé dans le Nord-Ouest ? Quelles fonctions y a-t-il remplies et quelles sont-elles actuellement ? Quel est le chiffre de sa solde ? Est-il encore en service dans le Nord-Ouest ? Est-ce la coutume d'avoir deux officiers généraux pour commander un effectif aussi peu nombreux que celui qui a servi à supprimer la rébellion du Nord-Ouest ?

M. MACKENZIE : Il y a trois généraux.

M. CARON : Le major général Laurie a offert ses services dans les Territoires du Nord-Ouest. Ils ont été acceptés. Il a abandonné son grade de major général. Ses services ont été offerts, comme ceux de tous les autres, pour aider à apaiser les troubles du Nord-Ouest. Le général Middleton lui a donné le commandement des troupes, d'abord à Swift Current et ensuite à la Mâchoire-d'Orignal. Il est encore en service ; à moins qu'il n'ait été libéré par le major général. Nous avons à l'heure qu'il est trois majors généraux dans nos troupes.

Quelques DÉPUTÉS : Et la solde ?

M. CARON : Cette question n'a pas encore été réglée. Le major général Laurie reçoit une pension d'Angleterre et l'on juge opportun de régler cette question plus tard.

LE DERNIER EMPRUNT ANGLAIS.

M. CHARLTON : Quelle commission a été payée aux agents pour le dernier emprunt de £4,000,000 effectué à Londres ? Quelles "conditions" ont été faites aux soumissionnaires pour le dit emprunt ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Ces détails ne nous ont pas encore été transmis, mais je suppose que nous les aurons dans un jour ou deux.

LES FRONTIÈRES D'ONTARIO.

M. MILLS : Quand le premier ministre se propose-t-il de soumettre au parlement l'adresse demandant une législation impériale sur la question des frontières d'Ontario ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne sais pas que nous devions soumettre une adresse pour demander au parlement impérial de traiter cette question. J'ai dit que la Chambre s'occuperait de la question, qui serait soumise à la Chambre dans le cours de la présente session.

VOLONTAIRES PROTESTANTS DANS LE 65^e BATAILLON.

M. CHARLTON : Je désire appeler l'attention sur un entrefilet publié au sujet du traitement des volontaires protestants dans le Nord-Ouest. Je suppose que nos lois assurent la liberté de conscience et de culte à nos volontaires comme aux autres citoyens. Je trouve l'entrefilet suivant emprunté au *Bulletin* d'Edmonton du 13 juin :

Dimanche dernier, vers neuf heures du matin, le capitaine Des Trois-maisons commanda à la deuxième compagnie du 65^e bataillon de se mettre en rang pour aller pader à l'église, vu que l'on avait l'intention que la compagnie allât à Saint-Albert prendre part à la procession de la Fête-Dieu. Un des volontaires, nommé Cawthorne, un protestant, refusa d'entrer dans les rangs en disant qu'il avait promis au ministre d'aller ce jour-là à l'église presbytérienne. Le capitaine demanda quel droit il avait de promettre d'aller à une église sans le consulter, et après quelques mots, ordonna qu'il fut conduit à la salle de police. Six autres refusèrent aussi d'entrer dans les rangs. On fit alors mander le colonel Ouimet, qui commanda aux volontaires de se mettre en rang. Le volontaire Conway dit qu'il entrerait dans les rangs, mais qu'il n'irait pas à l'église, puis il se servit d'un langage un peu irrespectueux. Il fut renvoyé à la salle de police. Les cinq autres entrèrent dans les rangs et le colonel en obligea trois à monter la garde et ordonna que les deux autres, sur leur refus de marcher, fussent envoyés à la salle de police, avec Conway et Cawthorne. Lundi, les quatre qui avaient été envoyés à la salle de police, furent amenés devant le colonel. Il ne fut pas permis à Conway de parler dans sa propre cause ; il fut envoyé pour huit jours au bastion, où il devait être traité au pain et à l'eau. Les trois autres furent renvoyés.

Je vois que, dans les règlements concernant la milice du Canada pour 1883, il est stipulé :

269. Chaque homme a pleine liberté de rendre le culte au Tout-Puissant d'après les formes prescrites par sa propre religion, quand cela n'est contraire à ses devoirs de militaire.

270. Les hommes appartenant à une dénomination religieuse quelconque, si leur nombre dépasse 20, doivent se rendre à leur église et en revenir sous la conduite d'un officier, ou sous la conduite d'un sergent si leur nombre ne dépasse pas ce chiffre. L'officier ou le sergent doit rester avec eux pendant tout le temps que dure le service religieux.

Si cette nouvelle du *Bulletin* d'Edmonton est fondée, on a violé grossièrement la conscience de ces hommes. Je demande si le gouvernement a quelques renseignements au sujet de cette question, et dans le cas où ce rapport serait exact, quelles mesures il se propose de prendre ?

M. CARON : Le gouvernement n'a reçu aucune information au sujet des faits que l'honorable député vient de soumettre à la Chambre. Le chef du gouvernement a appelé mon attention sur cela hier, je crois. Je pense que l'honorable député lui avait mentionné ce fait. J'ai immédiatement télégraphié pour obtenir tous les renseignements relatifs à ce cas du colonel Ouimet et des officiers qui se trouvent aux quartiers généraux. Tant que je n'aurai pas reçu ces renseignements, il me sera impossible d'exprimer une opinion. Les règlements sont parfaitement clairs et suffisent amplement pour décider tout cas de ce genre. Comme l'honorable député l'a dit avec beaucoup de raison, chaque homme a le droit de suivre sa religion et d'aller à l'église à laquelle il appartient ; mais tant que je n'aurai pas les renseignements que j'ai demandés, il me sera impossible de répondre à la question de l'honorable député.

M. MACKENZIE : J'espère que l'honorable ministre a envoyé sa communication par télégraphe ?

M. CARON : Oui.

M. MACKENZIE: Et que ceux qui ont été punis pour avoir été fidèles aux dictées de leurs consciences, ont été immédiatement remis en liberté ?

M. CARON: Je ne serai pas sûr qu'ils ont été punis pour cela tant que je n'en saurai pas plus long.

M. MACKENZIE: Quand le télégramme a-t-il été envoyé ?

M. CARON: Hier, aussitôt que j'ai entendu parler de la chose.

Sir JOHN A. MACDONALD: Mon honorable ami, le député de Norfolk-Nord (M. Charlton) m'a dit qu'il allait appeler l'attention sur cette question. Naturellement, si cela a été fait, c'est un outrage. Cette question a été décidée il y a longtemps au Canada, quand le 79^e régiment est venu à Montréal. Les soldats reçurent l'ordre d'aller à l'église. L'aumônier appartenait à l'église d'Angleterre, comme c'était alors l'habitude. Les soldats murmurèrent, mais ils se rendirent à l'église, tout en protestant, néanmoins, et, pendant la marche, le corps de musique joua un air. C'est la dernière fois que le règlement a été appliqué.

M. BLAKE: Je puis appeler l'attention du gouvernement sur un autre rapport que j'ai lu dans les journaux de cette ville; c'est qu'un des prélats du Nord-Ouest qui désirait officier pour la masse des prisonniers, s'est vu refuser ce privilège; je crois que c'était l'évêque Grandin lui-même. Je pense que l'on devrait faire une enquête à ce sujet. Bien que ces gens soient des accusés, je ne vois pas pourquoi on leur refuserait les consolations de la religion.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis responsable de la chose dans une certaine mesure. Je savais qu'un grand nombre de prisonniers devaient aller à Regina et qu'il n'existait pas de moyens efficaces de les garder en sûreté; alors, j'ai envoyé un court télégramme, je puis dire un télégramme chiffré, au lieutenant-gouverneur, lui mandant que l'on ne devait, pour le moment, permettre à personne de les voir. Je n'ai jamais songé que cela les priverait d'instructions religieuses. Dès que cela fut mentionné, une dépêche fut expédiée mandant, naturellement, que cet ordre ne devait pas du tout nuire à leur droit de voir les ministres de leur propre religion.

M. DESJARDINS: Puisqu'il y a une disposition générale pour régler les affaires du Nord-Ouest, il serait peut-être bon d'appeler l'attention du ministre sur certaines lettres et certains rapports publiés dans le *Mail*, dans le *Manitoba* et d'autres journaux, sur la manière dont les indigènes ont été traités par les soldats après les différents engagements. J'ai ici une lettre datée du 19 juin publiée dans le *Mail*; elle est traduite en français; je vais la lire telle qu'elle est:

Quel tableau désolant que celui des pauvres familles pillées et inhumainement dépouillées par les volontaires? Les soldats ne sortaient des maisons des métis qu'après avoir brisé ce qu'ils ne pouvaient emporter: poêles, pendules, bois de lit, tables, etc., tout était impitoyablement mis hors de service par ces forcés. Des pauvres mères de famille qui n'avaient qu'un lit et une couverture, se les ont vu arracher brutalement. Les soldats ne pouvant emporter le lit se saisissaient de la couverture, et fendant avec leur couteau le couil qui contenait la plume, se donnaient le barbare plaisir de la jeter au vent.

Permettez-moi maintenant de dire un mot pour induire le gouvernement à secourir les familles méprisées qui ont perdu tout ce qu'elles avaient à Saint-Laurent et à L'Anse-aux-Poissons. Un grand nombre de métis en ces districts étaient loyaux, d'autres ont été entraînés dans l'insurrection contre leur gré, et ne peuvent, conséquemment, être tenus responsables du résultat. Il y a de plus qu'en dépit des ordres sévères donnés par le général Middleton, les soldats ont volé ou détruit tout ce qui leur est tombé sous la main de ce côté, laissant les propriétaires dans un dénuement complet.

Je vois par les journaux que M. Caron a contredit, à la Chambre des communes, un rapport semblable au présent, fait par votre correspondant "G. H. H." Néanmoins, ce rapport était non seulement strictement vrai, mais la forme même en avait été adoucie. Il est probable que les volontaires n'ont pas détruit les propriétés de ces métis loyaux simplement par plaisir. Ils voulaient rapporter chez eux des souvenirs de la campagne, et je dois dire qu'ils ont fait maison nette. Mais qu'ils aient agi par amour du pillage ou avec le désir d'emporter des souvenirs

M. CARON

de la lutte, il est certain qu'ils n'ont laissé aux métis que la peau et les os.

Que va-t-il advenir de ces pauvres gens cet hiver si le gouvernement ne leur vient en aide, je ne puis le dire. Ils manquent littéralement des choses nécessaires à la vie, et ça ne peut être la politique du gouvernement de les laisser mourir de faim.

Maintenant il y a d'autres correspondances qui corroborent ces faits-là, et je crois qu'elles sont d'une nature telle que l'honorable ministre de la milice voudra bien prendre la chose en considération, et voir ce qu'il y a à faire dans les circonstances. S'il est vrai que les métis ont été traités de cette façon par un certain nombre de volontaires. Je crois qu'il y a quelque chose de plus à faire qu'un simple rapport.

M. CARON: En réponse à mon honorable ami qui a attiré mon attention sur les faits qui sont mentionnés dans cet article de journal, je puis dire, quant à cette partie de la correspondance qui parle des ordres les plus sévères donnés par le général Middleton pour empêcher des désordres comme ceux dont on se plaint, que j'ai reçu une communication directe du général me disant qu'il avait donné les ordres les plus complets. J'ai même attiré son attention sur les faits qui sont mentionnés dans cet article, et le général a répondu qu'autant qu'il lui avait été permis de constater les faits, il ne croyait pas à ces rapports.

Maintenant, l'honorable député de Mégantic (M. Lange-lier) a approuvé les rapports qui ont été lus par mon honorable ami de Hochelaga (M. Desjardins), et il a dit qu'il avait déjà attiré mon attention sur ces faits; mais l'honorable député de Mégantic oublie qu'il a attiré mon attention sur le fait que des carreaux de vitres avaient été brisés dans un village qui avait été sous le feu pendant trois jours. J'ai pensé que ce n'était pas très étonnant. Il a également attiré mon attention sur une malheureuse machine à coudre qui avait été brisée pendant le fracas. J'ai alors répondu à l'honorable député ce que je répète aujourd'hui, que par les dépêches officielles qui me sont parvenues du siège des troubles, le fait que cette machine à coudre avait été brisée n'était pas mentionné.

Quant aux faits qui sont mentionnés dans cette correspondance, il faut accorder une certaine latitude, car lorsqu'un village est durant deux ou trois jours sous le feu, et parcouru par une petite armée,—car nous avions là, à ce moment, un nombre assez considérable d'hommes,—il peut bien se faire qu'il soit arrivé de ces petits désordres qui ne peuvent manquer de se produire en temps de troubles. Mais autant que j'ai pu le constater par les rapports officiels qui me sont parvenus du général, je crois que ces autres rapports sont considérablement exagérés.

M. LANGELIER: L'honorable ministre de la milice a fait allusion aux interpellations que j'ai faites il y a quelque temps. La question que j'ai posée était extraite mot pour mot de la correspondance du *Mail*, il n'y avait pas un mot de moi, et ce que j'ai lu du *Mail* n'est pas du tout ce que l'honorable ministre dit.

Le correspondant du *Mail* n'a jamais prétendu que cette machine à coudre avait été brisée par les bombes ou les boulets; il a prétendu, au contraire, qu'après que la bataille eût été finie, les soldats sont entrés dans les maisons, en brisant les vitres, les fenêtres et les portes. L'honorable ministre s'est moqué de cela. Je crois que ce n'est pas un sujet pour faire de la plaisanterie, ou de l'ironie, ou de l'esprit.

Je n'ai pas accusé le général Middleton d'avoir autorisé ces actes, au contraire, la correspondance en question disait que le général avait donné des ordres très sévères pour les empêcher. La même chose a été répétée depuis dans d'autres correspondances du *Mail*. Je n'en ai pas parlé parce que j'ai crains d'insulter de nouveau ces pauvres malheureux par les réponses de l'honorable ministre de la milice.

Je vois maintenant la même chose répétée dans deux correspondances du *Manitoba*, journal conservateur de Winnipeg. Je crois que c'est une question assez sérieuse pour que

l'on puisse se dispenser de faire de l'ironie et de plaisanter sur ce sujet. Si l'honorable ministre de la milice avait des parents ou des amis dans ces endroits-là, il ne serait pas aussi porté à la plaisanterie.

M. CHARLTON : Je demanderai au greffier de lire l'article en anglais.

M. LANGEЛИER : J'ai déjà lu cet article à la Chambre.

M. WHITE (Hastings) : Ce n'est pas la manière de traiter la Chambre. Il n'y a personne en cette Chambre qui ne comprenne pas l'anglais, mais quelques députés ne comprennent pas le français et je pense que tout ce débat devrait se faire en anglais et que les articles devraient être lus dans cette langue. Nous sommes tous également intéressés à ce qui se passe dans le Nord-Ouest.

RAPPORT OFFICIEL DU NORD-OUEST.

M. BLAKE : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait que les rapports et les dépêches officiels relatifs aux divers engagements qui ont eu lieu entre les troupes et les métis du Nord-Ouest, rapports et dépêches que je demande depuis longtemps et qui, la chose était comprise, se trouvaient de quelque manière entre les mains du gouvernement—n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Jusqu'aujourd'hui, nous n'avons pas eu un seul mot officiellement, au sujet d'un de ces événements, passés il y a déjà plusieurs semaines ; et, assurément, il devrait y avoir, entre les mains du gouvernement, des rapports complets sur plusieurs de ces événements.

M. CARON : J'ai dit au chef de l'opposition que, lorsque les rapports seraient reçus, je les produirais, et je le ferai. J'en ai eu un il y a trois ou quatre jours ; j'ai reçu du major général un télégramme mandant qu'il préparait un rapport officiel au sujet de Batoche et du Creek-au-Poisson. Le chef de la gauche ne peut pas s'attendre à ce que je produise des rapports devant la Chambre avant que je ne les aie reçus. Il doit savoir que le major général a toujours été en service actif depuis Batoche. Il a poursuivi Gros-Ours au nord du Fort Pitt ; il a constamment été occupé. J'ai donné à la Chambre tous les renseignements que j'ai reçus. Quelque brefs que ces renseignements puissent paraître au chef de la gauche, je lui ai donné tous ceux que j'avais. Quand les autres me seront envoyés, je les déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. BLAKE : J'ai donné un mémoire de ce qu'il fallait. Il y avait la question de l'affaire du lac au Canard et de l'évacuation du Fort Carlton. Ces choses se trouvent dans les documents de la police, et rien n'empêche qu'elles ne soient produites. Puis, il y a l'engagement de Batoche, à propos duquel le général a sans doute préparé un rapport, et il s'est écoulé beaucoup de temps depuis la bataille du Creek-au-Poisson. Il devrait y avoir un rapport au sujet de cet engagement.

M. CARON : Je n'ai pas l'intention de produire ces documents tant que je ne pourrai pas les soumettre à la Chambre, car la plupart sont incomplets, à moins que nous n'en considérions que l'ensemble.

M. BLAKE : Ecoutez ! Ecoutez !

M. CARON : L'honorable chef de la gauche rit, mais c'est un fait. La façon dont les troupes ont été disposées rend très difficile la préparation d'un rapport et sa production sur le bureau de la Chambre. Le rapport de la bataille du Creek-au-Poisson est presque textuellement, ce que j'ai lu dans la Chambre et ce qui a été publié dans les journaux.

M. CHARLTON : Les états demandés au sujet des permis de coupe de bois accordés dans les limites du territoire contesté du Nord-Ouest et dans la Colombie Anglaise, n'ont pas

encore été produits, bien que je les aie demandés à plusieurs reprises :

M. MITCHELL : J'ai été porté à me lever, vu l'esprit de curiosité qui semble régner dans cette demande, simplement pour demander au très honorable chef du gouvernement si la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc lui a transmis les rapports ordonnés par cette Chambre, ou si elle traite encore l'ordre de la Chambre avec mépris, et dans le cas où il en serait ainsi, si le gouvernement a l'intention de laisser terminer la session sans insister auprès de la compagnie pour qu'elle respecte l'ordre de la Chambre, comme la Chambre a le droit de s'y attendre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne puis pas donner à l'honorable député plus de renseignements que je lui en ai donné la dernière fois qu'il a posé cette question.

M. MITCHELL : Ce n'était pas grand' chose.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je puis seulement assurer à l'honorable député que les mesures que le gouvernement prendra sont examinées avec la plus grande attention.

M. WELDON : L'honorable monsieur peut-il nous dire quand sera produite la correspondance relative aux pêcheries ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il m'est impossible de la produire avant que Son Excellence ne soit revenue ; Elle sera ici dans peu de jours.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. ORTON : Je désire faire quelques remarques à propos d'une question de privilège. Le *News Record*, organe de l'opposition, imprimé dans mon comté, parle ainsi de moi :

LE DR ORTON ÉVITE LE VOTE.

On verra par la division publiée dans une autre colonne, que le nom du député de Wellington-Centre n'y est pas, et qu'ainsi, ce député ne semble pas avoir voté pour ou contre la proposition permettant la vente du vin et de la bière dans les comtés qui pourraient, plus tard, adopter l'Acte Scott. Dans cette circonstance, le docteur a évidemment cru que la discrétion était ce qu'il y avait de mieux dans la bravoure. Ainsi, après avoir pris part au débat, il a ignominieusement évité le vote quand le moment critique fut venu. En agissant ainsi, nous croyons que le Dr Orton a commis une grande erreur ; car la question est d'une importance réelle pour ses commettants, et, partant, il aurait dû avoir le courage et la bravoure de montrer franchement de quel côté il est. Mais quello que soit l'opinion que le Dr Orton ait sur la question, il aurait dû avoir le courage de rester à son poste et de voter suivant les dictées de sa conscience. Il n'était pas courageux de sa part de s'enquérir de la Chambre et d'éviter le vote. Les écoliers sont punis lorsqu'ils font l'école buissonnière ; et les membres du parlement étant plus âgés et occupant des positions d'une plus grande responsabilité, sont encore moins excusables quand, dans un moment critique, ils désertent leur poste et s'écartent du chemin du devoir. Les meilleurs amis du docteur et ses plus chauds partisans politiques comprennent qu'il a mal agi en évitant le vote sur l'article de la bière et du vin.

Or, c'est un fait bien connu que j'ai des opinions très prononcées sur cette question. Non seulement j'ai exprimé mes opinions à ce sujet dans cette Chambre, mais aussi dans mon comté avant mon élection. Mes idées sont parfaitement connues de mes commettants. Loin d'éviter le vote, je désire déclarer ici que, bien que je fusse mandé par télégramme pour assister à la cour d'assise de Toronto, où j'avais un procès, si j'avais cru que mon vote aurait compté j'aurais couru le risque de perdre une somme considérable plutôt que d'éviter d'exprimer, par mon vote, mon opinion sur un acte que j'ai toujours considéré comme injuste dans son application, et partant, malhonnête et n'ayant aucune valeur comme mesure de tempérance. Je désire déclarer qu'en cette circonstance, j'ai demandé à l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) de consentir avec moi à une abstention simultanée. Il y a consenti et j'ai parlé au *whip* de la droite, l'honorable député de Toronto-Est (M. Small), et je pense que le fait de notre abstention simultanée peut aussi être prouvée par l'Orateur suppléant. J'ignore pour

quelle raison l'honorable député de Lunenburg a voté dans cette circonstance. Il ne m'en a jamais donné les raisons, et comme question de privilège, j'ai le droit de demander que son vote soit retranché ou que le mien soit ajouté au côté opposé.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. CARON : Je propose la troisième lecture du bill (n° 141) concernant l'administration de la justice et autres matières dans les territoires du Nord-Ouest.

M. MILLS : Je propose que le bill ne soit pas maintenant la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité avec instructions de l'amender de façon à faire disparaître les restrictions imposées aux colons blancs relativement à la possession des armes à feu. Je pense que cette disposition du bill est très répréhensible. Le principe constitutionnel est que c'est un des privilèges d'un sujet anglais d'avoir des armes à feu en sa possession; c'est de fait, une des dispositions de la déclaration des droits.

Nous voyons dans la constitution des Etats-Unis lorsqu'ils ont copié les privilèges fondamentaux de la liberté anglaise, une disposition en vertu de laquelle le Congrès n'aura pas le pouvoir de priver un citoyen des Etats-Unis de son droit de porter des armes. Cette disposition a été adoptée pour la première fois dans un pays qui a eu ses établissements de frontières, qui a eu ses difficultés avec les sauvages, et l'on était si peu disposé à adopter le principe que le gouvernement propose d'introduire ici, un principe semblable à celui qui a été appliqué dans les districts troublés d'Irlande, que l'on a jugé très nécessaire d'étendre les dispositions de la loi sous ce rapport, de garantir d'une façon absolue, même toute intervention législative, le droit du citoyen de porter des armes dans le but de se protéger. Nous apprécions dans ce pays, M. l'Orateur, le principe du gouvernement autonome. Nous admettons que la grande masse de notre population est disposée à obéir à la loi, à la faire respecter et à maintenir la paix et l'ordre autant qu'elle en a le pouvoir. Ce serait donner une idée étrange de notre pouvoir de maintenir des institutions libres, si l'on prétendait que la condition des colons dans les parties les plus éloignées du pays est telle qu'au lieu de former une classe sur laquelle on pourrait compter pour assurer la paix et le bon gouvernement, elle nous obligeait de les désarmer dans l'intérêt de la paix et du bon ordre. Or, je pense que s'il est une classe de la société qui, plus que toute autre, a besoin de garder cet inestimable privilège d'hommes libres anglais, c'est bien cette classe d'hommes qui, se privant des avantages ordinaires de vivre au sein d'une vieille société, s'en vont dans les territoires éloignés de cette Confédération dans le but de s'y créer une nouvelle patrie. Sans doute que nous avons dans les territoires du Nord-Ouest une certaine classe d'hommes qui n'apprécient pas les principes du gouvernement autonome—et ce sont les sauvages du Nord-Ouest—et il faut, en tout cas, les surveiller et leur imposer certaines restrictions. Dans les affaires civiles ordinaires, ils ne jouissent pas de tous les droits des citoyens; vous exercez une certaine surveillance sur eux, et dans une grande mesure, vous vous chargez de remplir pour eux les devoirs que les blancs accomplissent eux-mêmes. Parce qu'ils n'apprécient pas comme ils devraient l'être les privilèges qui appartiennent à des hommes libres, vous leur défendez l'usage des armes à feu d'une certaine espèce. Je crois que c'est une sage précaution.

Vous les traitez sous ce rapport tout comme vous avez régi dans le passé la vente des liqueurs alcooliques. Mais, M. l'Orateur, la population blanche est dans une condition tout à fait différente, et vous dites à ces hommes qui sont dispersés dans les prairies qu'il ne leur sera pas permis, comme question de droit, de garder des armes à feu en leur possession, qu'ils n'auront pas le privilège de défendre leurs

M. ORTON

foyers et de se protéger contre les attaques, contre les menaces des sauvages. De fait, si nous devons appliquer les dispositions de ce bill, nous provoquerions, dans une grande mesure, les attaques contre la population blanche; nous aurions des difficultés à retenir la population blanche et nous imposerions des restrictions sérieuses à la colonisation future.

Je suis fortement d'opinion qu'il n'y a aucun projet qui créerait un plus grand sentiment de malaise et exciterait plus d'indignation dans l'esprit de la population du Nord-Ouest, que ce projet de donner au gouvernement le pouvoir de désarmer les blancs. Ces gens méritent nos sympathies, notre confiance. Nous les invitons à se rendre dans cette partie du pays et à prendre possession des terres non défrichées qui s'y trouvent. Nous espérons qu'ils feront un jour un peuple prospère et satisfait. Nous espérons que, dans un avenir non éloigné, cette partie du pays sera assez peuplée pour jouir des avantages dont jouissent les sociétés plus anciennes et plus riches. Mais si nous disons à ces gens : "Vous ne devez pas avoir des armes en votre possession; on ne se fera pas à vous; nous ne croyons pas que vous chercherez à maintenir la loi et l'ordre; que vous y serez du côté du bon gouvernement, mais que vous y serez plutôt opposés; qu'il faut vous imposer des restrictions plutôt que de vous permettre d'exercer les privilèges d'hommes libres." Puis, nous faisons ce qui, plus que tout autre projet proposé pendant cette session, tendra à créer du mécontentement et à empêcher la colonisation du pays.

Nourrissant ces idées, je propose l'amendement que j'ai lu. La ligne de conduite suivie par le gouvernement pendant cette session est très extraordinaire. La première proposition qui nous a été faite, a été d'affranchir les sauvages, et n'ayant pas réussi à le faire, à cause de la guerre et du fort sentiment qui existait dans le pays contre une semblable proposition, le gouvernement propose maintenant de placer les blancs et les colons civilisés sur le même pied que les sauvages.

M. CARON : Après la discussion qui a eu lieu hier, ce n'était pas mon intention de parler beaucoup de cette question aujourd'hui. Je désire simplement répondre à une remarque faite par l'honorable monsieur lorsqu'il a adressé la parole à la Chambre. L'honorable député de Bothwell a dit que par le bill tel qu'amendé le gouvernement tentait de priver les blancs du privilège de porter des armes. L'honorable député n'a pas approfondi cette question autant qu'il approfondit généralement les autres. En lisant le bill, l'honorable député verra qu'avec un permis tout citoyen blanc peut avoir des armes. La raison de l'insertion de cet article est évidente. Depuis les troubles qui ont eu lieu dans le Nord-Ouest, les blancs eux-mêmes désirent beaucoup que les sauvages n'aient pas le privilège de porter d'armes, excepté celles spécifiées dans le bill. L'article stipule que pour que les blancs puissent porter des armes, il est nécessaire que chacun d'eux obtienne un permis du lieutenant-gouverneur. La raison de l'insertion de cette disposition est qu'il sera tout à fait facile de rechercher et de trouver les armes. Dans les circonstances, l'article est excellent. Naturellement, c'est une législation spéciale, adoptée dans un but spécial, mais la nécessité en a été doublement démontrée par les événements qui se sont passés dans le Nord-Ouest, et je ne puis croire avec l'honorable député que cet article devrait être retranché et que l'on devrait y substituer l'amendement.

M. BLAKE : J'ai examiné le débat qui a eu lieu au Sénat sur ce sujet et j'avoue que, d'après ce que je vois, pas un argument n'a été apporté à l'appui du bill. Nous devons considérer la condition, la situation et les circonstances du pays et le caractère de la population. Les blancs sont d'un caractère qui nous autorise parfaitement à leur confier des armes. C'est le privilège ordinaire des citoyens anglais, privilège qui leur est de fait garanti par la grande charte;

et il est garanti aux citoyens de la république américaine par la constitution; et l'on ne devrait pas l'enlever aux colons du Nord-Ouest, et l'on ne devrait pas donner à l'exécutif le pouvoir de les priver de ce privilège. Les blancs n'ont rien fait qui les soumette à une telle mesure.

On dit qu'un colon blanc peut posséder des armes s'il obtient un permis. Si vous examinez l'étendue du pays et les distances que l'on doit parcourir, vous verrez combien il sera difficile de se procurer un permis. Nous devons considérer la position des blancs relativement à celle des sauvages. On propose que les sauvages aient la permission d'avoir des fusils de petit calibre; mais les fusils de petit calibre dont les blancs se servent se chargent par la culasse. Le fusil moderne se charge par la culasse, et des munitions sont préparées expressément pour cette arme; et, ainsi, vous empêchez les blancs de porter des armes pour différentes fins—je ne dirai pas pour des fins d'amusement, car je crois qu'au Nord-Ouest il y a d'autres choses à faire que cela—quand vous stipulez qu'ils ne devraient pas porter de fusils que l'on charge avec des munitions préparées. Le fusil de chasse des blancs se charge avec des munitions préparées; celui des sauvages est d'un petit calibre; en conséquence, vous permettez au sauvage de chasser, mais vous ne le permettez pas au blanc sans un permis. Je maintiens l'opinion que j'ai exprimée hier, qu'il est raisonnable d'empêcher la vente de ces armes aux sauvages, et l'on devrait défendre sévèrement à ces gens d'en avoir; mais une disposition qui donne au lieutenant-gouverneur le pouvoir de décider si un blanc mérite d'avoir un fusil se chargeant par la culasse, une carabine ou un revolver, ne devrait pas être insérée dans notre bulletin des lois.

M. WHITE (Hastings): Je partage l'opinion de l'honorable préopinant. Ce sera imposer une grande privation aux colons du Nord-Ouest que de les empêcher d'exercer le droit d'avoir des armes pour défendre leurs foyers. Le gouvernement ne devrait pas mettre les colons blancs au pouvoir et sous le contrôle du lieutenant-gouverneur ni les forcer à lui demander un permis. C'est un pays très étendu, et à moins que les colons n'aient le droit d'avoir des armes pour se défendre contre les sauvages, les gens n'aimeront certainement pas à aller dans le pays. Je crois que le gouvernement ne devrait pas imposer ces restrictions aux colons blancs du Nord-Ouest, et je crois de mon devoir de voter pour l'amendement de l'honorable monsieur.

M. MITCHELL: Je viens seulement de voir l'amendement, et aussi, je viens seulement de voir l'article du bill. J'approuve entièrement les remarques de l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Il serait très pénible, je pense, que ceux qui vont s'établir dans ce pays n'eussent pas la permission d'avoir des armes pour se défendre. Quel effet aura l'adoption de cette disposition? Les colons voudront-ils aller dans cette partie du pays, où il peut arriver que leurs vies et leurs biens soient en danger et où l'on ne leur donnera pas la liberté d'avoir des armes en leur possession pour se protéger eux et leurs familles? Je pense que cet article aura l'effet d'être très préjudiciable à la colonisation de ce pays, à l'avenir; ce sera une tache sur la législation du pays qui l'aura adopté.

M. WATSON: J'approuve entièrement les remarques de l'honorable député de Hastings (M. White), celles de l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), ainsi que les remarques de ceux qui ont adressé la parole sur la question de ce côté-ci de la Chambre. Il serait très dur, je crois, vu l'état de choses qui règne aujourd'hui au Nord-Ouest, d'empêcher les blancs d'avoir des carabines en leur possession. Je pense que non seulement le peuple devrait avoir le privilège d'acheter des armes pour lui-même, mais que le gouvernement devrait s'obliger à acheter lui-même un certain nombre de carabines pour armer les habitants de cette partie du pays. Naturellement, d'après les remarques faites par l'honorable ministre de la milice, il y a quelque temps, je

ne suis pas surpris qu'il présente un bill de cette nature, car il a prêté des motifs déloyaux aux colons blancs de Prince-Albert et d'autres parties du Nord-Ouest. Je puis assurer à l'honorable ministre que les colons de ces localités sont aussi loyaux que tous les autres habitants de la Confédération et qu'ils feront un bon usage de leurs armes en se protégeant contre les invasions des peaux rouges de l'ouest, et j'espère que l'amendement sera adopté. En ce qui concerne les fusils de chasse, j'ignore si les munitions dont on se sert pour ces armes comprennent les cartouches; je ne suppose pas que cet article s'applique à d'autres munitions qu'aux cartouches de carabine.

Naturellement, si les balles à fusil doivent être comprises dans la catégorie des cartouches préparées, il serait monstrueux d'adopter une semblable législation et d'obliger les chasseurs à se servir des anciens fusils comme fusils de chasse; et j'espère que l'article sera amendé de telle sorte que les blancs pourront avoir en leur possession des fusils se chargeant par la culasse ainsi que des carabines. On se sert des carabines pour faire la chasse dans le Nord-Ouest. Je crois que l'on devrait défendre l'usage des carabines aux sauvages, mais je crois, aussi, que les colons blancs devraient avoir tous les privilèges que possèdent les colons blancs dans toutes les autres parties de la Confédération. Il est absurde de penser que le colon, lorsqu'il désirera avoir une carabine ou un revolver en sa possession, devra obtenir un permis du lieutenant-gouverneur. Le lieutenant-gouverneur peut faire, comme il l'a fait, je crois, au sujet des permis relatifs aux liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest—il peut, dis-je, signer plusieurs formules de permis, lesquelles devront être remplies par tous ceux qui peuvent avoir un peu de patronage dans cette partie du pays et qui les donneront à leurs amis, tandis que tous ceux qui peuvent être taxés de déloyauté, comme le dit le ministre de la milice, ou qui n'ont pas assez d'influence auprès du lieutenant-gouverneur, seront privés d'une carabine pour se protéger.

M. ORTON: J'approuve tout à fait plusieurs des remarques qui ont été faites sur cette question. Il est, je pense, de la plus haute importance que les colons blancs de cette partie du pays aient des armes pour se protéger. J'ai eu l'honneur d'être présent à une entrevue qu'une députation de colons blancs du voisinage de Prince-Albert eut avec le général Middleton; ces gens lui ont présenté une adresse après la bataille de Batoche; après la lecture de l'adresse, le général dit qu'il était étonné de trouver un aussi grand nombre de colons sans armes dans ce pays, et il a recommandé à chacun de ces hommes de s'armer d'une carabine. De fait, il a dit qu'en Angleterre les gens dont les résidences étaient éloignées de quelques milles les unes des autres, gardaient des armes à feu dans leurs maisons. J'espère que le gouvernement examinera de nouveau ce bill. Je pense aussi qu'il ne serait pas sage de donner ce pouvoir au lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, car, quelque soin qu'il apporte à l'exercice de ce pouvoir, il serait exposé à être mal interprété. Je n'approuve pas les remarques de l'honorable député de Marquette (M. Watson). Je pense qu'il s'est trompé lorsqu'il a parlé des formules de permis accordés pour les liqueurs. Je ne pense pas que l'on ait jamais donné de ces formules de permis dans le Nord-Ouest, et je sais très bien que même les plus chauds partisans du gouvernement ont la plus grande difficulté à obtenir des permis du lieutenant-gouverneur. Je ne puis pas, non plus, approuver entièrement les remarques de l'honorable monsieur même au sujet des colons blancs. Je regrette de dire que j'ai moi-même entendu les colons blancs du Nord-Ouest exprimer des sentiments qui n'étaient pas loyaux envers le pays. J'ai assisté à une assemblée de l'Union des cultivateurs à Winnipeg et j'y ai entendu faire des remarques qui étaient propres à agiter le peuple et à encourager des idées de rébellion; de fait, elles étaient propres à encourager ceux qui désiraient se rébellier. Je sais parfaitement

aussi que, dans le voisinage de Prince-Albert, il y a eu quelques colons blancs qui, durant les derniers troubles, n'ont pas été aussi loyaux qu'ils auraient dû l'être et qui ont beaucoup contribué au soulèvement qui a eu lieu.

C'est un fait bien connu que ce M. Jackson qui était le secrétaire de Riel, était un des principaux avocats de l'union des cultivateurs et un fort partisan des honorables messieurs de la gauche. Ses paroles, dans plusieurs circonstances, ont été, comme on me l'a dit, du caractère le plus déloyal. Dans une entrevue que j'ai eue avec lui, il a rappelé, bien que l'on eût dit qu'il était fou, tous les moyens qu'il avait pris pour encourager Riel et les raisons pour lesquelles il s'est joint à lui. C'étaient certainement des raisons très singulières, mais c'étaient des raisons qui en ont fait agir plusieurs autres dans cette partie du pays ; il n'avait pas de griefs qu'il pût expliquer, mais il se plaignait généralement du parti qui était au pouvoir. Autant que j'ai pu m'en assurer, ces plaintes générales n'étaient rien de plus que celles qu'ont faites ceux qui avaient des opinions différentes de celles des hommes qui sont aujourd'hui au pouvoir. De fait, je sais bien que cette famille Jackson a non seulement reçu souvent Riel chez elle, mais qu'elle était composée d'adversaires jurés du gouvernement actuel ; je tiens cela des membres mêmes de cette famille, et surtout de la mère de ce Jackson qui était avec Riel. En même temps, je crois que la grande majorité de ceux qui ont exprimé ces idées extrêmes et déraisonnables au sujet de la rébellion, n'ont jamais désiré ni eu l'intention, dans leurs cœurs, de prendre les armes contre les autorités établies, et ils ont peut-être été les plus effrayés quand ils ont vu que l'effet de leurs paroles déplacées était d'encourager les ennemis réels de notre pays.

J'espère que l'on fera à ce projet quelques modifications par lesquels les blancs du Nord-Ouest pourront, au moins, avoir des armes pour se protéger et pour d'autres fins.

M. ROYAL : Je crois qu'il est opportun de prendre toutes les précautions nécessaires au sujet de la possession d'armes à feu par les sauvages. Cette ligne de conduite a été adoptée aux États-Unis, et je crois qu'ils peuvent nous en montrer beaucoup sous ce rapport ; mais quant à l'opportunité d'appliquer ce projet à la population blanche, j'ai des doutes. Je ne crois pas que la majorité des blancs du Nord-Ouest devrait être punie pour les fautes d'une certaine partie d'entre eux qui ont le plus contribué à provoquer la dernière rébellion. Je crois aussi que nous faisons une disposition qu'il sera impossible d'appliquer. Considérez l'étendue de ce vaste territoire, sur la surface duquel sont dispersés 50,000 ou 60,000 habitants, et vous verrez combien il sera difficile d'appliquer cet acte, d'obliger chaque colon blanc à faire une déclaration pour avoir des armes à feu en sa possession ; cela ne pourra se faire qu'au moyen d'une armée d'inspecteurs ou de commissaires. Une semblable loi peut parfaitement exister en France, où la population est très forte et où des fonctionnaires municipaux sont nommés pour faire exécuter la loi ; mais dans les territoires, où les habitants vivent éloignés les uns des autres, je crois que la chose est impossible et je ne crois pas qu'il convienne d'adopter une loi dont l'exécution sera impossible.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je regrette de n'avoir pas été ici au commencement de ce débat ; j'étais occupé ailleurs. On a fait, aux articles qui concernent le désarmement, un certain nombre d'objections qui méritent naturellement d'être examinées avec soin. Dans les circonstances, je proposerai l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 146) pour amender l'acte refondu du revenu de l'intérieur, 1883. (M. Costigan.)

M. ORTON

L'IMMIGRATION CHINOISE.

M. CHAPLEAU : Je propose que la Chambre se forme en comité à l'effet de prendre en considération les résolutions suivantes :

1. Qu'il est expédient d'imposer un droit d'entrée de cinquante piastres sur toute personne d'origine chinoise entrant en Canada.
2. Qu'aucun bâtiment transportant des immigrants chinois à un des ports du Canada, ne devra prendre à son bord plus d'un de ces immigrants par chaque cinquante tonneaux de registre.
3. Que le patron de tout bâtiment qui amènera des immigrants chinois à un port du Canada, sera personnellement responsable à Sa Majesté du paiement de tel droit imposé sur chaque immigrant transporté par son navire.

M. le Président, l'on m'a critiqué assez vertement, l'autre jour, parce que, sans sortir absolument de mon sujet, je me suis permis certaines réminiscences historiques et que j'ai rappelé certains faits du passé ayant trait à la question que débattait la Chambre. Sans craindre aucunement cette censure, je ne m'y exposerai pas aujourd'hui, bien que la question de l'immigration chinoise entraîne, par elle-même, beaucoup plus dans cette direction que celle du chemin de fer du Pacifique. J'ai d'autres aperçus, d'autres considérations à développer.

Les questions incidentes que soulèvent l'immigration chinoise sont nombreuses, plusieurs datent de loin dans l'histoire, mais toutes ont été, je pense, traitées au long dans le rapport qu'ont fait les commissaires chargés d'étudier cette question de l'immigration chinoise, rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Je me contenterai donc de vous dire en peu de mots l'origine et la carrière de notre commission.

Au cours de la dernière session, l'un des honorables représentants de la ville de Victoria, province de la Colombie, proposa l'adoption de la résolution suivante : "Que, selon l'opinion de la Chambre, il est expédient de décréter une loi prohibant l'entrée des Chinois dans cette partie du Canada connue sous le nom de la Colombie anglaise." Je ne puis cacher qu'à l'époque, je fus frappé d'un sentiment de surprise, qui, j'en suis sûr, a été partagé par un grand nombre de nos honorables collègues ; car c'était demander de consacrer par un Acte de parlement la violation de l'un des premiers principes qui ont toujours guidé le peuple anglais dans la confection des lois et des règlements pour le maintien de la paix et la prospérité du pays, en fermant les ports et les rivages de cette vaste contrée qui fait partie de l'empire britannique, à des membres de la famille humaine. Je me rappelai alors avoir lu, il y a bien des années, le reproche qu'on faisait à l'Angleterre de donner asile non-seulement à des suspects et à des réfugiés politiques, mais à des hommes qui avaient érigé en principe l'assassinat des souverains de l'Europe et qui, dans bien des cas, avaient tenté de mettre en pratique cette abominable doctrine, et la réponse des écrivains et des hommes d'État anglais qui déclaraient que le territoire anglais ne saurait être fermé à un membre de la famille humaine à moins qu'il n'eût commis, dans ses limites, un crime de droit commun ou une infraction des lois du pays.

La proposition du député de Victoria souleva dans cette Chambre une discussion que l'honorable chef du gouvernement fit ajourner en promettant à ceux qui se plaignaient des maux causés par l'immigration chinoise en Colombie, et qui avaient exposé au parlement avec beaucoup de vigueur et d'éloquence les griefs de leur province, que le gouvernement du Canada étudierait très sérieusement cette question, et qu'immédiatement après la session ou tout au moins pendant la vacance, une commission, nommée à cet effet, irait dans la Colombie anglaise s'enquérir des effets de l'immigration chinoise sur le commerce et l'industrie, sur l'économie sociale et sur les mœurs, effets qui, disait-on, rendaient cette immigration rien moins que désirable. Fidèles au sentiment de leur devoir envers leurs commettants, les honorables représentants de la Colombie qui étaient dis-

posés auparavant à presser l'adoption de leur proposition, la retirèrent à la demande du gouvernement, et sur l'assurance que, pas plus tard qu'à la session suivante, celle de cette année, un projet de loi sur la matière serait soumis au parlement, si l'enquête qui devait avoir lieu pendant la vacance établissait la vérité des faits affirmés devant la Chambre par ces honorables messieurs et justifiait l'adoption des mesures qu'ils demandaient.

La commission a été instituée le 4 juillet et le 8 du même mois, étant l'un des commissaires chargés de faire l'enquête que le gouvernement croyait nécessaire, je partis pour la Californie, la terre classique, si je puis m'exprimer ainsi, des luttes entre les partisans de l'immigration chinoise et ses adversaires.

Arrivé à San-Francisco, je me mis à la besogne, aidé du secrétaire de la commission, dont le nom est attaché au rapport déposé sur le bureau et dont les recherches historiques ont contribué pour une aussi large part à l'exposé volumineux, je puis même dire complet de la question chinoise. Suivant les intentions du gouvernement, les commissaires devaient se mettre en rapport avec les populations et obtenir de ceux qui sont versés dans la matière tous les renseignements possibles. Trois semaines environ ont été employées à ramasser ces renseignements à San-Francisco, et le résultat de cette investigation se trouve au rapport. Je me rendis ensuite dans la Colombie anglaise pour me réunir à mon collègue, l'autre commissaire, M. le juge Gray, nommé conjointement avec moi, et je le rencontrai à Victoria vers le 4 ou le 5 août. Le 9 eut lieu notre première séance, et après cette date, durant trois autres semaines nous recueillîmes tous les renseignements, toutes les données et statistiques que nous pouvions raisonnablement attendre, et le résultat de nos travaux est aussi consigné au rapport.

Je ne puis m'empêcher de mentionner ici qu'à l'arrivée des commissaires à Victoria il paraissait y avoir un certain mauvais vouloir qui a trouvé cours dans une sorte de protêt qui nous a d'abord été présenté et qu'on a, par la suite, je ne dirai pas retiré mais demandé de retirer. Ce protêt alléguait que le gouvernement fédéral et les commissaires n'avaient pas donné aux autorités compétentes de la Colombie un avis suffisant que cette enquête devait avoir lieu. Il est de mon devoir de déclarer en ce moment, comme je l'ai fait alors, que l'institution de la commission étant un fait public, porté à la connaissance des intéressés par les honorables représentants de la Colombie et par la réponse faite par le gouvernement dans cette Chambre, je ne crois pas que cette plainte ou ce protêt fut aucunement justifiable d'autant plus que, le 20 juillet, longtemps avant que la commission ouvrit son enquête à Victoria, le fait avait été communiqué par écrit aux autorités provinciales, et à peu près à la même date, au conseil municipal, de sorte que tous ceux qui étaient intéressés dans la question ont eu pleinement l'opportunité d'apprendre qu'il était de leur devoir d'apporter aux commissaires la preuve la plus forte possible à l'appui de leurs prétentions sur la matière.

Il y a plus, le cabinet provincial, sur l'avis ou plutôt sur l'ordre de l'Assemblée législative, avait présenté au gouvernement fédéral, au mois de mai, je crois, ou dans tous les cas, au commencement de l'année 1884, une pétition motivée alléguant qu'une loi restrictive venait d'être adoptée par la législature de la Colombie et que les faits venus à la connaissance de l'Assemblée et du ministère provincial suffisaient à justifier les demandes des pétitionnaires. Cette pétition énumérait tous les griefs qui étaient alors et qui vont maintenant être formulés contre l'immigration chinoise, et l'on devait croire que les faits qu'elle apportait à l'appui de ses conclusions étaient connus au moins de ceux qui l'avaient signée.

Quoi qu'il en soit, l'immigration chinoise est une question qui intéresse tout le Canada, et non pas une seule province, bien que jusqu'à ce moment une seule province ait élevé la

voix contre la continuation de cette immigration, probablement pour la bonne raison que c'est la seule province où l'affluence des chinois a atteint un chiffre notable.

Après avoir ouï les témoins qui se sont présentés, après avoir obtenu des autorités tant de la ville que de la province toutes les informations et les statistiques officielles qu'il fallait, les commissaires ont visité, autant que cela leur a été possible, les points principaux de la Colombie pour ramasser tous les renseignements qu'ils croyaient nécessaires. Nous avons visité New-Westminster, faisant le trajet aussi lentement que possible sur la ligne du chemin de fer du Pacifique, depuis Port-Moody jusqu'à la rivière Thompson, et recueillant sur le parcours des données importantes pour l'objet de notre mission.

Si je ne craignais d'être trop long, je sera vivement tenté de vous faire la description de cette contrée si magnifique et si pittoresque. Vraiment cela en vaudra la peine, plus tard, pour les touristes, de venir de toutes parts admirer les beautés sans égales des bords accidentés de la rivière Fraser que longe notre chemin du Pacifique. J'ai beaucoup voyagé par le monde; j'ai vu plus d'un pays étranger; j'ai vu, en Europe, les contrées les plus renommées pour la grandeur, le pittoresque, l'inattendu de leurs paysages, et jamais je n'ai rien vu qui surpassât en beauté le coup d'œil qui nous frappe, en arrivant au mont Espérance. On se croirait le jouet d'un rêve lorsqu'on aperçoit soudain, comme je l'ai vue, une ancre, faite de glace vive, se détacher sur le sommet de la montagne comme pour indiquer qu'elles sont bien placées les espérances que le pays fonde sur cette province si fidèle et si résolue à marcher dans le sentier du progrès.

Après avoir parcouru cette partie du pays, nous avons visité le beau port de Nanaïmo. J'eus là le plaisir de rencontrer notre ami, l'éminent député de cette partie de la Colombie, et je dois dire au crédit de la région qu'il représente que des jours heureux, des jours d'abondance, des jours de prospérité, de grands jours sont réservés à Nanaïmo, avec ses mines inépuisables et les immenses facilités de navigation et d'atterrissage qu'elle présente. Car c'est un des caractères particuliers à toute cette côte de la Colombie: dans tous les bras de mer et les détroits si nombreux dans ces parages, les navires du plus fort tirant peuvent accoster et opérer leur chargement, parfaitement abrités, à des quais que la nature a taillés dans le granit du rivage.

Nous avons visité Nanaïmo et vu les travaux des deux grandes compagnies minières. A la tête de l'une d'elles est M. Dunsmuir, le propriétaire des trois mines que cette compagnie exploite; l'autre est sous le contrôle et la direction de M. Robins. Ce que nous avons vu là, a contribué de beaucoup au succès de notre investigation.

Ce devoir accompli nous sommes revenus munis de toutes les données et renseignements nécessaires pour mettre devant le parlement et le pays, je pourrais presque dire devant l'univers, un dossier complet de la cause, et les commissaires avec le concours précieux du secrétaire de la commission, ont préparé le rapport qui a été distribué aux députés.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant d'ajouter aux témoignages que nous avons recueillis, aux informations que nous avons obtenues nous-mêmes sans le secours de témoins particuliers, un sommaire de l'enquête très précieuse, mais très volumineuse faite en 1876 par une commission nommée par le Congrès des États-Unis.

Voilà, en résumé ce qu'a fait la commission. Il me faut maintenant vous exposer les conclusions de son travail et celles auxquelles en est venu le gouvernement et qu'exprime le projet de loi qui vous est soumis; mais auparavant, je ne crois pas sortir de mon cadre si je vous rappelle en peu de mots les démarches faites et les mesures prises dans la Colombie anglaise pour saisir le gouvernement fédéral de cette question de l'immigration chinoise, et la faire résoudre, comme j'espère que nous allons le faire, par l'adop-

tion du projet de loi dont j'aurai bientôt l'honneur de vous proposer la seconde lecture.

Dans un document qui nous a été communiqué, je vois que, dès l'année 1876, en adoptant un rapport du comité général, l'Assemblée législative se prononçait en faveur d'une loi qui empêcherait la province d'être envahie par une trop grande affluence des Chinois au grand détriment de la population fixe du pays. Plus tard, en 1878, la même Chambre adoptait une autre résolution défendant d'employer la main-d'œuvre chinoise dans les entreprises publiques et allant même jusqu'à déclarer que le gouvernement local ne serait pas tenu au paiement des travaux dont les entrepreneurs auraient employé des travailleurs chinois. Le 28 mars 1879, un comité spécial de l'Assemblée législative fit un rapport qui signalait le veto dont le Président des États-Unis avait frappé une loi du Congrès semblable à l'Acte de parlement du Queensland et qui attirait l'attention sur le fait que Sa Majesté la Reine Victoria avait daigné sanctionner l'acte du Queensland concernant l'immigration chinoise nonobstant le traité avec la Chine, tandis qu'aux États-Unis le traité avec la Chine avait toujours été opposé comme un empêchement à la mise en vigueur des différentes lois décrétées sur cette matière par la législature de la Californie.

A ce propos, je puis vous dire que, dès que le gouvernement du Canada eut décidé de mettre cette question à l'étude, nous avons reçu des autorités impériales une communication déclarant que, nonobstant le traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la Chine, les autorités impériales laisseraient le gouvernement du Canada libre de régler la question comme bon lui semblerait.

Dans le rapport dont je parle et qui attire l'attention sur le fait que Sa Majesté avait sanctionné l'acte du parlement de Queensland je trouve ce qui suit :

Néanmoins il est admis que notre législature n'a pas le droit d'adopter une loi comme l'Acte du Queensland parce que cette mesure concerne l'industrie et le commerce dont la réglementation est dévolue au parlement fédéral aux termes de la constitution de l'Amérique-Britannique du Nord.

Comme les Australiens sont en ce moment à organiser un mouvement conjoint pour obtenir, si la chose est possible, du gouvernement impérial des mesures de protection contre l'admission dans leur pays de nouveaux immigrants chinois, le temps semble opportun pour que le Canada se joigne au mouvement ou agisse indépendamment dans le même sens.

Votre comité s'est assuré que plusieurs lois de tendance anti-chinoise et plus ou moins restrictives de leur nature ont été adoptées dans la Nouvelle-Zélande, dans Victoria et les autres colonies australiennes, mais qu'elles ont été désavouées par le gouvernement impérial.

En 1880, le 21 avril, l'Assemblée législative de la Colombie arrêta une résolution demandant que l'Acte de parlement du Queensland fut pris pour base d'une loi par le parlement fédéral.

Il n'est peut-être pas hors de propos que je fasse connaître à la Chambre les principales dispositions de l'acte du Queensland. Les voici : Cette loi décrète que tout bâtiment apportant des passagers chinois comme immigrants ne prendra pas plus qu'un Chinois pour chaque dix tonneaux de registre du dit bâtiment et que chacun de ces immigrants chinois paiera un droit d'entrée de £10 ; elle impose des peines au patron du bâtiment ou à toute autre personne contrevenant à l'acte. Par l'article 7 il est prescrit que si en aucun temps durant les trois années qui suivront la date de son arrivée ou de son débarquement, un Chinois pour qui ce droit aura été acquitté, laisse la colonie, la somme qu'il aura payée lui sera remise à son départ.

Cet article n'a pas été inséré dans le projet de loi que j'ai présenté.

Le 26 février 1882, la législature de la Colombie adopta une autre résolution et le Conseil exécutif de cette province adressa, le 7 mars, au gouvernement fédéral une note lui demandant de ne pas employer de travailleurs chinois au chemin de fer du Pacifique et le priant d'assister une immigration blanche. La réponse faite aux autorités provin-

M. CHAPLEAU

ciales se trouve dans la lettre que je vais vous lire et qui a été adressée par le secrétaire d'État intérimaire au lieutenant-gouverneur dans les termes suivants :—

J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur général a pris en considération, en conseil, les résolutions de la Chambre d'Assemblée de la Colombie anglaise, qui étaient incorporées dans une minute de votre Conseil exécutif du 9 mars dernier, dont copie incluse dans votre dépêche du 18 du même mois, relativement à l'opportunité d'assister l'immigration et d'induire les entrepreneurs de chemins de fer à employer sur le chemin de fer Canadien du Pacifique dans cette province des travailleurs blancs de préférence aux Chinois.

Je dois maintenant vous dire, pour l'information de votre gouvernement, que son conseil est d'avis qu'il n'y a aucun moyen, à la disposition du gouvernement du Canada, d'induire les entrepreneurs du chemin de fer Canadien du Pacifique à faire venir et à employer à leur travaux la main-d'œuvre d'immigrants blancs ou lieu de Chinois.

Si toutefois l'entrepreneur désire payer d'avance le passage de travailleurs blancs depuis le Royaume-Uni, le gouvernement accordera volontiers les plus grandes facilités par billets de passage assistés et tous les services que peuvent rendre les agents du département de l'Agriculture. Le transport à travers le continent est, toutefois, à présent difficile et dispendieux et le gouvernement n'a à sa disposition aucun moyen d'aider au mouvement de ces immigrants.

Les avantages offerts par la Colombie anglaise pour l'établissement des immigrants ont été pleinement démontrés dans des publications officielles, répandues par le ministère de l'Agriculture afin d'encourager l'immigration dans cette province, ce qui sera néanmoins difficile jusqu'à ce que le chemin de fer transcontinental soit complété à travers le territoire canadien.

L'exécutif de la Colombie, dans une délibération du conseil du 19 août 1882, qui a été transmise par le lieutenant-gouverneur, demandait au gouvernement du Canada de prendre l'initiative des projets de loi nécessaires :

“ Pour arrêter l'immigration des Chinois dans la province et pour empêcher qu'ils fassent employés aux travaux publics du Canada, et de plus pour prescrire que dans le cas où une charte serait accordée à un chemin de fer ou que d'autres entreprises publiques seraient adjugées dans la Colombie, une clause put être insérée dans la charte, ou ajoutée au cahier des charges, défendant d'employer des Chinois à ces travaux.”

Le 28 février 1883, nouvelle résolution de l'Assemblée législative comportant en substance les mêmes conclusions que celles que je viens de citer. Une pétition, remise au gouvernement, contenait les dispositions essentielles d'une loi qui devait donner satisfaction aux pétitionnaires qui étaient les représentants du peuple de la Colombie. Je crois bien qu'aujourd'hui ils ne seraient plus satisfaits de la loi qu'ils avaient élaborée ; mais nous espérons que le projet maintenant en discussion satisfiera les plus exigeants comme les plus raisonnables, tous les hommes, en un mot, qui ont un intérêt dans le progrès de la province.

En 1884, la législature de la Colombie adressa au gouvernement fédéral une pétition lui demandant de présenter une proposition de loi “ à l'effet de restreindre et de réglementer l'immigration des Chinois.” Je cite les termes mêmes de cette dernière demande, la plus pressante qu'ait faite la Colombie pour la comparer avec le projet de loi soumis à la Chambre et dont le titre et les dispositions sont identiquement ce que proposait la pétition de 1884.

Passons maintenant en revue les mesures de répression qui ont été prises, les lois qui ont été décrétées par différentes colonies et par d'autres nations relativement à l'immigration chinoise dans ces pays.

Déjà à la fin du 16^{me} siècle et au commencement du 17^{me} on trouvait dans l'île de Manille que les Chinois y étaient trop nombreux, trop accapareurs et trop enclins à empiéter sur les droits des autres. L'histoire nous apprend qu'on fit des édits et des ordonnances pour arrêter le flot de leur immigration, mais ils devinrent malgré tout si nombreux que les Espagnols eurent recours à la violence et ils en firent un massacre général où 30,000 Chinois perdirent la vie. En 1634 il y avait encore 30,000 Chinois dans l'île, nouveau massacre dans lequel 20,000 furent exterminés et 7,000 se rendirent prisonniers. Cinquante années plus tard, quelque étrange que cela paraisse, ils étaient encore maîtres de l'île, et ce n'est qu'après un décret exécuté rigoureusement par une énergique administration qu'ils en furent chassés en 1709. En 1762, ils étaient encore en nombre suffisant dans

l'île pour être d'un grand secours aux troupes anglaises qui en firent la conquête.

A Java les Chinois eurent à subir les mêmes traitements de la part des Hollandais établis dans cette île. En 1730 des mesures oppressives furent prises contre eux et en 1740 ils furent tous déportés, mais peu de temps après ils étaient revenus en si grand nombre que l'histoire relate que 10,000 d'entre eux furent massacrés.

A Singapour, à Penang, à Malaga sous la domination anglaise il y a aujourd'hui plus de 200,000 Chinois qui sont considérés, je dois le dire, comme un élément précieux pour les intérêts du commerce anglais dans ces îles.

Dans les colonies australiennes seules, cette question a été traitée législativement. Un acte de parlement a été passé à Victoria en 1864 puis rapporté en 1865 par un autre acte qui contenait les prescriptions suivantes: "Le patron de tout bâtiment ayant à son bord des passagers doit spécifier distinctement et déclarer, dans la liste des passagers qui doit être visée par le percepteur des douanes, ceux qui sont des immigrants chinois et, à défaut, le contrevenant est passible d'une amende de £200."

Des peines sont aussi décrétées contre ceux qui porteraient obstacle à l'accomplissement du devoir des officiers publics.

La loi de 1881 impose une amende de £100 à tous les propriétaires et patrons de bâtiments qui porteraient plus qu'un immigrant chinois pour chaque cent tonneaux de registre du navire, et chaque immigrant est appelé à payer £10 comme droit d'entrée. Une exception est faite à ces clauses pénales: c'est le cas où les Chinois qui viennent dans la colonie, sont des sujets anglais. Je dois dire que les dispositions de ce statut me paraissent un peu sévères.

Dans la Nouvelle-Galles-du-Sud, en 1881, une loi a été adoptée qui ressemble beaucoup à celle dont je viens de parler et qui impose aussi un droit d'entrée de £10.

Si nous voulons des précédents sur ce continent, passons aux Etats-Unis qui ont fait de cette question la matière d'une législation spéciale. Le "Chinese Restriction Act" a été passé, en 1882 après une agitation qui s'était continuée pendant plus de dix ans de 1872 à 1882. Cet acte n'a pas été révoqué, dans le sens propre du mot, mais il a été modifié par un autre acte passé le 5 août 1884 et qui devait entrer en opération 90 jours après son adoption pour continuer en vigueur durant dix années. Cette législation, le fait est bien connu, est une législation prohibitive. A-t-elle fonctionné avantageusement en Californie? C'est une question qui n'est pas encore réglée. Que cela soit dû à la trop grande complication de la loi ou à la persistance et à la persévérance des Chinois à venir dans cette contrée fameuse, il est difficile de dire; mais on se plaint que la loi jusqu'aujourd'hui n'a pas fonctionné d'une manière satisfaisante et qu'elle a donné naissance à un grand nombre de procès et de poursuites devant les cours de justice. Ainsi nous voyons que presque partout où les Chinois ont pris pied excepté dans les pays de domination anglaise, ils ont crû en nombre, ils ont augmenté graduellement, jusqu'au point de rendre nécessaire l'adoption de mesures restrictives contre eux. De 1849 à 1859, pendant la période de la découverte de l'or en grandes quantités dans la Californie, commença l'immigration chinoise, et non seulement elle fut bien reçue aux Etats-Unis, mais elle y fut bienvenue, elle y fut attirée. Et après que, par un traité imposé à la Chine, cinq des ports de cette puissance eurent été ouverts au commerce des nations européennes, chacun sait qu'en 1856 un traité spécial, désigné, je crois, comme le traité Burlinghame, fut signé, à l'instance du gouvernement américain, entre la Chine et les Etats-Unis, et que ce traité établissait entre les deux puissances des relations plus étroites même que celles que les nations européennes avaient imposées à la Chine. Chose étrange, sur cette terre de liberté extrême, les persécutions sévèrent avec autant de fureur que parmi les Espagnols de Manille un siècle et demi auparavant,

et seul le bras puissant de l'autorité fédérale put arrêter ces massacres féroces. "Quoiqu'ils eussent été les bienvenus," dit un auteur américain, "et quoiqu'ils fussent nos amis; quoiqu'ils eussent pris part, en 1862, aux processions du 4 de juillet et qu'ils eussent été reçus comme de bons citoyens des Etats-Unis, s'ils en eussent manifesté le désir, néanmoins en 1872 il leur eût été impossible de se montrer dans nos fêtes et nos réjouissances; ils n'auraient certainement pas osé se mêler à notre célébration nationale."

Depuis 1872 jusqu'à l'adoption de la loi de 1882 par le Congrès, les Chinois eurent à subir les actes de la barbarie la plus atroce, sous l'œil même des autorités de l'Etat de Californie, et les victimes étaient une population paisible, amenées sur les rivages américains par la diplomatie américaine et par les encouragements des marchands et des agents américains. Les "Sand-lotters," comme on les a appelés, ayant à leur tête le notaire Dennis Kearney, tinrent San-Francisco sous le règne de la terreur, et tous ceux qui ont lu savent quelles atrocités furent commises pendant cette longue période, à la face même des autorités fédérales, sans être réprimées. Il est vrai que l'élément travailleur, l'élément qui compte dans les élections prévalut, presque entièrement durant cette époque dans ce pays de suffrage universel et qu'il devint bientôt un élément anarchiste, élément si fort qu'il put empêcher même le gouvernement fédéral de faire exécuter les lois.

Il me revient un souvenir de ces temps. J'ai réminiscence d'un sarcasme très piquant, attribué au consul-général de Chine à San-Francisco, et il prouverait que ces Chinois ne manquent pas autant d'intelligence ni de finesse que certains gens voudraient le faire croire. La répartie est digne de l'esprit français ou anglais.

Il paraît qu'un jour, en présence d'un officier, des soldats américains se mirent à lancer des pommes sur deux ou trois enfants chinois; aux pommes succédèrent les pierres. Un gentleman anglais qui se trouvait sur les lieux et dont les remontrances ne furent pas écoutées parla de la conduite inhumaine de ces soldats et de la stupidité criminelle de l'officier qui avait refusé d'intervenir. La chose parvint au consul général qui allait partir pour Washington. Arrivé dans la capitale des Etats-Unis, le fonctionnaire chinois fit des représentations au secrétaire d'Etat, demandant que l'autorité prit des mesures pour faire punir les coupables. Le ministre américain, après un peu d'hésitation sourit et répondit: "Vous ne doutez pas, monsieur, je pense, que je réproûve ce qui s'est passé, mais, vous le savez, nous aurons bientôt l'élection du président et nous devons compter avec le vote irlandais. La population irlandaise déteste souverainement vos compatriotes et elle nous témoignerait son ressentiment si nous relevions cette affaire. Je crains beaucoup que vous n'avez à avaler l'insulte à vos compatriotes, comme je suis, moi, forcé d'avalier l'humiliation de ne pas infliger le châtement que mérite l'outrage qui a été commis." "Dans ce cas," répartit le consul général, "je ne sais trop quelle réponse transmettre à mon maître, à moins que je ne lui conseille d'envoyer les Chinois en Irlande, le seul pays au monde où les Irlandais ne sont pas les maîtres."

C'était un fait reconnu, que l'élément qui dominait par le nombre de ses voix se livrait à ces persécutions avec impunité.

Et dans la Colombie anglaise les premiers immigrants d'origine chinoise ont été aussi les bienvenus. La Chambre peut facilement comprendre et juger quels sentiments soulève aujourd'hui leur présence dans cette province en consultant l'opinion exprimée par la législature locale et par les députés fédéraux de la Colombie. Devons-nous rechercher ici quelles sont les raisons de cette opposition violente à l'immigration chinoise? Il convient assurément d'en dire un mot si nous ne les discutons pas. Ces raisons sont de deux sortes. Les uns prétendent que les Chinois sont une race avilie, une race perverse, une race non-civilisée, une race barbare sous

quelques rapports et que la civilisation avancée qui se développe avec les institutions britanniques ne peut souffrir cet élément sur le territoire anglais. Les autres disent : Non, ce n'est pas cela. C'est parce qu'ils envahissent de fait toutes les avenues de l'industrie. Si vous les laissez venir, ils auront bientôt monopolisé tous les genres de travaux et d'industrie dans le pays, et avec les hordes de centaines de millions qui peuplent l'empire chinois, nul ne peut dire ce que deviendra l'Amérique si un frein n'est pas mis dès le commencement à l'invasion de ces barbares.

Je dois dire que tant en Californie qu'en Colombie les opinions sont partagées quant à l'appréciation abstraite de la race chinoise et de l'immigration chinoise. En Californie, si vous consultez le manufacturier ou l'entrepreneur de chemins de fer, le viticulteur, le propriétaire de mines, ou celui qui approprie à la culture les terrains submergés, si vous consultez l'homme qui veut développer quelque grande industrie nouvelle dans un pays nouveau—car la Californie est encore un pays nouveau—une industrie qui demande des bras nombreux et comme on n'y rencontre pas toute la main-d'œuvre, surtout la main-d'œuvre à bon marché, nécessaire pour rendre ces exploitations productives, tous vous diront que l'immigration chinoise a été et est encore une chose utile et désirable. Dans la Colombie parmi les hommes les plus marquants de la province les avis sont partagés sur le bien qu'a produit l'immigration chinoise et sur le mal qui résulterait si, en définitive, cette population était chassée du pays. En général, la classe riche, la classe instruite est favorable aux Chinois.

Il n'y a peut-être pas de question qui ait autant divisé les écrivains, les penseurs, les historiens et les philosophes que celle de savoir ce qu'est réellement la civilisation chinoise et si les Chinois sont une nation immobilisée par l'épuisement ou une nation ayant atteint le terme de son progrès social, une perfection propre, en quelque sorte inaltérable, résistant aux ravages des siècles qui ont passé sur d'autres nations et d'autres sociétés et sous lesquels ces nations et ces sociétés ont sombré et disparu. Je ne fais que mentionner ces différentes opinions. Si vous ouvrez les livres traitant de la matière vous trouverez les avis partagés, mais certainement avec une majorité des auteurs favorables à la race jaune plutôt que défavorables; en même temps vous rencontrerez des contradictions dans les appréciations.

Or, donc, quels sont les défauts ou les mauvaises qualités qui nous empêchent d'admettre que cette immigration est une chose à désirer? Dans toutes les investigations que nous avons faites,—je ne parle pas des livres écrits sur le sujet—à une exception ou deux près, exceptions dont nous ne tiendrons pas compte à présent, la conclusion a toujours été et très naturellement la même. Il n'y a aucun doute que l'immigration chinoise a été utile, aucun doute qu'elle a produit beaucoup de bien, aucun doute qu'elle peut encore produire beaucoup de bien, aucun doute que si tous les immigrants chinois étaient expulsés de l'état ou de la province un grand tort serait fait à l'état ou à la province; mais nous préférons des immigrants de race blanche aux Chinois.

Maintenant comment se fait-il que, lorsque les gens discutent cette question, ils ne peuvent éviter non seulement de se prononcer fortement contre l'admission des Chinois, mais de se livrer à des invectives contre eux presque instinctivement? C'est que cette nation inspire une certaine répulsion naturelle. Pourquoi cette répulsion? Quelle en est la raison? Est-ce à cause de la couleur de la race? Non assurément. La couleur du nègre est bien plus tranchée et devrait être plus repoussante et nous ne voyons pas que l'immigration des noirs soit empêchée par les moyens qui ont été employés pour arrêter celle des Chinois dans les différents pays du monde. Ce n'est donc pas en raison de leur couleur. Est-ce à cause de leur costume? Pourquoi en serait-il ainsi? Il y a certainement d'autres nations dans le monde qui s'habillent d'une manière plus extraordinaire que les Chinois. Le vêtement que porte le Chinois ne

diffère pas beaucoup, après tout, de la blouse de l'ouvrier en France. Ce n'est donc pas en raison de leur costume. Je ne le pense pas. Est-ce à cause de la manière dont ils se tressent les cheveux ou de la manière dont ils se rasent une partie de la tête? Assurément non. Se raser la tête est une habitude de propreté et c'est encore mon avis que la natte ou queue tressée n'est pas en somme aussi repoussante que certaines modes de porter la chevelure chez d'autres nations, les sauvages, par exemple, qui n'excitent pas la même répulsion que les Chinois. Est-ce à cause de leur religion? Pourquoi cela serait-ce? Ils ne sont pas fanatiques et ils n'ont jamais troublé la religion des autres, en pays étranger du moins. On dit que les Chinois sont des libres-penseurs, que leur religion est un matérialisme poussé à ses dernières limites. Mais dans certaines parties du monde qui sont considérées comme très éclairées, il y a des gens dont on prise d'autant plus les talents qu'ils affichent leur titre de libres-penseurs, leur droit à critiquer leur croyance et celle des autres. Ce n'est donc pas encore cela. Est-ce à cause de leur manière de vivre? Après tout, si nous y regardons de près, ce ne peut être en raison de leur régime. Ils mangent et boivent modérément, ce qui est une vertu parmi nous. Est-ce à cause de leur habitude de vivre ensemble dans des habitations sales où ils s'entassent en grand nombre et où la ventilation nécessaire à la santé ne se fait pas? Cette raison aurait certainement un grand poids si cette habitude engendrait une mauvaise santé ou des maladies. Rien de cela, et je le dis de la manière la plus formelle, n'a été prouvé ni aux Etats-Unis ni dans la Colombie. Tout ce que l'on peut dire d'est que les quartiers chinois sont un voisinage des plus repoussants. L'on parle quelquefois comme si la lèpre était une maladie commune parmi les immigrants chinois. Eh bien, j'ai interrogé beaucoup de ceux qui étaient en état de nous renseigner à ce sujet et le seul cas de prétendue lèpre qui ait été mentionné par aucun des témoins, témoins qui n'étaient certes pas favorables aux Chinois, n'a pas été seulement contesté mais il a été nié par les hommes de profession qui avaient la charge de la prison où l'on avait rapporté que le cas avait été découvert.

Il est vrai que le voisinage des différents quartiers qu'ils habitent n'est pas invitant ni attrayant. Une ordonnance de la municipalité peut, sans aucun doute, remédier à cela. Toutefois, je dois dire que malpropreté pour malpropreté, désordre pour désordre, apparence repoussante pour apparence repoussante, j'ai vu dans certaines rues de San-Francisco des choses de beaucoup plus horribles que ce que j'avais vu de pire dans ce qu'ils appellent les "repaires Chinois." Sans doute c'est là une condition qui se rencontre dans certaines classes de l'espèce humaine aussi bien parmi les chinois que parmi les autres races. J'ai eu occasion de pénétrer dans quelques-uns des bons restaurants chinois de San-Francisco et de visiter un ou deux clubs chinois de bon ton, et j'avoue que le confort de la vie et le luxe sont aussi bien appréciés et aussi facilement trouvés dans ces lieux que parmi les mieux des nôtres. Avons-nous de l'aversion pour eux parce qu'ils manquent de courage? Assurément non. Ils sont, il est vrai, un peuple timide, mais ils ont une espèce de courage qui est regardé comme de l'héroïsme chez certaines nations civilisées.

Le fait est que nous sommes naturellement disposés, à cause de préjugés aveugles, à tourner en défauts même leurs vertus, et à l'appui de ma prétention je puis citer l'un des auteurs qui ont écrit sur ce sujet, l'un de ceux qui, à mon avis, ont traité cette question, non seulement avec une grande vigueur mais peut-être dans le meilleur sens possible. Voici ce qu'il dit en parlant du Chinois :

Il est généralement honnête, c'est vrai, mais le marchand chinois le plus important de San-Francisco m'a admis que sa race était honnête simplement parce que c'était la meilleure politique et pour aucune autre raison. Or un homme qui est honnête par la seule force de la logique, simplement parce que l'honnêteté est généralement la meilleure politique,

doit inévitablement être malhonnête dans le cas exceptionnel où la malhonnêteté est la meilleure politique.

C'est là un des arguments dont l'écrivain se sert contre les Chinois. Je pense qu'on ne devrait pas blâmer un peuple, qui n'a pas notre code de morale, de se vanter d'être honnête parce que l'expérience lui a appris que l'honnêteté est la meilleure politique. Parmi les nations civilisées cette maxime toujours suivie, non pas généralement, comme dit l'auteur, est plutôt un signe de perfection qu'un signe de dégradation.

Les deux races sont en outre séparées par des différences fondamentales dans le langage, le vêtement, les coutumes, les mœurs, les habitudes sociales et les préjugés. Sous tous ces rapports les Chinois diffèrent de nous plus qu'aucune autre race connue. Même leurs vertus ne sont pas les mêmes que les nôtres. Tandis que, comme nation, ils craignent plus le danger que nous et qu'ils l'évitent avec plus d'égoïsme et plus de lâcheté, ils déploient, individuellement, en présence de la mort, une rare intrépidité et ils donnent leur vie avec un courage que nous trouverions héroïque chez l'un de nous.

Pendant la guerre qui a sévi, ces deux ou trois dernières années, entre la Chine et l'une des premières nations de l'Europe, nous avons vu que les Chinois individuellement ne méritaient pas le reproche de lâcheté que l'on signale comme l'une des causes de l'aversion qu'ils inspirent.

Ils nous surpassent en industrie et en économie ; mais s'ils se mettent à dépenser, ils sont plus insoucians et plus prodigues que nous.

C'est la réponse à ceux qui accusent les Chinois d'être naturellement avarés. Il est vrai qu'ils sont généralement prudents et économes, mais lorsqu'ils veulent faire largement les choses, leur libéralité approche vraiment de l'extravagance.

Il n'y a rien dans leur religion ni dans leur éducation qui neutralise ou améliore ces tendances. Leur religion est un rationalisme ravalé ; leur éducation est principalement dirigée vers l'observance des formes et des cérémonies. De fait, leur civilisation est si ancienne qu'elle est devenue pourrie.

Ainsi le Chinois nous a apporté et il a implanté parmi nous toutes les pratiques vicieuses et les tendances mauvaises de son pays, aggravées encore peut-être par le fait qu'il a perdu le peu de contraintes que son gouvernement lui imposait sans se soumettre à aucune contrainte de la part du nôtre.

Tout ce que mentionne cet auteur comme étant quelque chose de repoussant pour notre civilisation n'est pas, lorsque l'on va au fond des choses, une raison suffisante pour expliquer cette haine, cette répulsion naturelle, instinctive qui existe contre les Chinois. Quelle en est donc la vraie raison ? Je l'ai dit d'abord, ces différences dans certains caractères physiques, dans le vêtement, dans les mœurs ne peuvent seules produire cet éloignement, mais prises dans leur ensemble, grossies par des préjugés aveugles qui, à chaque instant, les mettent en relief, elles font des Chinois un peuple à part qui inspire une répulsion générale. Supposez, par exemple, dit un écrivain, que les personnes à cheveux roux soient exclues de la société et forcées de s'entremaier. Le résultat serait qu'après quelques générations, une race à cheveux roux se formerait, et avec le cours du temps, elle pourrait devenir ou tout au moins on pourrait venir à la croire, différente des autres au moral comme au physique. Les particularités physiques chez une race tendent à faire ressortir les autres différences moins importantes et moins prononcées, et elles éloignent peu à peu des autres races, celle qui les possède. Je suis porté à croire que ces particularités physiques, qui ne sont guère remarquables aujourd'hui, pourraient, si l'on soulevaient des préjugés contre elles amener la formation de races nouvelles, aujourd'hui indistinctes. Somme toute, je me demande s'il y a dans l'œuvre de la fraternisation des diverses nationalités, un plus grand obstacle que celui de ces différences physiques, et des préjugés parfois ridicules et absurdes qui en naissent. L'existence de ces préjugés a certainement agi avec beaucoup de force dans l'éloignement de la race mongole des autres races. Ces préjugés nous portent à généraliser des fautes individuelles et à les reporter sur toute la nation. Un serviteur chinois vole une ouïlle, de suite on se hâte de crier que tous les Chinois sont des voleurs. Un sauvage,

commerçant de chevaux, me dit un mensonge, et je me crois justifiable de conclure qu'aucun sauvage n'a jamais dit la vérité. Plus que cela : un crime commis contre moi, est ressenti par tous mes compatriotes, comme un crime de lèse-nationalité ; et des fautes individuelles deviennent ainsi des griefs nationaux. Cette sorte d'hostilité de races est nourrie et soutenue par une classe de gens qui trouvent leur profit à entretenir ces inimitiés entre nations. Pour eux, la nation est tout, l'individu ne compte pas. Insultez-les, ils vous pardonneront ; mais insultez leur nationalité, et vous avez commis une offense irrémissible. Perdus dans cette généralisation, ils sont très susceptibles pour tout ce qui touche à l'honneur de la nation, très sensibles à ses griefs, et jaloux sans raison de ses rivaux et de ses concurrents. Pour la moindre chose ils sont capables de faire beaucoup de mal. Il est admis que l'immigration chinoise a fait énormément de bien à la Colombie-Anglaise et aux Etats-Unis. Aux Etats-Unis quelles sont les grandes entreprises auxquelles les Chinois n'ont pas contribué ou qu'on aurait pu mener à bout sans leur assistance ? Ce sont eux qui ont le plus contribué à la prompte et efficace construction de l'*Union Pacific*, du *Central Pacific* et du *Southern Pacific*, trois des plus grandes entreprises de l'industrie moderne. Je suis sûr de n'être pas contredit quand j'affirme qu'ils ont été un élément important et efficace dans la construction du Pacifique canadien. Et voyons les témoignages que leur ont rendu ceux qui les ont employés. Pendant ma visite à la Colombie, je me suis trouvé en relations avec un homme très-intelligent du nom, je crois, de Michael Haney, le sous-directeur et surintendant général, ou agissant comme tel, des travaux de M. Onderdonk, l'entrepreneur. C'est un Irlandais pur sang, et il s'en vante avec raison. Il a toute l'intelligence, l'esprit, la persévérance et l'énergie qui distinguent sa race. Il me dit que lorsqu'il vint prendre la direction de ces travaux, — il était tout jeune alors, vingt et quelques années, — il avait décidé de ne pas employer d'ouvriers chinois dans la construction du chemin. Plus que cela, je crois que dans le temps il avait amené avec lui des Etats-Unis des ouvriers qu'on avait baptisés d'un curieux nom : "les agneaux de M. Onderdonk ;" ce n'étaient pas des Chinois. Chacun comprend les difficultés, dans un pays où, à proprement parler, il n'y a pas d'administration judiciaire, que présentaient la direction de 10,000 ouvriers. Ce monsieur avait donc pris la détermination de se passer du travail chinois. Lisez son témoignage, et vous verrez que de lui-même, sans autre raison que l'enseignement de l'expérience acquise en voyant travailler les Chinois, il en vint à une conclusion diamétralement opposée à la résolution qu'il avait prise d'abord. Son témoignage démontre clairement que les Chinois, en tant qu'ouvriers patients, tranquilles, capables de faire réussir les entreprises qui rencontrent autant de difficultés que les chemins de fer à travers des lieux inhabités, sont les meilleurs bras à employer. Tel est aussi le témoignage rendu auparavant à San-Francisco, par M. Crocker du *Central Pacific*, et par plusieurs autres personnes. Quelle est donc alors la raison de cette antipathie pour les Chinois ? N'ont-ils pas fait œuvre utile ? Ce sont eux qui ont mené à bonne fin les immenses entreprises de la Californie. Une des industries les plus fécondes et les plus productives de cet Etat, la culture des arbres fruitiers et des vignes, qui ne peut être exploitée sans le travail à bas prix, n'aurait pu réussir sans eux ; et cette industrie représente des millions sur la côte du Pacifique. Ils ont encore rendu d'immenses services dans la création des polders californiens. Je crois que le rapport de la commission contient le témoignage de M. Roberts, le président d'une compagnie pour l'appropriation à la culture des terrains inondés. Ce monsieur déclare que ce travail ne peut guère être fait que par des ouvriers chinois, que des blancs ne pourraient le faire sans danger. Et je me prends encore à me demander si les habitudes et la diète des Chinois sont

bien en contradiction avec les besoins et les conditions de santé de l'espèce humaine. Généralement les Chinois ne sont pas sujets dans les autres pays et dans le nôtre à ces maladies qui ravagent si terriblement les races blanches. Il est établi que les fièvres typhoïdes sont presque inconnues en Chine. Mais pour revenir au témoignage de M. Roberts, il y est déclaré que les Chinois seuls peuvent travailler dans les terrains inondés. Et dans l'espace d'une année, ils ont ainsi donné à l'agriculture de 4,000,000 à 5,000,000 d'acres, ayant une valeur de \$75 à \$100 de l'acre. M. Roberts déclare de plus que les Chinois ont contribué à la richesse publique en Californie pour \$80,000,000 à \$90,000,000, en travaux qui, sans leur assistance n'auraient pu se faire, ou pour lesquels sans eux il aurait fallu un très grand nombre d'années. Ainsi la Californie doit aux Chinois la culture de la vigne, la culture des arbres fruitiers, la création de ses polders, et elle les a aussi employés dans l'exploitation de ses mines. Aux États-Unis, comme dans la Colombie, les Chinois ont travaillé en grand nombre aux mines d'or, et chose étrange, dans la Colombie comme en Californie, ils ont la plupart du temps exploité des concessions qui avaient été travaillées et abandonnées pour leur peu de valeur. Dans les deux pays il leur était très difficile d'obtenir des patentes, et à cause de ces difficultés ils ont préféré travailler comme ils l'ont fait, prenant les concessions abandonnées et les exploitant avec peu de profit mais néanmoins avec profit. "C'est un mal, m'a-t-on dit en Colombie, il est vrai que ces concessions étaient abandonnées et que personne ne s'en occupait, mais c'est un mal de voir un Chinois les exploiter, parce que c'était là une réserve de richesse pour les générations à venir quand la province aura une population dense, et cet or serait alors ramassé par des blancs.

C'est un pauvre argument. Si les Chinois ne donnaient rien, ne produisaient rien pour le pays, je pourrais comprendre cette manière de voir, mais je vais vous démontrer à l'instant quelle est la valeur d'un immigrant chinois au Canada comme dans les autres contrées. Je disais qu'ils avaient fait bon œuvre jusqu'ici aux États et dans la Colombie, et je posais cette question : Pourquoi y a-t-il tant d'antipathie contre eux ? Cette antipathie existe, et la seule raison ou la grande raison que j'en trouve est dans l'antagonisme entre les Chinois et les autres travailleurs. On n'en peut en réalité trouver d'autre cause que la concurrence que fait la main-d'œuvre à bon marché au travailleur qui veut exiger un plus haut prix. L'objet du manouvrier blanc, qui cherche à s'assurer l'exécution des travaux et l'exploitation des industries à meilleur salaire que celui qui demande la main-d'œuvre chinoise, est-il un objet louable et le parlement doit-il lui prêter son concours ? C'est la question que cette loi résoudra, je pense, d'une manière acceptable pour tous. Mais laissez-moi vous dire que les différences entre les deux races ne seraient pas suffisantes pour les empêcher de vivre à côté l'une de l'autre, si l'on ne savait maintenant par tout l'univers que le Chinois avec sa frugalité, sa sobriété, son aptitude à se contenter de peu, son assiduité au travail, sa conduite tranquille et paisible lorsqu'il est à l'ouvrage, est un instrument supérieur dans les mains du constructeur et du manufacturier, surtout pour les entreprises d'une grande importance, qui demandent des milliers de bras et qui exigent nécessairement la main-d'œuvre à bon marché pour être menées à bonne fin.

Lorsque la loi contre les Chinois fut discutée au Congrès des États-Unis, je crois que cet aspect de la question fut mis en relief avec beaucoup d'éloquence par le sénateur Jones du Nevada. Il fait parler un ouvrier. On trouverait assurément peu de mineurs capables de tenir le langage que l'honorable M. Jones met dans la bouche de son interlocuteur ; mais, à part cela, M. Jones a saisi sur le vif le sentiment populaire, il a donné la clef de la situation en Californie, en Colombie et dans tout l'univers :

M. CHAPLEAU

Bien que mon travail soit très pénible, j'y vais avec un cœur léger et je l'exécute avec plaisir, parce qu'il m'aide à faire vivre ma femme et mes enfants. J'espère faire de mes filles de bonnes épouses et des mères dévouées, et donner à mes fils de meilleures chances de réussite que je n'en ai eu moi-même. Je contribue de bon cœur au soutien des écoles, des églises, des institutions charitables et à d'autres objets qui entrent dans notre vie journalière ; mais après les dépenses occasionnées par le maintien de ma famille, et les devoirs dont je viens de parler, il ne me reste pas grand'chose de mon salaire à la fin de la semaine.

Maintenant quelle est la position du Chinois ? Il peut faire autant d'ouvrage souterrain que moi ; il n'a ni femme ni famille ; il n'a aucun de ces devoirs à remplir. Quarante ou cinquante Chinois peuvent vivre dans une maison de même grandeur que la mienne. Il ne désire aucune variété dans ses aliments. Il n'a hérité d'aucun goût pour le confort ou les plaisirs de la société. Des conditions qui le contenteraient et dont il serait satisfait me rendraient la vie tout à fait insupportable.

Voilà le sentiment des classes ouvrières ; et je ne voudrais pas dire qu'il n'est pas excusable et peut-être justifiable. Il n'est pas logique de dire que si l'ouvrier américain adoptait le genre de vie de l'ouvrier chinois, il pourrait vivre avec le même salaire. Il a fallu des siècles au Chinois pour apprendre à vivre aussi économiquement. Avec les années, ses besoins se sont graduellement proportionnés au peu qu'il gagne, et aujourd'hui très peu suffit à lui procurer l'abondance. Il a fait un pas considérable vers la ration idéale de quelques onces de nourriture par jour. Habitué dès le bas âge à pratiquer constamment la plus stricte économie, cette économie est devenue chez lui une habitude et ne comporte pas de sacrifice. La sphère où il vit s'est elle-même pliée à cette règle. Chez lui le boucher, le boulanger, le fabricant de chandeliers, le manufacturier, le marchand et le commissionnaire ont réduit leurs prix à sa convenance. Le médecin qui soigne ses malades et le prêtre qui enterre ses morts ne demandent qu'en raison de la modicité des revenus, de sorte que le travail peut se faire à bon marché quand tout est à bon marché. Mais on ne peut s'attendre à ce que le travail soit à bon marché quand tout le reste est cher.

Maintenant, comme j'ai déjà eu occasion de le dire, il y a un sentiment universel de répulsion contre les Chinois et un désir de les empêcher d'accaparer le marché du travail. L'on peut constater par les journaux et les revues, le progrès considérable fait par les marchands chinois. Dans la colonie anglaise de Hong-Kong, le gouverneur Pope Hennessy a établi, en 1877, que le nombre de maisons appartenant aux Anglais et aux Allemands diminuait, pendant que le commerce bénéficiait aux intérêts généraux de l'empire augmentait. Partout où le Chinois a un pied à terre, il réussit dans toutes ses entreprises, et il est l'heureux rival des blancs. La question se pose alors de savoir pourquoi le gouvernement cède aux préjugés de race en restreignant l'immigration chinoise au Canada. Pourquoi ne pas permettre au Chinois de rester parmi nous, s'il fait son devoir ? Et il l'a fait dans une certaine mesure. Je me suis laissé dire, en Californie, que le Chinois envoie dans son pays une moyenne de \$300 par an. Un examen attentif des revenus et des dépenses des ouvriers, prouve que cela ne peut pas être. L'ouvrier chinois gagne environ \$25 par mois, c'est-à-dire \$225 pour neuf mois d'ouvrage, ce qui est la moyenne par année. Par contre, il dépense pour sa nourriture, ses habits et son logement, et là-dessus, nous avons obtenu du vice-consul à San-Francisco, Huang Sing Chen, un homme très intelligent, qui nous a été très utile, des informaticns précises. Si le Chinois dépense \$10 ou \$11 par mois, pour nourriture et habits, il n'économise même pas \$100. A San-Francisco, le Chinois vit dans des bouges, mais il paie \$15 à \$16 par mois. A Victoria, le loyer est peut-être moins élevé, mais même s'il n'était que de \$2 par mois, cela ferait encore \$24 par an. Et puis, il y a les outils et dépenses de voyage, \$10 ; les taxes, \$5 ; le médecin, \$3 ; et autres dépenses, \$5. Le tout se monte à \$182 par an, ce qui lui laisse à peine \$43 de bénéfice net.

M. SHAKESPEARE : L'honorable député voudra-t-il nous dire le nombre de Chinois qui vivent dans ces logements à \$2 par mois ?

M. CHAPLEAU : Je ne sais pas au juste ce que paient les Chinois pour loyer, mais je dis que étant donné qu'ils paient \$2 par mois comme moyenne, et je ne crois pas que ce soit exagéré.....

M. SHAKESPEARE : Quinze hommes dans un seul logement paient \$2 par mois.

M. CHAPLEAU : L'état des dépenses que je viens de donner a été publié sur la côte du Pacifique et je ne tiens pas à le discuter. J'ai vu huit ou dix hommes dans un logement pour lequel ils payaient de \$50 à \$60 par mois.

M. SHAKESPEARE : Ce n'est pas ainsi à Victoria.

M. CHAPLEAU : A Victoria ils sont mieux traités. C'est pour cela que les Chinois de Victoria paraissent être beaucoup mieux qu'ailleurs ; mais je ne sais pas que quinze hommes puissent s'y loger pour \$2 par mois. Même en réduisant de 50 pour 100 l'état que j'ai donné plus haut, l'on verra que chaque homme dépense au moins \$100 par an. Et je sais que les Chinois n'obtiennent rien là-bas à moins d'un prix élevé. Je ne me fais pas l'avocat de leur cause. Ils ont dépensé un montant d'argent considérable dans ce pays. La statistique établit que la grande partie des marchandises venant de Chine sont achetées par la population chinoise à la Colombie Anglaise. Disons que chaque ouvrier chinois dépense \$100 par an, cela donne un total de \$962,900, pour les 9,629 Chinois établis dans cette province. Chacun d'eux paie à l'Etat, en droits et taxes provinciales et municipales, plus de \$25. La valeur du travail chinois, à \$2 par jour, ce qui n'est pas trop, pour 230 jours par an, donne un surplus net de bénéfice pour le Canada, de \$4,429,280.

J'ai indiqué la raison véritable, fondamentale, de l'opposition qu'on soulève contre les Chinois. Et je ne crois pas qu'on me contredise quand j'assure que le préjugé et la rivalité sont les causes principales de cette opposition. Mais devons-nous donc mettre de côté la condition morale et sociale du pays qu'ils habitent ? Devons-nous ignorer les sentiments d'antipathie qu'ils soulèvent ? n'est-il pas nécessaire pour un gouvernement qui traite ces questions de respecter même les préjugés ? Ne les respectons-nous pas souvent dans la confection de nos lois ? Je crois que pour justifier la législation que le gouvernement jugera opportun d'établir, il suffit du fait que l'émigration chinoise est un obstacle considérable au développement du pays et au fonctionnement des gouvernements, à cause de ces préjugés basés sur des faits dont il faut tenir compte. Le fait que le travail chinois remplace le travail des blancs, qui ont pu ne pas encore venir mais qui viendront à l'avenir en nombres considérables, crée nécessairement un sentiment dans le pays que le gouvernement doit respecter. Quelles que soient les opinions sur le sujet, je ne crois pas que la Chambre diffère d'avec moi quant à la conclusion à laquelle le gouvernement est arrivé, après l'enquête rigoureuse de la commission au Canada et aux Etats-Unis. Les opinions peuvent se partager excepté sur ce point : que l'immigration blanche serait infiniment préférable à l'immigration chinoise. Nous avons entendu des témoins en Colombie, et le Dr. Helmcken a exposé la question d'une manière très lucide, bien que ce ne soit pas inclus dans l'enquête. "La chose est très-simple, a-t-il dit. Nous voulons empêcher l'immigration mongole, parce que nous voulons être ici chez nous, et que nous refusons ce privilège à d'autres. Vous ne trouverez donc pas étrange qu'en bons Anglais nous ne voyons aucune raison pourquoi d'autres que des bons Anglais vivraient dans ce pays." Je savais dans quel sens le témoin disait cela. Il n'y a pas de raison, suivant lui, pour que des étrangers habitent une colonie anglaise. "Nous sommes despotes,—ajouta-t-il—pour ce qui regarde nos mœurs et nos coutumes, nous sommes despotes dans un certain sens ; et vous en savez quelque chose." Nous le savons, en effet. Nous devons pardonner cela, et faire pour le mieux entre nous ; mais il y aura toujours une certaine animosité, peut-être pas aussi forte, à cause des

différences, que celle qui existe contre la population chinoise. Quand elle vient en grand nombre, elle menace, non pas la paix ni la morale chez nous, mais elle menace de heurter le sentiment populaire.

De l'enquête il appert qu'il y a de l'immoralité chez les Chinois, comme chez les autres peuples, mais non pas au degré qu'on a souvent dit. Car si c'était le cas, ce serait à un tel point que nul ne pourrait empêcher que la loi de *lynch* ne fût appliquée, que justice sommaire ne fût faite pour punir des crimes comme ceux qu'on a attribués aux serviteurs chinois. Nous savons que lorsque de semblables crimes se commettaient dans les Etats du Sud par la race noire, la loi de *lynch* fut à l'ordre du jour pendant longtemps. Personne n'ignore qu'il en serait de même, si tel était le cas pour les Chinois. Ils ne sont pas meilleurs que les autres peuples, mais ils ne sont pas pires. S'ils ont des vices, ils ont aussi des vertus.

Malgré cela, le gouvernement doit tenir compte du sentiment qui existe dans le pays, dans la Colombie, à ce sujet. Plusieurs témoins entendus par la commission ont déclaré qu'on ne pourrait plus tenir maison et qu'on serait forcé de quitter la province, si on en chassait les Chinois, car il est impossible de s'y procurer des serviteurs ailleurs que parmi eux. Il y a encore les immenses pêcheries de la Colombie-Anglaise, dont les produits se sont élevés l'an dernier à \$1,498,082, qui n'auraient pu être exploitées sans les Chinois. Il en est de même des mines, dont les produits ont été exportés, dans les trois dernières années, au montant de 622,897 tonnes, ou pour une valeur de \$2,178,353. La culture maraîchère qui contribue au bien-être du riche comme du pauvre, cet important facteur de l'économie domestique, dans les nouveaux pays, est complètement due à l'initiative chinoise. Mais, en dépit de tout cela, le gouvernement doit tenir compte du flot montant de l'opinion, et j'ajouterais même que ce serait une tâche pour le gouvernement de refuser d'agir comme nous le faisons. Je puis avoir des opinions personnelles, après ce que j'ai constaté, mais je suis d'accord avec les honorables députés de la Colombie dans cette Chambre, sur le fait que s'ils retournaient dans leur province sans une loi qui cherche à résoudre le problème, la paix du pays serait menacée. Cette loi ne sera pas nouvelle. La Grande-Bretagne a permis à d'autres colonies d'en adopter de semblables déjà et personne ne s'en est plaint. Je sais que quelques-uns trouveront des objections à cet acte, bien qu'il ne soit ni arbitraire, ni despotique, ni cruel ; mais il aura du moins le résultat de restreindre, dans une grande mesure, l'immigration chinoise en Colombie. Je crois même que cela réduira cette immigration à la limite et à la classe de gens que nous devons désirer avoir. J'ai été passablement surpris de ce qu'on a dit de cet acte. Quelques journaux l'ont trouvé draconien, tandis que d'autres pensent que c'est un remède à l'eau de rose ; moi je crois que cette mesure est nécessaire ; je sais que cette loi a été demandée par des gens qui comprennent la situation de la Colombie-Anglaise. Il fut un jour où une immigration chinoise considérable était nécessaire pour développer les ressources de cette jeune province, mais le besoin s'en fera moins sentir quand la ligne du Pacifique sera achevée, bien que même alors certains travaux se feraient plus avantageusement, et certaines industries seraient développées avec plus de profit par ce qui restera de la population chinoise. Je crois que personne n'objecte, et je sais que les habitants de la Colombie n'objectent pas à la venue parmi eux de cette classe d'émigrants qui deviennent de respectables négociants comme ceux que j'ai rencontrés dans les maisons de commerce de Victoria, comme ceux que j'ai vus à un lever donné par le lieutenant-gouverneur de la province. Mais je dis que la masse des émigrants chinois font une concurrence désastreuse au travail des blancs en Colombie, et dès lors, je ne m'étonne pas que l'on s'élève contre leur venue dans cette province.

J'ai remarqué il y a quelques jours que des résolutions ont été passées à Montréal à une assemblée des membres de l'Union des métiers (*Trades Unions*.) J'ai une opinion personnelle sur ces ligues ouvrières, et je ne crois pas qu'elles soient utiles, pas plus que les grèves, à la protection des ouvriers. Les ouvriers de Montréal ont prouvé leur bon sens en ne se mêlant pas à ces sociétés depuis le jour où le fameux démagogue Médéric Lanctôt les souleva et les mit en grève. Ils ont assez regretté cette faute, ils l'ont payée assez cher pour ne plus se laisser tromper de longtemps. Je crois que la tâche de concilier le travail avec le capital et d'abattre les jalousies et les inimitiés qui surgissent entre le pauvre et le riche, ne doit pas être laissée à ces sociétés organisées exclusivement par ceux qui représentent les intéressés d'un seul côté. Cette tâche appartient à ceux qui enseignent les vertus qui font les bons chrétiens et les bons citoyens, à ceux qui enseignent l'obéissance et la soumission, quelle que soit la position que la vie nous fasse; à ceux qui enseignent la charité et la vraie fraternité; elle appartient à ceux qui disent et font comprendre que l'ouvrier, sa journée de travail finie, trouve au sein de sa famille, dans la satisfaction du devoir rempli, plus de confort, plus de bonheur vrai que l'homme engagé dans les hautes fonctions législatives ou politiques, dont le cœur ignore les douces et calmes jouissances du bonheur domestique. La solution du problème du travail et du capital, de ce grand problème qui menace de révolutionner les vieilles institutions de l'Europe, n'appartient pas à ceux-là qui sont intéressés à soulever les haines et les jalousies dans les différentes classes de la société. Mais c'est un désir légitime et naturel, chez de loyaux sujets britanniques, de ne voir le Dominion peuplé que par une race forte et vigoureuse, par la race blanche, quel que soit le pays d'Europe d'où elle vienne. Il vaut mieux que la Colombie soit peuplée par notre race, que de la voir plus riche, mais aux deux tiers habitée par une race différente de la nôtre et qui ne peut s'y assimiler. Cette impossibilité d'assimilation est la grande difficulté et il est de notre devoir de la vaincre. Le gouvernement Chinois, conservateur, exclusif comme il l'est, comprendra la politique de protection que nous sommes forcés d'adopter, malgré notre désir de conserver avec lui des relations amicales. La race Chinoise, si bonne qu'elle soit, parfaite, si vous le voulez, ne veut pas s'assimiler et ne s'assimilera pas avec la race blanche. Je ne dis pas qu'ils sont trop au-dessous de nous, je ne constate qu'un fait. On prétendra peut-être que c'est à cause de la perfection de leur organisation sociale. Telle est l'opinion d'un grand écrivain catholique français qui ne sera certainement pas accusé de démocratie. Cet écrivain comparait les deux civilisations, —celle de Chine et celle de l'Europe,—et disait que les Chinois ont prouvé la perfection de leur organisation sociale par le fait qu'ils ont absorbé, anéanti d'autres nationalités; par le fait qu'ils ont une existence nationale de 42 siècles, et qu'ils ont résisté jusqu'à ce jour à toutes les innovations, et qu'en s'assimilant d'autres nationalités, ils les ont soumises à leurs mœurs, à leurs lois, à leur religion et leurs institutions. Depuis des siècles, ils ont formé de faibles colonies, au milieu des peuples les plus puissants, sans changer en rien leur individualité et leur caractère national. Ils habitent l'un des plus beaux pays du monde. Chacun sait que la Chine possède tous les climats, que ses produits sont très variés, et que son territoire est un des mieux arrosés du monde.

Une des raisons pour lesquelles nous ne devons pas traiter la question chinoise au même point de vue que les États-Unis, et qui me font croire que nous ne serons jamais débordés "par les hordes mongoles," c'est notre climat. Il n'y a pas de danger de cet envahissement. J'aurais honte d'être sujet anglais, j'aurais honte d'appartenir à ma nationalité, si je pouvais croire un moment que

M. CHAPLEAU

la loi du triomphe du plus digne pût assurer sur ce continent le triomphe définitif de la race Chinoise. Eux-mêmes disent qu'ils ne veulent pas venir dans ce pays parce qu'il y fait trop froid. Il est vrai que quelques-uns sont établis à Montréal, quelques-uns à New-York, mais le climat est trop rigoureux pour eux. Sur les bords de la Colombie où le ciel s'est montré si prodigue pour le climat, la végétation et la belle nature, ils ne veulent pas se fixer comme si les vents leur apportaient à travers l'Océan les parfums et les souvenirs de la patrie et ravaient chez eux l'amour du sol natal, ils ne veulent même pas accepter la sépulture de la terre qu'ils viennent coloniser. Ils ne viennent ici que chercher du travail, et c'est un but louable chez eux, mais ils ne veulent pas s'assimiler à nous, pas plus que nous ne voulons nous assimiler à eux.

De même qu'un morceau de bois introduit dans la chair engendre à moins qu'il n'en soit extrait, un mal qui finit par envahir tout le corps, ainsi la civilisation chinoise introduite dans la civilisation chrétienne, doit disparaître, ou elle devient un danger éminent pour cette dernière. Ce n'est pas qu'il y ait danger pour la politique, car le Chinois n'a pas le droit de vote. Je demandais au consul général de Chine si ses compatriotes désiraient pouvoir voter. "Oh! non, me dit-il, nous ne le voulons pas." Et il ajoutait avec beaucoup de bon sens: "Si nous formions partie d'un parti politique, nous serions haïs par l'autre parti." Je fis l'observation que la sympathie de leur parti serait une ample compensation, mais il me dit: "Nous ne voulons pas intervenir dans la politique. Nous venons ici pour travailler, et pour cela seul. En partant, nous sommes peut-être plus riches, mais sûrement vous n'en êtes pas plus pauvres."

Quoiqu'il en soit le gouvernement a cru que le temps était venu de proposer un projet de loi, dont je vais vous expliquer les détails en quelques mots pour terminer.

Le bill pourvoit au paiement d'un droit d'entrée de \$50 par chaque Chinois venant dans ce pays, par terre ou par eau. Ce paiement doit se faire à son arrivée dans le pays. Si un Chinois retourne dans son pays, et revient plus tard, il devra payer une seconde fois, mais avec la réserve qu'il sera remboursé après identification comme ancien résident au Canada. Aucun bâtiment transportant des émigrants chinois ne pourra donner passage à plus d'un Chinois pour chaque 50 tonneaux de registre. Quelques personnes ont cru que c'était trop, et qu'un Chinois par 100 tonneaux serait assez, mais dans le premier cas, un navire de 3,000 tonneaux ne pourra transporter que 60 immigrants chinois. On objectera peut-être que les steamers faisant le service chaque semaine entre San-Francisco et Victoria pourront amener un nombre considérable d'immigrants au Canada. Mais ces steamers ne jaugeant pas plus de 2,000 tonneaux, et ne peuvent transporter que 40 Chinois, de sorte que même en multipliant ce nombre par 52, la quantité d'immigrants chinois ne serait pas très grande. D'ailleurs, je crois que notre meilleure garantie consiste dans le droit d'entrée de \$50, que ne pourront payer qu'un très faible nombre d'ouvriers. Une autre clause du bill pourvoit à ce qu'aucun navire transportant des immigrants chinois ne pourra débarquer un seul passager, avant que le patron du navire ait délivré au contrôleur de l'immigration une liste de tous les Chinois à bord, et avant que l'officier médical ait constaté que nul n'est atteint de maladies vénériennes ou épidémiques. Cette dernière précaution nous a été inspirée par le fait qu'on a prétendu que l'immigration chinoise propageait des maladies parmi nous. Le contrôleur de l'immigration tiendra un registre des immigrants chinois, dont il fournira copie aux autorités provinciales. L'officier de douane pourra être nommé à ce poste. Il y a une clause dans le bill qui pourvoit aussi à la nomination d'un interprète, avec un salaire de \$3,000. Une des grandes objections soulevées contre l'immigration chinoise est le coût élevé de l'administration de la justice en Co-

lombie, à cause de la difficulté de se procurer des interprètes de confiance. Dès lors nous avons cru qu'il fallait pourvoir à un interprète, et dans son choix, le gouvernement verra à nommer un homme qui n'aura pas des tendances chinoises trop prononcées. De cette manière, l'administration de la justice criminelle en Colombie sera de beaucoup facilitée.

Maintenant je n'ai qu'un mot à ajouter. Je dois rendre ce témoignage à ceux qui ont demandé de décréter la présente loi que pas un ne voulait bannir les Chinois qui sont présentement dans le pays, mais ils ne veulent pas que leur nombre augmente. Personne n'ignore que la colossale entreprise de la ligne du Pacifique a été en partie exécutée par le travail chinois. Il y eut un jour où 6,000 ou 7,000 Chinois y travaillaient, chacun sait que ces hommes, s'ils sont au service d'une compagnie, chercheront probablement de l'emploi plus tard dans quelque autre grande entreprise dans d'autres pays. Ce sont d'habiles ouvriers dans ce genre d'ouvrage, et il n'y a pas de doute qu'ils n'imitent ces légions de travailleurs qui, il y a plusieurs siècles, voyageaient de pays en pays et travaillaient à la construction de ces grands monuments qui font aujourd'hui la gloire de l'Europe. Un grand nombre de ceux qui ont été employés à la construction du Pacifique retourneront en Chine. Et ceux qui viendront maintenant devront nécessairement être supérieurs à la classe de ceux que la Colombie ne désire plus avoir.

En adoptant cette loi, nous ne devons pas oublier une importante considération. La question du commerce avec la Chine a occupé l'attention de tous les gouvernements d'Europe, et une des guerres qui ont ensanglanté la Chine, a eu lieu par suite de son refus d'ouvrir ses ports au commerce européen. Le commerce d'une nation qui comprend 350,000,000 d'habitants n'est pas à dédaigner, et chacun comprendra, en même temps, — ce qui a été discuté par tout le pays — que la perspective d'amener le commerce asiatique à adopter la voie de notre chemin du Pacifique ferait de la grande entreprise nationale une œuvre d'importance et de profit pour le Canada. C'est l'intention des hommes entreprenants qui dirigent la Compagnie du Pacifique, de construire une flotte de puissants navires destinés au commerce de la Chine, du Japon et de la Colombie. Nous savons que ce commerce peut devenir prospère, et nous savons aussi qu'il ne serait ni sage ni prudent pour nous de créer une législation qui pût blesser l'orgueil national d'une nation aussi fière que la Chine. Je me suis laissé dire par des hauts représentants de ce pays qu'ils avaient toujours compté avoir le *fair play* avec un pays comme l'Angleterre qu'ils respectent et estiment plus que tout autre au monde. Il est vrai qu'alors ils n'étaient pas en termes très amicaux avec une grande nation peu éloignée de la Grande-Bretagne. Mais tout de même, il est sage de profiter de leurs bonnes dispositions, et je crois que nos relations avec la Chine devraient être celles d'un peuple qui désire avoir de bons rapports commerciaux avec elle. Les Chinois ne peuvent nous blâmer de nous protéger, mais ils auraient raison d'être froissés si nous adoptions une loi qui fut cruelle pour leurs compatriotes. Après ces quelques remarques, je propose l'adoption des résolutions sur lesquelles se base le projet de loi. Comme je l'ai déjà dit, une bonne partie de mes remarques est purement l'expression de mes impressions personnelles, mais mes conclusions sont celles du gouvernement, et j'ai l'espoir que la Chambre adoptera cette mesure qui est parfaitement d'accord avec les sentiments de la population, non seulement de la Colombie-Britannique, mais aussi de toute l'Amérique Britannique du Nord.

M. SHAKESPEARE: C'est avec un certain plaisir que je me lève dans cette circonstance pour prendre la parole au sujet de cette question chinoise. Je n'ai pas l'intention de faire un discours; de fait, je suis arrivé à la conclusion

qu'il ne serait pas nécessaire de parler sur cette question, car je pense que l'on en a traité souvent les différents côtés en cette Chambre. Je me lève simplement pour exprimer le plaisir que me cause l'espérance donnée au peuple de la Colombie-Britannique qu'il sera délivré du fléau qui l'a fait souffrir, au moins dans une certaine mesure. C'est avec plaisir que j'appuie les dispositions de ce bill, car, bien qu'il puisse se faire qu'elles ne soient pas tout ce que certaines personnes désireraient, c'est en même temps, le commencement de meilleurs jours; c'est un premier pas dans la bonne voie. Nous avons bien commencé aujourd'hui, et j'espère que nous ne nous arrêterons pas tant que nous n'aurons pas accompli cette bonne œuvre.

Je ne puis m'empêcher de faire quelques remarques sur les nombreuses citations que l'honorable secrétaire d'Etat a faites en cette Chambre cette après-midi, et qui sont propres, d'après moi, à l'induire en erreur. Relativement au fait que les Chinois paient \$2 par mois de loyer, le témoignage que l'honorable secrétaire d'Etat a cité est celui des agents chinois. Or, tous ceux qui connaissent un peu le caractère chinois, savent parfaitement qu'il n'y a guère une chose sur laquelle on peut les croire; ainsi, dans ce cas, on ne doit pas ajouter foi à la parole de cet homme. Quant à l'énoncé que ces hommes paient un loyer de \$2 par mois, les députés qui ne connaissent pas la question pourraient naturellement en conclure que chaque Chinois paie un loyer de \$2 par mois. Il n'en est pas ainsi. Dans les cabanes pour le loyer desquelles ils paient \$2 par mois, et, dans certains cas, seulement \$1.50, vous trouverez 10 ou 20 Chinois. C'est leur manière de vivre.

Je désire citer du rapport de la Commission chinoise un ou deux extraits des témoignages d'hommes de la Colombie-Britannique auxquels la question est très familière. Plusieurs des citations faites en faveur des Chinois proviennent de source américaine; je vais envisager la question au point de vue de la Colombie-Britannique, et il n'est pas difficile de vous prouver que le peuple de cette province ne croit pas à la parole des Chinois. Voici le témoignage de l'honorable M. Drake, président du Conseil dans notre législature locale:

Je réside dans la Colombie Anglaise depuis 1859, et j'ai exercé ma profession comme avocat et solliciteur. Les Chinois ne sont venus en grand nombre qu'après 1870, mais même avant cette date, ils avaient accaparé graduellement tous les menus travaux que les blancs avaient l'habitude de faire. Ils s'occupèrent d'abord de blanchissage, et en peu de temps ils en virent à remplacer tout à fait les blanchisseuses; ensuite, ils se livrèrent au jardinage, et à présent ce sont les seuls fournisseurs de ces produits; et dans toutes les diverses industries qui n'exigent qu'un travail facile, ils ont écarté toute compétition. Cela fait que les blancs ne veulent pas venir faire concurrence aux Chinois, et que toutes les personnes qui ont à faire exécuter des travaux domestiques sont forcées d'employer des Chinois et de leur donner des gages extravagants; \$25 à \$30 par mois sont les gages courants, et les Chinois sont si bien organisés, que si l'on tente de réduire les gages, il devient impossible de se procurer des domestiques. Il n'y a pas de compétition entre eux, et la loi ordinaire qui gouverne les offres et les demandes, est entièrement écartée par une loi obligatoire d'ordre supérieur. Si quelqu'un d'entre eux essaie d'agir isolément dans ce sens, la communauté chinoise toute entière a des moyens particuliers pour les forcer à obéir à ses règlements. Des accusations fausses sont portées contre le délinquant, ou on lui inspire la peur à tel point qu'il n'ose pas désobéir à ses chefs secrets.

Ils ont une organisation entre eux et ignorent entièrement les lois du pays.

J'ai une grande expérience des affaires chinoises, surtout des affaires criminelles, et j'ai constaté que lorsque des Chinois seuls sont concernés, il est presque toujours impossible d'obtenir une condamnation.

Nous entendons souvent la remarque: Examinez les données statistiques de vos tribunaux; eiles prouvent d'une manière concluante qu'il ne se commet pas autant de crimes parmi les Chinois que le pensent certains gens. Mais la raison en est qu'ils sont rarement découverts.

La liste des condamnations n'est pas le critérium du nombre des délits. Plusieurs meurtres ont été commis dont on n'a pu découvrir les auteurs. L'administration de la justice n'est aidée en aucune manière par les Chinois eux-mêmes; mais si le différend est entre des Chinois et des blancs, les premiers font tout en leur pouvoir pour faire condamner

la partie adverse, et il leur est absolument indifférent que l'accusation soit portée contre le vrai coupable ou contre tout autre blanc.

Les Chinois sont complètement brouillés avec la vérité, et vous entendrez répéter partout, au sujet de leurs témoignages, qu'il est impossible de se fier à leurs avancés. Ils se retranchent constamment derrière leur ignorance de la langue anglaise, de sorte que tout contre-interrogatoire devient inutile, et l'on pense généralement que les interprètes dirigent la preuve. Dans une cause que j'ai eue à plaider, une accusation de meurtre fut portée contre un Chinois et il fut arrêté. Le meurtre avait été commis à Seattle, et la présence du prisonnier avait été attestée sous serment. J'étais, toutefois, en position de prouver que le prisonnier était en route de San-Francisco à Victoria lors du prétendu crime, et après que j'eus fait cette preuve, les plaignants abandonnèrent la poursuite, mais forcèrent les amis du prisonnier à payer \$250 pour les frais, en menaçant de le faire arrêter sous un autre chef d'accusation si l'on ne se rendait pas à leur demande. J'ai découvert par la suite que la raison pour laquelle on avait fait arrêter le prisonnier était qu'il avait refusé de payer une certaine somme à une société secrète qui existe parmi eux. Ils sont gouvernés par des lois qui leur sont particulières et qui échappent entièrement au contrôle des lois qui régissent le pays où ils résident.

C'est la classe de gens contre lesquels on nous demande d'adopter des lois aujourd'hui.

La prostitution la plus honteuse règne partout où un certain nombre d'hommes se trouvent réunis. Les femmes sont esclaves et sont vendues par leurs importateurs à des prix qui varient entre \$300 et \$600. Des cas de ce genre sont venus fréquemment devant les tribunaux, et je ne crois pas que les faits véritables aient été connus dans aucun cas. On s'est plaint fréquemment que des jeunes garçons avaient été attirés dans ces bouges infâmes, et il est possible de penser qu'ils y contractent des maladies inguérissables.

Ce sont des faits dont on a parlé en cette Chambre dans des occasions précédentes, mais on en doutait et l'on a insinué qu'ils n'étaient pas fondés.

Les Chinois ne sont pas des colons dans le vrai sens du mot, et ils ne rapportent aucun avantage au pays en cette qualité : ils tendent à exclure une population plus utile, et même là où ils sont employés en grand nombre, les patrons préféreraient avoir des blancs, mais ils ne peuvent s'en procurer. Il est difficile d'évaluer le nombre que renferme la province, car les principaux négociants ne veulent pas que le chiffre en soit connu, mais ce chiffre n'est pas beaucoup au-dessous de 18,000. L'on ne s'attend pas à ce que les résidents actuels soient chassés, mais il est à espérer que l'on adoptera des mesures de restriction de nature à empêcher une affluence trop considérable. Ils sont actuellement en nombre suffisant pour répondre aux besoins du travail pendant des années à venir, et si le principe de la restriction est adopté, nous verrons affluer de suite les ouvriers blancs.

Cela correspond exactement aux énoncés faits en cette Chambre dans des circonstances précédentes. Maintenant, je désire citer le témoignage auquel on a fait allusion cette après-midi au sujet des chemins de fer. Je vais citer le témoignage de Nelson Bennett, autrefois de Toronto, entrepreneur de la division de la Cascade, chemin de fer du Pacifique Nord.

Q. Employez-vous beaucoup de Chinois ? R. Pas autant que de blancs. Nous employons des Chinois actuellement, parce que nous pressons nos travaux, et simplement parce que nous en avons besoin. Je préfère la main-d'œuvre blanche quand je puis en avoir. Les hommes d'origine scandinave sont ceux que j'aime le mieux, s'il s'en trouve sur le marché. Deux Chinois valent un blanc à peu près.

Q. Quel salaire donnez-vous aux Chinois ? R. Quatre-vingts centins par jour et ils se pourvoient de nourriture et de tentes.

Est-il possible qu'un député de cette Chambre ou un habitant de ce pays pense, un instant, qu'un blanc peut vivre et entretenir une famille avec de semblables gages ?

Q. Et combien payez-vous les blancs ? R. Deux piastres par jour ; je fournis les tentes et ils paient leur nourriture.

Q. Alors les Chinois reçoivent moins de la moitié des gages payés aux blancs ? R. Oui ; mais nous ne faisons aucun commerce avec eux. Ils achètent tout dans leurs magasins, tandis que les blancs achètent de nous leurs provisions et leurs vêtements. Nous faisons un profit ainsi, et la différence entre \$2 par jour pour un blanc et quatre-vingts centins pour un Chinois, est compensée par le profit que nous faisons sur ce commerce et l'excédant d'ouvrage que fait un ouvrier blanc. Un entrepreneur fait plus de profit en employant un certain nombre de blancs que le double de Chinois. Ils résistent mal à la fatigue. Des hommes qui ne mangent pas ne peuvent pas être vigoureux.

Q. Quel système employez-vous avec eux ? Les engagez-vous individuellement ? R. Non ; nous les engageons par bandes ou compagnies. Quand vous les engagez ainsi par bandes vous ne pouvez pas les reconnaître, et conséquemment si vous avez quelque difficulté avec un Chinois vous en avez avec toute la bande. D'un autre côté, si vous avez du trouble avec un blanc, vous le remerciez et tout est dit.

M. SHAKESPEARE

Ils sont si unis et leur organisation est si complète, que, si vous offensez un homme, ils jetteront tous leurs outils et abandonneront le travail, tant que vous n'aurez pas renvoyé l'homme qui a commis l'offense.

Q. On nous a informé que si un Chinois ne satisfaisait pas celui qui l'emploie, il était de suite signalé et renvoyé ?—R. Oui ; et on le retrouve immédiatement dans une autre bande.

Q. Connaissez-vous quelque autre fait pouvant être utile à la Commission de cette enquête ?—R. Le Chinois n'est d'aucune utilité quelconque en ce pays. Employer des blancs, et un sur dix s'établira dans le pays. Nous avons observé le fait dans le Montana, où nous n'employons que des ouvriers blancs ; mais dans ce pays, où l'on emploie les Chinois, vous parcourez cinq cents milles de pays sans rencontrer aucun établissement, et vous ne verrez que des employés du chemin de fer.

C'est là, je pense, une réponse aux nombreuses citations faites par l'honorable secrétaire d'Etat. Ces gens viennent encore dans notre province. J'ai reçu, il y a deux jours, une lettre d'un de nos négociants de la ville de Victoria. Il dit :

Deux vaisseaux à bord desquels se trouvaient 803 Chinois sont arrivés hier. Le même jour, un steamship en contenant 97 est arrivé de San-Francisco.

Ainsi, dans 24 heures, la population de la province a augmenté d'environ 900. Il dit :

Il est impossible de peupler le pays de blancs quand il nous arrive tant de Chinois. Aujourd'hui que le chemin de fer est sur le point d'être terminé, nous commençons à en sentir les effets, et, l'an prochain, ce sera encore pire.

Cela signifie que lorsque le chemin de fer sera terminé, ces gens n'auront plus de travail et les habitants de cette province auront encore plus à s'en plaindre qu'aujourd'hui.

On nous dit qu'il n'y a pas de lépreux parmi les Chinois. Eh bien, on peut obtenir dans la Colombie-Britannique tous les témoignages que l'on voudra à propos de cette question, et une raison pour laquelle ces témoignages n'ont pas été donnés, c'est que les gens qui avaient des renseignements à ce sujet étaient opposés à la commission et prétendaient qu'elle était inutile ; voilà pourquoi ils n'ont pas comparu.

On nous dit que ces Chinois ont construit des travaux considérables dans la Californie. Quand bien même nous admettrions tout cela, qu'ils ont construit ces grands travaux, admettrons-nous que nous devons permettre à ces hommes de venir dans notre province et de monopoliser tout le travail, à l'exclusion des blancs ? Que se passe-t-il ? Il n'y a pas un an, des centaines d'hommes se sont rendus dans la Colombie-Britannique et ont dû revenir parce qu'il leur a été impossible d'y trouver de l'emploi ; et, cependant, il y a aujourd'hui du travail en abondance dans cette province, mais ce travail est monopolisé par ces gens. Et l'on nous dit que c'est une si belle classe de gens, qu'ils sont si intelligents, si gentils, si accommodants, si obligeants, que nous devrions les favoriser et leur permettre de venir comme il leur plaît. Le peuple de cette province est uni sur cette question, comme des pétitions l'ont déjà prouvé, et je suis heureux de dire que le peuple de la Confédération canadienne s'intéresse à cette question, comme le prouve le fait que des pétitions ont été envoyées à ce parlement pendant cette session des différentes parties du Canada, demandant au gouvernement d'adopter des lois pour empêcher l'immigration de ces gens dans ce pays. Cela démontre que les habitants de la Confédération sont tous en faveur d'une législation, et je suis heureux de voir qu'il y a espérance d'obtenir un peu de soulagement sous ce rapport.

M. BAKER (Victoria) : C'est un dicton très ancien que tout chien a son jour et un chat neuf vies. Chaque province de cette Confédération a eu ce que l'on appelle son jour ; le temps est maintenant arrivé où la Colombie-Britannique doit avoir le sien. Les remarques de l'honorable ministre qui a présenté ce bill—qu'il ne soit pas blessé de la critique que je fais de ses remarques ; je ne les critique pas en adversaire, bien que je les fasse d'une façon un peu défavorable—ces remarques, dis-je, on serait porté à le croire, étaient plutôt à l'encontre qu'en faveur du bill. Il me semble que les neuf dixièmes de ses remarques tendaient vers ce qu'il

lui a plu d'appeler la question favorable aux Chinois plutôt que la question anti-chinoise. Il a dit que les députés de la Colombie-Britannique n'étaient pas mus seulement par les préjugés contre la race chinoise. En cela, il a certainement raison, au moins en ce qui me concerne. Je n'ai certainement pas le plus léger préjugé contre les Chinois, comme individus; mais leur présence dans la Colombie-Britannique, comme peuple, me répugne, car je sais que cela est désavantageux à la province et inspire du dégoût à la grande majorité de ceux qui m'ont élu pour les représenter en cette Chambre. J'ai été accusé de n'être pas aussi anti-chinois que le désirent quelques-uns de mes électeurs; cependant, je considère que, sur cette question, je ne dois pas consulter mes sentiments personnels, comme le secrétaire d'Etat l'a fait aujourd'hui, mais que je dois parler pour ceux que je représente en cette Chambre. L'honorable ministre a dit qu'il y a eu apparemment deux classes de gens qui ont comparu devant la commission chinoise: les avocats anti-chinois et les partisans des Chinois. Or, les avocats anti-chinois, je pense, sont restreints, plus particulièrement, aux classes ouvrières et aux unions de travailleurs, plutôt qu'aux ouvriers et à la partie la plus éclairée du peuple; et les partisans des Chinois, comme il les appelle, sont restreints presque exclusivement aux gens qui sont à la tête d'industries dans cette province: les fabricants de chaussures, les propriétaires des tanneries sur la Fraser, les propriétaires de mines de houille à Nanaimo, et autres propriétaires d'industries semblables. Dans les témoignages rendus devant la Commission royale, on verra, je pense, que ceux qui sont en faveur de l'immigration chinoise dans la province, sont, pour la plupart, ceux qui se servent des Chinois, c'est-à-dire, de la main-d'œuvre à bon marché. Partant, il n'est pas étonnant qu'ils aient consenti à rendre témoignage devant les commissaires, vu qu'ils savaient qu'on toucherait leurs bourses si l'on prenait des mesures pour chasser les Chinois ou pour restreindre leur immigration.

Le secrétaire d'Etat dit aussi que, lorsque les commissaires sont arrivés à Victoria, on leur a témoigné beaucoup d'antipathie. Or, M. l'Orateur, je pense que ce sentiment est bien fondé. Le peuple a senti alors et sent encore qu'après avoir fait connaître ses besoins et ses exigences dans la Chambre locale par une résolution qui a été adoptée par 16 contre 8, et lorsque ses représentants aux Communes, pendant le présent parlement, ainsi que ceux qui nous ont précédés, ont travaillé si énergiquement et si longtemps en faveur de la restriction de l'immigration chinoise, le peuple, dis-je, a senti du dégoût lorsque le gouvernement a nommé une commission chargée d'examiner, dans trois semaines, toute la question que les représentants du peuple avaient mis plusieurs années à expliquer à cette Chambre. Partant, je pense que l'on peut pardonner au peuple de Victoria et de la Colombie-Britannique d'avoir exprimé du malaise et de l'étonnement quand cette commission a été nommée. L'honorable ministre a dit aussi que la seule province de la Confédération qui eût élevé la voix contre l'immigration des Chinois, était la Colombie-Britannique.

M. CHAPLEAU: J'ai dit que nous avions des pétitions d'Ontario et d'ailleurs, et j'ai mentionné la ville de Montréal.

M. BAKER: Dans la première partie de ses remarques, il a dit qu'autant qu'il le savait, une seule province avait protesté.

M. CHAPLEAU: J'ai dit que la Colombie-Britannique était la seule province où le peuple souffrait de l'immigration chinoise.

M. BAKER: Naturellement, j'accepte l'énoncé de l'honorable ministre; mais, comme question de fait, un certain nombre d'associations ouvrières dans les anciennes provinces, à Hamilton, Toronto, Montréal et Québec, ont protesté contre l'immigration des Chinois dans la Confédération. Je

vais lire à la Chambre la résolution suivante qui m'a été envoyée de la ville d'Hamilton:

Les résolutions suivantes ont été adoptées unanimement par les ouvriers à gages de Hamilton, et en vertu d'une résolution de la "Convention du travail," j'ai reçu instruction de vous les envoyer:

Attendu que le système, suivi par le gouvernement fédéral, de faire venir des ouvriers pauvres et chinois ne protège d'aucune façon les industries de notre pays, ni n'augmente la richesse des producteurs, mais que l'importation de cette main-d'œuvre dans un pays où la main-d'œuvre est déjà trop considérable amène et augmente la pauvreté et les maux qui l'accompagnent. L'application des traités d'engagement d'ouvriers faits dans des pays étrangers, au détriment des intérêts des ouvriers à gages du Canada, amènera une compétition avilissante qui fera disparaître le noble esprit du travail et rendra notre esclavage insupportable. Nous dénonçons comme criminels les actes du gouvernement qui protège le fabricant et rend impossible la concurrence au moyen des nombreux avantages injustes que l'on retire de cette protection, tandis que les producteurs sont taxés dans le but d'augmenter leur nombre et de réduire le coût de la production: En conséquence, qu'il soit résolu: que les ouvriers de Hamilton condamnent la politique du gouvernement, qui permet l'importation au Canada d'immigrants pauvres et lui demandent de prendre des moyens pour renvoyer les pauvres étrangers qui sont aujourd'hui dans notre pays, et pour faire des lois défendant qu'il en vienne d'autres.

Que nous demandons le rappel des agents d'immigration et des conférenciers employés par le gouvernement, et que l'argent affecté à leur rémunération soit appliqué à quelques travaux publics au moyen desquels quelques Canadiens sans travail pourront gagner leur pain. Que nous protestons spécialement contre l'introduction de la main-d'œuvre chinoise dans une partie quelconque de la Confédération, et que nous demandons au gouvernement de renvoyer tous les Chinois aujourd'hui au Canada, ou d'imposer une taxe qui les chassera d'ici.

Que nous demandons l'abrogation de toutes lois qui ne portent pas également sur le capital et le travail et qu'on y substitue des lois qui protègent les droits de l'ouvrier contre les empiètements de capitalistes égoïstes.

Que les ouvriers de Hamilton se gardent d'appuyer, à l'avenir, l'un ou l'autre des partis politiques, tant que leurs droits ne seront pas garantis par une législation, non par des promesses.

"The flag of liberty unfurl,
To float throughout our land,
From power traitors hurl
And let the righteous stand."

Or, je n'ai pas lu cela pour condamner le gouvernement pour tout ce qu'il a pu faire, mais simplement pour prouver qu'il y a, dans d'autres parties de la Confédération, ailleurs que dans la Colombie-Anglaise, des gens qui demandent la restriction et même la prohibition de la main-d'œuvre chinoise, et quelques-uns même vont jusqu'à demander que nous expulsions ceux qui sont déjà ici.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. BAKER: Quand la Chambre s'est ajournée, à six heures, je m'efforçais de suivre, très humblement, très doucement, les remarques du secrétaire d'Etat. Il a fait allusion au rapport de la commission spéciale nommée aux Etats-Unis en 1876-77. Il ne m'a pas été donné d'examiner ce document, car je vois que, comme plusieurs autres documents, il ne se trouve pas dans la bibliothèque dans le moment; mais je suis convaincu que la teneur générale de ce rapport était fortement anti-chinoise, en ce qui concernait les Etats-Unis, et a amené la législation adoptée en 1880. L'honorable ministre a aussi parlé de la pression qui avait été exercée par la législature locale de la Colombie-Anglaise, tel que le comportent les représentations faites le 9 mai 1876, et subséquemment le 31 juillet 1878. Ces représentations étaient aussi faites dans le but d'obtenir une législation restrictive à propos de la question chinoise.

Pendant que nous discutons ce sujet, qui est le plus important qui puisse être discuté en cette Chambre, en ce qui concerne la Colombie-Anglaise, qui constitue une partie importante de cette vaste Confédération, il n'est que raisonnable, je pense, qu'il soit tenu compte à ceux qui nous ont précédés en cette Chambre, des discours qu'ils ont prononcés et des humbles efforts—bien que jusqu'aujourd'hui, ils aient été infructueux—qu'ils ont faits pour faire adopter cette législation que—je suis aujourd'hui heureux de le dire—nous sommes sur le point d'obtenir pour notre province.

Le 8 mars 1878, M. Bunster, qui est bien et sans doute favorablement connu de plusieurs députés, souleva la question et proposa une résolution demandant qu'une clause fût insérée dans le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comportant qu'aucun Chinois ne devrait être employé à ces travaux. En consultant les *Débats*, je remarque aussi que le chef du gouvernement de l'époque (M. Mackenzie), M. Thompson et sir Charles Tupper ont parlé sur cette motion ; ils ne pensaient pas que le temps était arrivé d'insérer une clause semblable dans le contrat, vu le fait qu'on ne devait mettre aucun obstacle aux travaux des entrepreneurs de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je remarque qu'un des anciens représentants du district de Victoria (M. DeCosmos) n'a pas parlé dans cette circonstance. La résolution de M. Bunster était rédigée dans ces termes :

Que le gouvernement insère dans tout contrat accordé pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, une clause en vertu de laquelle aucun homme portant des cheveux de 5½ pouces de long ne devra être employé aux dits travaux, sous une amende de \$100 à \$1,000, ou un emprisonnement de trois à douze mois respectivement, etc., etc.

Plus tard, le 24 février 1879, M. DeCosmos demanda si "l'acte (adopté par la législature locale) contenant des dispositions pour la meilleure perception des taxes provinciales des Chinois," à la dernière session, serait désavoué ou non. Le ministère de l'époque l'informa que le dit acte et d'autres actes de la législature de la Colombie-Britannique étaient alors soumis à l'examen du gouvernement ; et de plus, que l'acte en question avait été déclaré *ultra vires* par la cour suprême de la Colombie-Britannique, ou par un des juges de la dite cour, et que l'on n'en avait pas appelé de la dite décision. Le 16 avril 1879, M. DeCosmos proposa que la pétition de N. S. et d'environ 1,500 autres, au sujet de la main-d'œuvre chinoise, fût considérée en comité général ; mais dans le but d'arriver à une conclusion plus pratique que celle à laquelle il était possible d'arriver en comité, il demanda à la Chambre de lui permettre de substituer à la dite résolution, dont avis avait été donné, la résolution suivante, et par ce moyen, de renvoyer la question à un comité spécial : "Que la pétition de N. S. et autres, de la province de la Colombie-Britannique, demandant l'adoption d'un acte pour restreindre l'immigration chinoise ; aussi, que dans la construction du chemin de fer Intercolonial, l'emploi de la main-d'œuvre chinoise soit prohibé ; et que l'acte du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique, en imposant une taxe locale sur les Chinois dans le pays, soit ratifié, et que le tout soit renvoyé à un comité spécial chargé de faire rapport sur ces questions, et, en général, sur la main-d'œuvre et l'immigration chinoise comme affectant la Confédération, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et documents ; le dit comité devant être composé de MM. DeCosmos, Williams, Charlton, Bunster, Bannerman, Trow, Brooks, Thompson et Connell." La motion fut adoptée. Bien que j'aie cherché ce rapport, je dirai qu'il m'a été impossible de le trouver, et je ne suis pas en état de dire si le comité spécial a jamais déposé un rapport spécial devant la Chambre. Cependant des personnes dignes de foi m'ont informé qu'un court rapport, comportant les principes pour lesquels nous combattons, a été déposé devant la Chambre et incorporé dans les procès-verbaux.

Le 24 mars 1880, M. DeCosmos proposa que toutes les pétitions relatives aux Chinois, présentées à cette Chambre dans le cours de la présente session, fussent imprimées dans les procès-verbaux ; et cette motion comportait "soient imprimées pour l'usage des députés." Dans le cas où cela aurait été fait, je dois dire qu'il m'a été impossible de la trouver. Je dirai que je désire citer ces faits et ces dates, car ils sont de la plus haute importance pour nos commentants, et en général pour les habitants de la Colombie-Britannique, qui sont si absorbés aujourd'hui par cette question chinoise.

M. BAKER (Victoria)

Le 21 avril 1880, M. DeCosmos proposa de nouveau qu'un comité spécial fût nommé, auquel seraient renvoyées toutes les pétitions présentées à la Chambre durant cette session relativement à l'immigration chinoise, lequel comité devait faire un rapport à ce sujet, et en général sur la main-d'œuvre et l'immigration chinoises comme affectant la Confédération, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et documents et de faire rapport de temps à autre : le dit comité devant être formé de MM. DeCosmos, Williams, Charlton, Bannerman, Brooks, Trow, Ouimet, Thompson, Connell, McInnes, Schultz, cinq des membres de ce comité devant former un quorum. La motion fut adoptée. J'ai beaucoup désiré voir ce rapport du comité spécial, mais il m'a été impossible de le trouver, et partant je puis seulement conclure qu'aucun rapport n'a été présenté à la Chambre.

Le 17 février 1881, M. Bunster a demandé par motion un rapport des droits prélevés sur le riz et la poudre pendant l'année, puis il a traité un peu longuement la question chinoise. L'honorable député a alors cherché à démontrer que les droits avaient été enlevés sur le riz et maintenus sur la poudre à canon, ce qui plaçait les mineurs de la Colombie-Britannique dans une position très désavantageuse, en ce qui concernait les Chinois.

Le 14 mars 1881, M. Bunster s'opposa à ce que les Chinois fussent compris dans le bill relatif à la naturalisation des aubains. Le 12 avril 1882, en comité des subsides, sous le chef "immigration," M. Bunster parla de nouveau de cette importante question. Le 12 mai 1882, M. DeCosmos parle encore de l'immigration chinoise et cite le bill des États-Unis de 1876-77, dont le secrétaire d'État a parlé, et cite aussi les lois d'Australie en vertu desquelles £10 par tête sont exigés de tout Chinois venant dans la colonie, et aussi un acte restrictif rendant l'entrée de la colonie impossible à plus d'un Chinois par 100 tonneaux de jaugeage d'un vaisseau. Puis, le 13 mai 1882, M. Bunster parle du sujet sur une question de privilège et s'oppose à ce que le droit soit retranché sur le riz s'il est maintenu sur la poudre.

Or, pendant la session de 1883, comme chacun le sait sans doute, cette question a été soulevée en cette Chambre ; et, en outre, en 1884, elle a été soulevée non seulement par mon collègue et moi, mais par chaque député venant de la province de la Colombie-Anglaise, et nous nous sommes efforcés de démontrer, et avec succès, je pense, qu'il était important non seulement pour la province de la Colombie-Anglaise, mais pour la Confédération en général, qu'une législation de la nature de celle que nous discutons aujourd'hui, fût adoptée. Même en 1884, la législature de la Colombie-Anglaise a adopté une loi sur cette question. La principale disposition dont je parlerai, est celle qui a été incorporée dans le préambule de la mesure dans lequel la législature affirme, à tort ou à raison, qu'une législation de cette nature est de sa juridiction. Je vois dans les délibérations de cette législature, qu'elle dit, en parlant de cette question :

Au lieu d'appuyer les actes du gouvernement provincial et de la législature, et les actes des députés de la Colombie-Anglaise au parlement fédéral sur la question de la prohibition de l'immigration chinoise, le gouvernement fédéral a nommé une commission, composée de l'honorable M. Chapleau, secrétaire d'État pour la Confédération, et de l'honorable juge Gray, de cette province, lesquels ont été chargés d'examiner la question chinoise et de faire rapport. On n'a pas semblé approfondir la question autant que le demandait l'importance. Cependant, quelque précipitée et quelque imparfaite qu'ait été l'enquête faite en cette province, l'on doit espérer que les commissaires ont obtenu des renseignements suffisants pour les porter à faire rapport au gouvernement fédéral sur l'urgente nécessité qu'il y a d'adopter une législation restrictive dans le cours de la prochaine session du parlement fédéral. Ce sera à vous de considérer si, vu que l'acte concernant l'immigration chinoise adopté à la dernière session a été désavoué par le gouvernement fédéral, il est opportun de légiférer de nouveau sur la question durant la présente session.

C'est ce que l'on trouve dans le discours du lieutenant-gouverneur à la législature. Plus tard, durant la session de cette législature, je vois que l'on a encore soulevé la question de l'immigration chinoise, malgré le fait que l'acte

adopté en 1883 eût été désavoué. La pétition comporte ce qui suit :

Que nous voyons avec beaucoup d'alarme les milliers d'immigrants chinois qui arrivent continuellement dans la province de la Colombie-Anglaise, et bien que nous considérons ce pays comme ouvert à tous ceux qui cherchent à améliorer leur condition, nous croyons qu'il n'est que juste et raisonnable que ceux qui viennent ici ne fassent pas tort au bien-être moral et matériel de la Confédération.

Que l'admission sans restriction de la race chinoise fait tort à notre pays pour les raisons suivantes :

Que ces immigrants ne viennent pas pour se créer un foyer ni pour s'établir dans le pays, ni pour ajouter à la richesse du pays ; mais ils viennent s'emparer de nos ressources naturelles et prendre ce qu'ils gagnent dans le pays.

Qu'ils sont naturellement lépreux et immoraux.

Qu'ils détruisent les moyens par lesquels les ouvriers blancs gagnent leur vie.

Qu'il y a des coutumes immorales, des habitudes avilissantes et des maladies contagieuses, particulières à ce peuple, qu'il a déjà introduites dans une mesure alarmante sur ce continent, choses contre lesquelles nous avons le droit de nous défendre, nous et nos enfants.

En conséquence, nous demandons humblement l'adoption de lois qui défendent l'entrée de cette classe de gens peu recommandables dans toute partie de la Confédération du Canada.

Telle est l'opinion exprimée par les 26 représentants de la province de la Colombie-Anglaise à la législature locale. Ces hommes représentent, collectivement, exactement le même peuple, le même pays, les mêmes besoins que nous représentons dans ce parlement fédéral ; et c'est ainsi qu'ils ont exposé leur objection à l'admission de nouveaux Chinois dans cette province. Les opinions que j'exprime là ne sont pas les miennes propres, parce que je ne vais pas aussi loin en ce qui concerne la lèpre dans le sang ou les habitudes immorales des Chinois, car ces faits ne me sont pas familiers. Personnellement, je n'ai jamais vu de Chinois avec la lèpre ; je ne connais pas, non plus, les habitudes immorales de cette race aussi bien que pourraient le croire quelques membres de cette Chambre, vu que je demeure tant parmi eux. Mais j'ai lu ce témoignage pour ce qu'il vaut, car il vient d'une autorité constitutionnelle qui existe dans la Colombie-Anglaise. Plus tard, durant la session, on a énoncé ce qui suit :

Que nous sommes heureux d'apprendre, en même temps, que le commissaire en chef a aussi reçu instruction de Son Honneur d'insister auprès du gouvernement fédéral sur la nécessité absolue soit de reconnaître le droit de la province de légiférer pour restreindre l'augmentation des Chinois parmi nous, soit—cela ne réussissant pas—de porter le gouvernement fédéral à y substituer une législation fédérale efficace propre à remédier au mal dont on se plaint.

Par ces énoncés, les honorables membres de cette Chambre peuvent parfaitement comprendre pourquoi nous faisons des efforts si énergiques pour obtenir la législation que nous désirons, tant individuellement que collectivement. Je vois par les *Débats* de la Chambre locale, que les membres de cette Chambre se plaignent un peu amèrement de ce qu'après que l'on eût adopté à ce sujet une législation comportant que le temps était arrivé où l'on devait passer des règlements pour restreindre l'immigration chinoise, le gouvernement fédéral, dans sa sagesse, ait cru nécessaire de nommer cette commission.

Cependant, je consens à m'incliner devant la plus grande sagesse des gouvernants réunis de cette Confédération et à dire qu'ils doivent être plus en état de savoir pourquoi, après la résolution qui a été adoptée, il était nécessaire d'envoyer cette commission dans le but de faire une nouvelle enquête ou de recueillir de nouveaux renseignements. Une chose certaine, c'est que le résultat de cette commission a été la publication d'un magnifique volume appelé "Rapport sur l'immigration chinoise." C'est un livre très intéressant et qui contient certainement beaucoup de vérités. Une grande partie de ce qu'il renferme a été fournie par des personnes qui n'ont considéré qu'un côté de ce qui fait l'objet de nos plaintes.

Plus tard, le 9 février 1884, je vois que la Chambre locale a encore adopté une résolution donnant les raisons pourquoi une législation restrictive, sinon prohibitive, au sujet des Chinois ne serait pas adoptée par ce parlement. Puis, dans

les procès-verbaux de la Chambre locale, à la date du 25 février 1885, je trouve ces expressions :

Les Chinois sont étrangers par leurs sentiments et leurs habitudes.

2. Ils ne sont colons dans aucun sens du mot. Ils n'ont aucune intention de se fixer permanentement dans le pays, mais viennent dans le but de faire du commerce et de travailler, afin de retourner dans leur pays natal avec les moyens de passer le reste de leurs jours dans l'aisance. La population chinoise comprend principalement des hommes adultes, et ainsi, vu qu'ils n'ont pas la responsabilité de subvenir aux besoins d'une famille, ils font une concurrence injuste à la main-d'œuvre blanche.

Ce sont les esclaves ou *coolies* de la race chinoise, habitués à vivre très pauvrement et de la façon la plus mesquine ; ainsi, leur présence tend à l'abaissement des classes ouvrières blanches,

Leur présence exerce une influence funeste en ce qu'elle restreint l'immigration des ouvriers blancs, surtout ceux de la classe des domestiques qui ne veulent pas venir en contact avec cette race.

Ils ont un système de sociétés secrètes, lequel encourage le crime parmi eux et empêche l'administration de la justice.

C'est une autre chose que je ne connais pas personnellement, et je ne suis pas en état de dire si elle existe réellement, mais, dans l'opinion d'un grand nombre d'habitants de la Colombie-Britannique, et certainement de Victoria, chaque fois qu'un Chinois ou un certain nombre de Chinois sont soupçonnés d'avoir commis un vol ou un meurtre ou tout autre crime atroce, il est toujours difficile d'obtenir parmi eux, des preuves suffisantes pour condamner le délinquant, ou même pour découvrir quel est le principal coupable.

L'usage de l'opium s'est répandu dans toute la province, et a eu l'effet de démoraliser les indigènes, et les Chinois encouragent l'usage de cette drogue parmi notre propre population.

Et nous demandons instamment qu'une législation restrictive quelconque soit adoptée pour empêcher que notre province ne soit complètement envahie par les Chinois.

Et qu'une copie de cette résolution soit transmise à l'honorable Orateur de la Chambre des Communes du Canada.

Le 2 mars 1885, l'on répéta la même chose à la chambre locale—comme c'est une reproduction, il est inutile de la citer dans ces remarques—et ces énoncés formèrent la base de la résolution qui fut alors adoptée, savoir :

Que l'adresse suivante soit transmise par l'Orateur à Son Excellence le gouverneur général en conseil :

Nous, les membres de l'Assemblée législative de la province de la Colombie-Britannique, regrettons extrêmement le désaveu de l'acte adopté à notre dernière session pour empêcher l'immigration chinoise ;

Le désaveu de l'acte, d'après la correspondance, n'est pas dû à ce que cet acte était inconstitutionnel, mais à ce qu'il était considéré comme inopportun ;

Nous ne voyons rien qui nous porte à changer les représentations et les opinions considérées avec attention que nous avons jusqu'ici exprimées sur la question chinoise et qui, de temps à autre, ont été communiquées au gouvernement fédéral.

Bien que je n'aie pas eu le temps de lire tout le rapport qui a été présenté à cette Chambre sur la question chinoise, je pense que les douze ans que j'ai passés dans la province de la Colombie-Anglaise me permettent de parler avec quelque autorité sur cette question sans que je sois obligé de lire un volume aussi considérable que ce rapport. Mais, même dans ce rapport, on fait allusion au fait qu'il existe parmi les Chinois un usage excessif d'opium, usage qui se répand dans une grande mesure parmi la jeune génération de la population blanche. Je pense que ces faits parlent d'eux-mêmes et démontrent qu'il est très opportun que l'on empêche, si possible, une classe qui a de semblables habitudes de venir dans un pays civilisé ; mais, dans tous les cas, cette immigration devrait être restreinte.

Quelques-uns des témoignages rendus devant la commission chinoise sont d'une nature très importante ; quelques-uns sont très en faveur de mesures restrictives. Je vois, surtout, à la page 188, le témoignage rendu par M. King, marchand, de San-Francisco, dans lequel il dit :

Tous les coolies chinois s'embarquent à Hong Kong. A surveillé l'examen des immigrants conformément aux lois des Etats concernant les coolies ; ces lois permettent au consul de retirer de forts honoraires de chaque coolie ; ce sont les navires qui les paient, de sorte que leur affrètement coûte plus cher. A l'arrivée des coolies ici, ils sont consignés comme des porcs aux compagnies qui les ont loués. L'entrepreneur, son contrat visé, commence à percevoir ses droits pour les soins à donner au coolie, s'il tombe malade, pour son rapatriement ou le trans-

port en Chine de ses restes, s'il meurt, et s'il peut l'y forcer, voit à ce que le coolie remplisse son engagement, et l'empêche de s'en retourner, s'il ne le remplit pas ; mais il ne s'intéresse aucunement à ce qu'il soit payé par celui qui l'emploie. S'il refuse de remplir ses engagements, les espions des compagnies le traquent, afin d'empêcher son retour en Chine, soit en prenant des arrangements avec les compagnies, et ils le mettent dans l'impossibilité d'acheter un billet de passage ; s'il parvient à l'obtenir par l'entremise d'autres personnes, il est arrêté violemment le jour du départ par les nombreux mercenaires *Highbinders* à l'emploi des six compagnies, et surveillé sans cesse par ces derniers. Les *Highbinders*, sont des Chinois employés par les six compagnies pour traquer et espionner ces coolies, et les poursuivre s'ils ne remplissent pas leurs contrats de la manière qu'elles l'entendent. La raison principale qui fait que le reste de la Chine n'envoie pas d'immigrants ici, est l'inimitié et les difficultés existant entre les deux sections et les districts limitrophes, comme nous'en avons un exemple ici actuellement, et la grande ignorance qu'ils ont de notre pays, car cette population parle un dialecte différent des autres habitants de la Chine.

Si cet énoncé est exact, comme je le crois, en tant qu'il y a environ dix-neuf provinces dans la Chine proprement dite, et au moins huit dialectes différents, il me semble qu'il y aura de très grandes difficultés à choisir un interprète qui soit capable de comprendre parfaitement les dialectes des Chinois qui viennent des différentes parties de la Chine. Plus loin, dans son témoignage, il dit :

On ne pourrait trouver dans les États du Pacifique une demi-douzaine de familles légitimes parmi les Chinois. Souvent des femmes achetées ont des enfants qui sont soignés et traités comme les enfants propres de ceux avec qui elles vivent, et l'on prend soin de les élever, surtout si ce sont des garçons. Les compagnies seules savent combien il y a de femmes chinoises ici, et elles ne veulent pas le dire, de crainte que ne s'élève un cri d'alarme. Il en vient peu qui sortent des maisons de prostitution chinoises, où elles sont élevées dans un but de prostitution. L'on en fait un commerce en Chine. A leur arrivée ici, elles sont vendues à quelque homme de la cité ou de l'intérieur ou à quelque maison de prostitution dans la cité.

Et ainsi de suite. (Voir pages 206 à 211 du rapport imprimé de la commission royale sur l'immigration chinoise, nommée par le gouvernement du Canada.) Ce témoignage, qui est incorporé dans le rapport des commissaires, suffit, je pense, pour prouver que les femmes chinoises ne sont pas, comme la femme de César, au-dessus du soupçon, et que parmi les Chinois, tant chez les hommes que chez les femmes, le niveau de la moralité est très loin d'être élevé. L'honorable secrétaire d'Etat, dans ses remarques, n'a pas attaché beaucoup d'importance à leur immoralité. De fait, si je me rappelle bien ce qu'il a dit, il a donné à entendre à la Chambre que leurs mœurs n'étaient certainement pas celles des blancs de la classe correspondante. Je n'admets pas cela, car, vivant dans une région où ils sont en grand nombre, je sais qu'il est presque impossible de décrire leurs mœurs. En effet, pour donner une idée exacte de leur immoralité, il me faudrait me servir d'un langage propre à me faire rappeler à l'ordre ; et, partant, je ne tenterai pas de le faire, mais je laisserai aux honorables députés de tirer leurs conclusions.

Il est agréable, cependant, de savoir que la législation qui a déjà été adoptée dans les colonies australiennes de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud pour restreindre l'immigration chinoise dans ces possessions de Sa Majesté, a été sanctionnée par Sa Majesté, et que, relativement à la législation que nous sommes sur le point d'adopter, les objections impériales, comme vous l'a dit l'honorable secrétaire d'Etat, ont été complètement écartées, de sorte qu'il appartient entièrement aux honorables députés de cette Chambre de dire si, oui ou non, une province en particulier, qui se trouve dans l'état difficile que j'ai cherché à décrire, aura une législation qui fera disparaître ces difficultés. Le gouvernement local a, à différentes époques, protesté contre l'immigration des Chinois dans la Colombie-Anglaise ; il a envoyé une foule de mémoires sur la question, et le peuple a fait la même chose ; les municipalités ont aussi protesté contre l'immigration des Chinois. En conséquence, je ne puis pas concevoir qu'il faille de nouveaux témoignages pour démontrer que le peuple en général, à très peu d'exceptions près—les exceptions étant ceux qui sont intéressés dans certaines industries où l'on emploie la main-d'œuvre chinoise et qui

M. BAKER (Victoria)

désirent avoir la plus grande somme de travail possible pour le prix le moins élevé possible—je ne puis pas concevoir, dis-je, qu'il faille de nouveaux témoignages pour que le peuple en général ne soulève aucune objection au projet maintenant soumis à la Chambre.

Pour prouver la répugnance qu'inspirent les Chinois dans différentes parties du monde, l'honorable secrétaire d'Etat a eu l'obligeance de parler de ce qui a eu lieu à Manille il y a quelques années. Il a prouvé clairement que là, les Chinois avaient l'habitude d'empiéter d'une façon considérable sur les droits des blancs. Ils ont commis des empiètements à un tel point que les Espagnols, en 1603, en ont massacré environ 23,000. Subséquentement, 30,000 autres Chinois se rendirent dans cette île—car, il est facile, pour une population variant de 450,000,000 à 500,000,000, de combler la lacune faite par le décès de 23,000—mais, comme l'a dit l'honorable ministre, ces 30,000 furent aussi expulsés en 1709. Au printemps de 1762, ils revinrent, et en fin de compte cherchèrent à s'emparer de cette île. L'honorable ministre a aussi parlé de Java, de Singapour, Penang, Malacca et des colonies australiennes, et des actes qu'elles ont adoptés. Tout cela démontre clairement, dans mon opinion, qu'il est tout à fait impossible de contenir les aspirations de la race chinoise ; cela démontre que si les Chinois ont l'occasion de s'emparer, par n'importe quels moyens, de tout ce qu'ils trouveront sur leur passage, ils prendront certainement tout ce qu'ils pourront. Dans quelle malheureuse condition cela mettrait la Colombie-Britannique, située, comme elle l'est, si loin du centre de la Confédération. On nous a dit souvent, en cette Chambre, que la population de la Colombie-Britannique est très disséminée ; que, de fait, il n'y pas plus de 26,000 ou 28,000 blancs dans cette province. L'honorable député de Queen, I.P.E. (M. Davies) a eu la complaisance, dans une certaine circonstance, de dire à la Chambre que la province de la Colombie-Britannique ne renfermait pas plus de 10,000 blancs. En cela il se trompait étrangement, car il y a certainement de 26,000 à 30,000 blancs dans cette province. A moins que l'on n'applique quelque loi restrictive comme celle-ci, malgré le fait que le chemin de fer Canadien du Pacifique sera bientôt achevé, la population de la Colombie-Britannique n'augmentera jamais dans de grandes proportions. A moins que les Chinois ne soient d'abord renvoyés, pour admettre la possibilité que les blancs viendront, dans l'espérance de réussir à s'établir dans la province et à trouver du travail, l'immigration de cette classe recommandable n'atteindra jamais un chiffre qui mérite d'être mentionné. Les gouvernements de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud, comme tous les membres de cette Chambre le savent, ont été autorisés, par le gouvernement impérial, à restreindre l'importation des Chinois, et leur législation a produit l'effet, non seulement d'éloigner cette classe peu recommandable, mais d'imprimer une profonde impulsion à l'immigration de la population dont ces colonies ont besoin pour favoriser leur développement. Je n'ai pas de doute que la législation que cette Chambre est sur le point de nous donner produira les mêmes résultats.

L'honorable secrétaire d'Etat, dans ses remarques, a parlé de la question des vêtements. Il a dit que l'on ne pouvait pas s'opposer à ce que les Chinois s'habillent de telle ou telle façon. Certainement non. Je ne sais pas que l'on ait jamais trouvé à redire, dans la Colombie-Britannique, aux vêtements portés par les habitants du Céleste Empire. Au contraire, l'opinion générale est que ces vêtements sont très légers, gracieux, propres, et convenables pour ceux qui les portent. L'honorable ministre dit que l'on ne peut pas trouver à redire à la façon dont ils portent leurs cheveux. Je pense que non, car leur tête est rasée très ras ; ils gardent assez de cheveux pour en faire une tresse que l'on appelle vulgairement "queue." Cette manière de porter les cheveux est sans doute très propre, et, surtout, quand un de ces malheureux est jeté en prison, il est très facile de conserver sa chevelure propre.

L'honorable ministre a dit, aussi, que personne ne pouvait trouver à redire à leur religion. J'admets avec lui que personne ne peut y trouver à redire, car nous n'en connaissons pas grand'chose.

Sir JOHN A. MACDONALD : Parce qu'ils n'en ont aucun.

M. BAKER : Ils prétendent en avoir une, je crois. La race mongolique adore un dieu qui lui est propre, et partout cette race a, je suppose, ce qu'il lui plaît d'appeler du nom de religion.

Dans les témoignages rendus devant la commission, on ne trouvera pas que l'on ait trouvé à redire à leur religion. Je ne pense pas que l'on se soit occupé, même un peu, de cette question dans la législation. Leur manière de vivre est certainement une chose dont on devrait se plaindre, pour la simple raison qu'ils peuvent certainement vivre et qu'ils vivent, ou plutôt, qu'ils existent, avec rien de plus qu'environ 20 centins par jour, et, on faisant cette estimation, je leur alloue, je pense, peut être 5 centins par jour de plus que ce qu'ils dépensent réellement.

A ce taux, le Chinois peut vivre avec luxe à sa manière avec \$6 par mois environ. L'honorable secrétaire d'Etat a aussi parlé de ce que le Chinois avait à payer pour sa cabane, et c'est, a-t-il dit, \$2 par mois. Mon collègue (M. Shakespeare) a démontré l'inexactitude de ce chiffre. De fait, l'honorable secrétaire d'Etat a énoncé certains faits que j'aurais aimé à relever, mais une modestie innée et la courtoisie parlementaire m'ont empêché d'interrompre son éloquent discours. Ils paient en réalité \$2 par mois pour leurs cabanes, mais non pas individuellement; ils paient collectivement. Par exemple Chang Wah, ou Wang Key loue une de ces cabanes, puis il y fait venir tous ses cousins, il les entasse autant qu'il peut comme des sardines en boîte, et ils divisent le loyer mensuel de \$2 entre eux; de sorte qu'en prenant dix comme moyenne par cabane, ce qui est un nombre raisonnable pour une cabane ordinaire, chaque homme paie 20 centins par mois. Je suis certain que leurs vêtements ne leur coûtent pas \$2.50 chacun par mois, de sorte que le tout s'élèverait à un peu moins de \$9. L'honorable secrétaire d'Etat a mentionné \$11.00. Je considère, et je crois parler strictement en conformité des chiffres, que \$9 sont autant qu'ils aient jamais dépensés pour eux-mêmes par mois. Puis le secrétaire d'Etat a dit que le coût moyen d'entretien par mois serait d'environ \$25.00. Je suppose qu'il peut être jusqu'à un certain point dans le vrai; c'est-à-dire si vous ne prenez que ceux qui travaillent à gages, mais il y a ceux qui sont dans les affaires, qui font le commerce de l'opium, et ceux qui font des affaires comme marchands chinois de première classe, et si vous prenez une moyenne du gain de ces marchands et ceux qui ont des jardins dont ils tirent de grands bénéfices, et si vous combinez cela avec la moyenne des ouvriers, vous trouverez que la moyenne des gages gagnés par les Chinois est beaucoup plus élevée que le chiffre donné par le secrétaire d'Etat.

Le même honorable monsieur a certainement donné aux Chinois le crédit d'être une race essentiellement libérale. Leur libéralité est certainement illimitée pour tout ce qui a rapport à l'étalage, mais je n'ai jamais connu dans la cité de Victoria, aucun Chinois qui ait fait un cadeau un peu important à une église, à une institution de charité, à un hôpital, à un orphelinat protestant, à un orphelinat catholique, ou à aucune institution de ce genre qui font tant de bien dans n'importe quel pays. Les Chinois mettent rarement ou plutôt ne mettent jamais la main à la bourse pour en retirer une pièce de 10 centins pour aucun objet semblable. Par conséquent leur libéralité se trouve limitée à une seule espèce, l'étalage. Si le gouverneur général, ou aucun des membres du cabinet s'y rendaient demain, Jean Chinois les recevrait avec la plus grande libéralité, il élèverait des arches magnifiques, et ferait beaucoup d'étalage. Tout ce

qui plaît à l'œil du Chinois, il le paie volontiers, et on les a souvent vu faire cet étalage même au dépens de leur estomac. Il n'en est pas ainsi quand ils sont domestiques. Alors Jean Chinois obtient un aussi bon dîner que qui que ce soit et s'en régale et fréquemment mange avec plus de cœur, sachant qu'il n'aura pas à le payer. Mon collègue (M. Shakespeare) a mentionné cette après-midi le fait qu'il est arrivé dans le cours du mois dernier deux navires au Royal Roads, port de Victoria, ayant à bord 900 Chinois. Je vais préciser, le 22 juin, 907 Chinois sont arrivés dans le port de Victoria, C. B., par des voiliers venant directement de Hong Kong et par le paquebot-poste de San Francisco. Ils représentent dit le *Colonist* :

Neuf cent sept raisons individuelles de mettre rigoureusement la loi en vigueur.

Voici les noms des navires et le nombre des Chinois qu'ils ont amenés :

<i>Alden Besse</i> , capitaine O'Brien.....	368
<i>W. H. Besse</i> , capitaine Gibbs.....	436
<i>Martha</i> , capitaine McPherson.....	35
<i>Queen of Pacific</i> , capitaine Alexander.....	60

907

On ne sait à qui est consigné ce grand nombre de Chinois, bien que l'on croit que Tai Chong et compagnie en aient un nombre considérable.

Chacun de ces navires a apporté environ 500 tonnes de cargaison générale. Le *Colonist* conclut en disant :

Il est difficile de s'imaginer de quelle manière on disposera de ces Chinois, considérant le fait que les travaux sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique seront terminés cet automne, et que la construction du chemin de fer de l'île sera aussi terminée dans neuf mois environ; nous avons maintenant dans ce pays un bien trop grand nombre de Chinois, et cette dernière consignation ajoutera vraisemblablement la dernière goutte.

Il n'a pas dit combien il y avait d'hommes et combien il y avait de femmes; mais je dirai sans crainte d'être contredit avec raison qu'il n'y avait pas 10 femmes parmi ces 900 Chinois. Les honorables députés de cette Chambre savent que nous sommes tous humains et que nous avons tous nos faiblesses humaines, et une si grande disproportion entre les hommes et les femmes dans une importation comme celle-ci ne donnera pas vraisemblablement des résultats qui pourraient soutenir une critique décente; il serait un peu impolitique et ce serait manquer de bon goût, dans les circonstances, de discuter une question semblable dans cette Chambre lorsqu'il y a tant de dames dans les tribunes. Je laisserai donc aux honorables députés le soin de tirer leurs propres conclusions de cette grande disproportion dans les importations d'hommes et de femmes de la Chine, non seulement dans la Colombie-Britannique mais dans toutes les parties du monde. Il n'y a pas de doute que le secrétaire d'Etat est dans le vrai sous un rapport.

Je ne dirai pas qu'il est dans le vrai sous un seul rapport, mais il l'est formellement sous un rapport, et c'est que les unions de commerce et les associations de la classe ouvrière s'opposent bien plus à l'immigration de l'élément chinois que nous nous occupons d'affaires professionnelles, ou que nous faisons le commerce, pour la simple raison qu'il est probable que nous criions, dans le monde, lorsque la chaussure nous blesse, et il n'y a pas de doute qu'elle blesse l'ouvrier blanc beaucoup plus gravement que ceux qui emploient les Chinois comme domestiques, ou dans les établissements de conserves ou dans les fabriques de chaussures, ou dans d'autres besognes. Ils sont en concurrence infiniment plus intime et plus vive avec les Chinois, et par conséquent ils sont beaucoup plus bruyants dans leurs déclamations et leurs exclamations que nous le sommes, nous qui ne sentons pas aussi positivement les griefs dont ils se plaignent. Le secrétaire d'Etat a aussi fait la remarque et je ne dis pas cela pour l'offenser, parce que chacun dans cette Chambre dit la vérité ou du moins s'en rapproche autant qu'il peut, que la différence des sentiments, le côté sentimental, entre les blancs et la race chinoise, ne leur permettra jamais de s'assimiler. Le sauvagement dans notre partie du monde, est, je

crois, celui qui se rapproche le plus du Chinois, et cependant ils ne paraissent jamais intimes. On ne les voit jamais ensemble. Bien que les sauvagesses soient très nombreuses, les Chinois ne les épousent jamais, et ne deviennent jamais, je ne dirai pas très intimes, mais ils n'ont aucunes relations quelconques avec elles. Ils sont entièrement séparés. Ils n'ont pas de relations d'affaires, aucune relation d'aucune sorte. S'il en est ainsi, il est encore plus invraisemblable que le Chinois et le blanc s'assimileront. J'aimerais à demander à quelqu'un des honorables députés de cette Chambre s'il aimerait à habiter la même chambre qu'un Chinois ?

Un honorable DÉPUTÉ : Oui.

M. BAKER (Victoria) : Vous aimeriez cela ? Alors il n'y a pas moyen de se rendre compte des goûts. Je crois, d'après ce que nous connaissons de la race chinoise, d'après ce que nous savons personnellement et d'après ce qui nous a été dit dans cette Chambre par ceux qui représentent des comtés où ces individus prédominent en si grand nombre, que cela suffit pour vous convaincre que c'est la classe de gens la moins désirable à introduire parmi nous, et qu'ils ne deviendront jamais des colons permanents. De fait, bien que le secrétaire d'Etat dise qu'il soit possible qu'ils n'emportent que \$43 par année, je sais d'une manière certaine, d'après les statistiques des banques, que le Chinois ordinaire qui travaille pour des gages mensuels épargne certainement de \$20 à \$25 par mois, ce qui fait environ \$300 par année ; et environ tous les trois ans, ou certainement tous les quatre ans, il part des fournées régulières de ces Chinois qui ont de \$750 à \$1,000 dans leur poche. Ils obtiennent dans les banques de Victoria des traites sur les banques de Hong Kong, et s'en vont, et l'endroit qui les a connu ne les revoit plus jamais—mais ils renvoient leurs cousins ; de sorte qu'après avoir sucé l'orange et avoir rejeté l'écorce, ils envoient d'autres Chinois en faire autant ; et de cette façon la population de la Colombie-Britannique sera non seulement d'une classe peu désirable, à moins qu'on n'impose des restrictions, mais elle ne se composera jamais que d'une population de passage. Le secrétaire d'Etat a aussi parlé de certaines conversations qu'il avait eues, soit avec un Anglais, soit avec plusieurs Anglais, et il a dit qu'ils avaient parlé à peu près comme ceci : Vous savez très bien que les Anglais sont essentiellement arbitraires, despotiques et quelquefois même cruels. Or je nie cette accusation. Je me réjouis d'être Anglais, et bien que par adoption je sois Canadien et le représentant d'un comté canadien, je suis encore Anglais, et je n'aime pas à entendre dire sur les Anglais des choses semblables, qui sont loin d'être vraies. Je ne doute nullement que l'honorable secrétaire d'Etat ait dit cela par inadvertance et n'a pas eu intention de m'offenser individuellement, ni aucun autre Anglais, pas plus que je voudrais dire quoi que ce soit qui pût offenser un Français ; mais il a rapporté une conversation qu'il a eue et qui nous portait à conclure que dans une colonie qui est essentiellement britannique et parfaitement loyale, aussi loyale que n'importe quelle autre province de cette Confédération envers la Couronne britannique, les Anglais qui y sont (et c'est un peuple composé principalement d'Anglais) ont résolu ceci : De chasser les Chinois du pays à tout prix. Jusqu'à un certain point il est dans le vrai en parlant de la classe ouvrière. Il n'y a pas de doute qu'ils sont—pour me servir d'une expression qu'on a employée l'autre jour par les partisans de la tempérance—enivrés de leur succès. Les classes ouvrières sont à présent fortement anti-chinoises, et leur succès peut les conduire à faire n'importe quoi, non seulement pour imposer des restrictions sur ceux qui arrivent, mais pour chasser ceux qui y sont. Or ceci ne s'applique pas aux Anglais bien pensants qui forment la moyenne partie de la population, qui se compose principalement de la meilleure classe d'ouvriers et de la classe moyenne. J'ai déjà dit qu'il y avait des précédents dans les lois de cette

M. BAKER (Victoria)

nature. A Victoria, Australie, et dans la Nouvelle Galles du Sud, des actes ont été passés, et le 5 août 1882, les Etats-Unis ont adopté une mesure prohibitive qui devra durer dix ans. Or, si nous devions passer une mesure prohibitive pour dix ans, je crois qu'il n'y aurait aucune nécessité plus tard de faire aucune loi restrictive ou régulative. Cependant, M. l'Orateur, je suis convaincu que l'honnêteté du but, et de la bonne intention du gouvernement en présentant cette mesure à la prière urgente des députés de la Colombie-Britannique à cette Chambre, je crois que le peuple de la Colombie-britannique sera convaincu que si cette mesure ne leur accorde pas tout ce qu'il demande, elle sera au moins comme l'extrémité amincie d'un coin qu'ils désireront voir enfoncer à demande.

Le secrétaire d'Etat a aussi parlé des ports compris dans les traités, Canton, Shanghai, Amoy, Foo-Choo-Foo, Ning Po (et Hong Kong naturellement, qui est une possession britannique depuis le traité de 1840-41). Or, comme je l'ai suggéré l'an dernier, si le ministre de l'Agriculture qui a si bien appuyé l'introduction de ce bill, voulait n'ouvrir que les ports de Montréal, Québec, Halifax, Saint-Jean et Niagara comme ports d'entrée par lesquels l'immigration chinoise put arriver dans le pays, et puis les laissait filtrer à travers les provinces maritimes et les Etats-Unis, la Colombie-Britannique ne serait jamais troublée par aucun d'eux. Je crois que si ces ports étaient les seuls par lesquels les Mongols pussent entrer dans la Confédération canadienne, un très petit nombre d'entre eux atteindrait la Colombie-Britannique, et alors il est possible qu'il ne serait nullement besoin de loi comme celle que nous demandons aujourd'hui. Le secrétaire d'Etat a aussi parlé des atrocités commises par les Irlandais sous Dennis Kearny dans la Californie, et il a dit que les Irlandais gouvernaient partout excepté en Irlande. Je soumets que nous ne pouvons accepter les infractions à la loi commises par la lie des Irlandais de San-Francisco comme il les a appelés, ou de toute autre partie de la Californie, comme la condition normale des choses dans ce pays. C'est une très saine maxime de parler d'un homme comme on le connaît. Dans la Colombie-Britannique, bien qu'il ait été tenu des assemblées populaires et que des résolutions aient été adoptées, dont quelques-unes d'une nature très bruyante et déclamatoires, et bien qu'il ait pu y être proféré des menaces de mauvais traitements si la loi n'était pas adoptée, je ne crois pas qu'il y ait eu dans l'esprit et certainement pas dans le cœur de ces gens la moindre idée de commettre des actes comme ceux qui ont été commis dans la Californie. Maintenant, pour prouver que la législature provinciale de la Colombie-Britannique représente l'opinion publique en demandant cette loi, j'aimerais à dire qu'il n'y a pas longtemps le conseil municipal de Victoria—

Quelques DÉPUTÉS : Oh ! oh ! adopté.

M. BAKER : Si je suis un peu long sur ce sujet, c'est parce que je crois que de toutes les mesures introduites dans ce parlement depuis que la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération, il ne s'en est jamais présenté d'aussi importante pour la population de la Colombie-Britannique, et par conséquent je désire que l'histoire rapporte non seulement les paroles des hommes publics, mais aussi l'expression des sentiments des corps publics. Le 12 mars de cette année, le conseil municipal de Victoria a passé à ce sujet des résolutions dont j'ai reçu copie, et je crois que tous les autres députés de la Colombie-Britannique reçoivent souvent de semblables plaintes au sujet des Chinois de la part de leurs commettants. La lettre qui accompagne ces résolutions dit :

J'ai l'honneur de vous transmettre copie des résolutions adoptées à une assemblée publique tenue à l'hôtel de ville, jeudi dernier, le 5 du courant ; de plus une résolution adoptée par le conseil municipal à son assemblée régulière tenue hier soir, au sujet du rapport de la commission des Chinois ; j'ai reçu instruction de vous transmettre copie de ces résolutions.

Ces résolutions n'ont pas été adoptées afin que le greffier de la municipalité m'écrive une lettre officielle et m'en envoie une copie pour mon propre bénéfice et mon édification spéciale. Il attend certainement de moi, en ma qualité de représentant, un peu d'aide, et je conçois qu'il est de mon devoir d'informer les honorables députés de cette Chambre de ce que contiennent ces résolutions.

Considérant que les rapports et recommandations faits par les commissaires sur la question de l'immigration chinoise sont tels qu'il soit nécessaire que ce conseil, en sa qualité de représentant de la municipalité de la cité de Victoria soumette à nos députés à Ottawa notre grand désappointement et notre désapprobation des conclusions auxquelles sont arrivés les commissaires, MM. Chapleau et Gray, et exprime en même temps l'opinion de ce conseil sur ces conclusions et sur la question en général, afin d'encourager de nouveaux efforts pour satisfaire le désir certain et souvent répété de la population d'ici par l'entremise de nos représentants d'empêcher par un acte du parlement, l'immigration des Chinois dans cette province.

Qu'il soit résolu que ce conseil enregistre sans restriction son dissentiment des recommandations faites par les commissaires, de continuer de permettre aux Chinois d'entrer dans cette province en grand nombre aux conditions qu'ils ont mentionnées.

Les conditions qu'ils ont mentionnées ne sont pas celles contenues dans ce bill, mais celles qui paraissent dans le rapport, surtout dans celui de M. le juge Gray, qui a cru devoir exiger de chaque Chinois entrant dans cette province, la faible somme de \$10, ou ce qui est généralement appelé *taxo par tête*. A cette époque la population de la cité de Victoria était sous l'impression que la loi qui serait présentée à cette Chambre pendant cette session sera conforme aux recommandations de la commission. C'est la raison pour laquelle ces résolutions ont été passées. Elles disent de plus :

Que ce conseil est d'opinion que les faits ne justifient pas les conclusions des commissaires : que la présence des Chinois est et a été grandement préjudiciable à la population industrielle de la province, et que nos représentants au parlement fédéral d'Ottawa soient priés d'attirer l'attention du gouvernement fédéral sur les opinions exprimées dans cette résolution, et d'insister auprès du gouvernement, par tous les moyens constitutionnels qu'ils pourront prendre, sur la nécessité qui existe encore de promulguer immédiatement une loi restreignant l'immigration des Chinois au Canada, parce qu'elle est contraire au bien-être moral, social et matériel, non seulement de cette province, mais de la Confédération toute entière.

Quoique je regrette d'occuper l'attention de cette Chambre par ces détails, à cause de la longueur inusitée de la session, je sais que si un autre député était placé dans la position que j'occupe relativement à cette question de l'immigration chinoise, qui prime toutes les autres, il adopterait précisément la même conduite que moi. Je puis déclarer franchement aux honorables messieurs que je ne discute pas cette question dans ses plus minutieux détails devant la Chambre pour en faire ce qui s'appelle du capital politique, parce que je puis librement avouer que si je brigue une nouvelle élection, et que si ceux qui m'ont envoyé ici ne paraissent pas satisfaits de ma manière d'agir et de mon travail honnête, il leur sera loisible d'en envoyer un autre à ma place, et je ne sais si je n'en profiterais pas moi-même plus largement que n'importe qui ; mais je comprends certainement qu'il est de mon devoir, vu que ces résolutions m'ont été envoyées par une institution représentative en ma qualité de représentant, afin de les déposer devant cette Chambre, et de mettre en la possession des honorables députés le plus grand nombre de faits possible. Les résolutions continuent comme suit :

Attendu que l'action des commissaires, MM. Chapleau et Gray, nommés pour s'enquérir de la question chinoise, a, en grande partie manqué de recommander des mesures propres à remédier aux mauvais effets de la présence des Chinois au milieu de nous, et que si le gouvernement du Canada agissait entièrement d'après leurs recommandations, il ne pourrait certainement pas remplir l'objet désiré.

Qu'il soit en conséquence résolu, que cette assemblée désapprouve telle portion du rapport et des recommandations des commissaires qui sera contraire aux désirs du peuple de cette province, et que notre représentant au parlement soit prié de démontrer au gouvernement la nécessité qu'il y a d'adopter les mesures restrictives les plus fortes contre l'immigration chinoise.

Ces résolutions furent proposées à cette assemblée par M. Duck, député au parlement provincial, et maintenant ministre des finances de la province, et furent appuyées par M. Théodoro Davio, aussi député au parlement provincial, et elles sont certifiées par M. R. P. Rithet, maire de Victoria. Il ne peut y avoir aucun doute par conséquent sur l'authenticité et la véracité des résolutions que je viens de lire. Je ne désire pas infliger à cette Chambre la lecture de tout ce que j'ai ici, car nous sommes arrivés à une période de la session où nous désirons retourner chez nous, et personne ne demande plus que moi à regagner ses pénates. Cependant quand on considère que l'on a été cinquante-sept jours occupés à la *Franchise* comme quelques honorables membres l'appellent, il ne m'est pas besoin d'une grande excuse pour leur infliger en retour un peu de Chinois. Nous avons aussi reçu des dépêches de nos commettants, parce qu'ils ignorent jusqu'à un certain point, même en substance, pour ne pas parler des détails, quelle législation doit être adoptée relativement aux Chinois, et ils doutent même si le bill sera ou ne sera pas passé. J'ai reçu entre autres la dépêche suivante :—

Grande assemblée en plein air des citoyens de Victoria, hier soir, quatre mille personnes présentes, objet de la convocation adopté. Nous demandons que le bill de restriction des Chinois soit passé à cette session, et qu'il soit amendé de manière à être mis en vigueur le 1er juillet 1885. Depuis des années nous attendons du soulagement et notre patience est à bout. Le texte entier envoyé par la malle.

(Signé),

M. A. ROBERTSON.

Je lis ces documents pour rendre justice à ceux qui les ont envoyés, et afin que leur contenu soit connu de la Chambre et soit entré dans les registres de la Chambre. Je ne fatiguerai pas la Chambre par la lecture d'un excellent article des "Ressources de la Colombie-Britannique" sur ce sujet, mais avec l'assentiment de la Chambre, M. l'Orateur, je le remettrai aux mains du sténographe, afin qu'il soit inclue dans ces humbles remarques :

LA GRANDE QUESTION CHINOISE.

L'assemblée des ouvriers de Victoria relativement à la question chinoise a été remarquable, tant par l'intelligence et l'éloquence des orateurs, que par l'ordre et la modération dont on a fait preuve.

Nous remarquons avec plaisir que les ouvriers avaient découvert que la force de leur cause ne consiste pas à vilipender les Chinois et à les accabler de toutes espèces d'accusations, vraies ou fausses, mais dans le fait constant que c'est relativement à eux de même qu'à nous, une question de savoir comment l'on pourra éviter une lutte désespérée pour le jour de l'existence, et que lorsque le blanc vient à lutter avec le Chinois, ce dernier doit l'emporter, à moins que le blanc ne descende au même degré d'abjection que son concurrent. Le blanc peut sans aucun doute faire une meilleure journée de travail que le Chinois, mais ce dernier peut l'emporter par sa facilité à accepter des gages allant toujours en diminuant. La raison pour laquelle ce dernier peut se prêter à cela, c'est que les Chinois peuvent se parquer dans les plus étroites habitations, si, à vrai dire, on peut daigner donner ce nom à leurs misérables cabanes, et par suite de leur mode économique de vivre.

On s'aperçoit que si nos ouvriers veulent lutter avec les Chinois sur leur propre terrain, et accepter des gages de Chinois, que ceux-ci en acceptent de plus en plus minimes, jusqu'à ce que l'ouvrier crève complètement de faim. De plus, les Chinois sont de très intelligents ouvriers. Il reste encore à déterminer ce qu'un Chinois ne peut pas faire. Sa puissance d'imitation est extraordinaire, et il ne manque ni de perception ni de dextérité manuelle. Ce qu'il fait maintenant, et si bien, il l'entreprend souvent avec peu de connaissance et avec les instruments les plus grossiers ; avec des outils convenables, et un système d'apprentissage, il est difficile de comprendre comment un artisan quel qu'il soit, même les artisans si nombreux d'Europe, pourrait exister côte à côte avec un tel concurrent. Il est conséquemment impossible à nos ouvriers de faire concurrence aux Chinois ; et à moins qu'ils ne reçoivent la protection législative à laquelle ils ont droit, ils devront quitter la province, et chercher un pays où les Chinois sont inconnus.

Ceci paraît tellement clair à tous les esprits sains et observateurs, que nous devrions être étonnés de l'aveuglement de la plupart de nos capitalistes et de nos marchands, si nous ne savions qu'ils sont aveuglés par ce qu'ils considèrent leur propre intérêt, et ne s'occupent nullement du bien-être des ouvriers, pourvu que les Chinois travaillent pour eux à un moindre salaire. Nous concédons volontiers qu'en somme, un Chinois travaillera d'une manière plus satisfaisante, proportionnellement à son salaire, que le blanc.

Il n'est pas aussi fort que le blanc, mais, cependant, il travaille pour la moitié du prix que demande ce dernier, et il ne murmure jamais contre celui qui l'emploie ; il sera assidu à son travail, et apparemment indifférent au loisir. Supposons que tout cela soit vrai, que diront les marchands et les capitalistes, qui acceptent cela comme une réponse

satisfaisante au cri de "les Chinois doivent déguerpir," quand sera venu le temps où il leur faudra lutter avec ces marchands chinois et les intermédiaires ou "compradore," qui accepteront volontiers un quart de leurs profits, et qui ne considèrent ni les tours de voiture, ni les promenades en yacht, ni même le Club-Union, comme faisant partie des nécessités de la vie. Regarderont-ils complaisamment cette question comme affectant simplement le prix de la main-d'œuvre? Ils cherchent à décrire le mouvement comme n'étant qu'une simple affaire de politique, et les ouvriers, purement comme les instruments d'un parti politique; mais ils découvriront leur erreur avant longtemps, et s'en repentiront amèrement s'ils ne la voient pas à temps.

Il y a quelque temps, nous nous efforcions de convaincre l'un de nos citoyens les plus influents, de la nécessité de se débarrasser des Chinois. Voici quelle fut sa réponse: Eh bien, je ne sais réellement pas comment nous pourrions faire sans eux. Jusqu'à un certain point, nous pouvons traiter un Chinois presque comme une femme. Je puis mettre un Chinois dans notre cuisine, et il y rend de très grands services; mais, comme vous le savez, je ne pourrais faire une pareille chose avec un blanc, et l'on ne peut trouver de femmes." Nous admettons que la réponse soit vraie dans les circonstances présentes, mais elle est loin d'être satisfaisante, et la faute en est à ceux qui la font. Il y a un très grand nombre de jeunes femmes, soit au Canada soit en Angleterre, qui ne demanderaient pas mieux que de venir travailler au salaire que les Chinois reçoivent actuellement, si elles avaient la certitude de trouver un emploi en arrivant, et rien ne serait plus facile que d'établir une agence à Londres, dans le but de choisir des jeunes femmes honnêtes et actives pour ce travail. Mais les patrons sont indifférents quant à ce sujet; ils sont accoutumés aux Chinois et ils en sont peut-être rendus à préférer leurs traits repoussants à la figure agréable d'une jeune fille. Nos jeunes femmes ont appris à considérer la domesticité comme "un ouvrage de Chinois," et à la mépriser en conséquence; mais si l'on amenait quelques filles de l'Est et que l'on chassât les Chinois, les femmes de Victoria, après quelque temps, verraient ce genre d'emploi sous une autre couleur. Et c'est là une autre cause sérieuse de plainte pour nos ouvriers. Un ouvrier assidu, et c'est de cela dont nous avons le plus besoin, qui a la certitude de nous être utile, cherche naturellement à trouver une épouse, et s'il est sage, il sait bien qu'il n'en trouvera pas de meilleure que parmi ces femmes qui se sont montrées bonnes servantes et se sont rendues compétentes à bien tenir une maison. Mais cela lui est aussi refusé. La femme qui devrait devenir son épouse est repoussée par cette même race qui le prive de ses moyens d'existence.

Il y a peu de temps nos capitalistes furent dans un état voisin de la panique, à en être ridicules, à la pensée de l'arrivée des Russes. Ils poussèrent un grand cri de "aux armes, aux armes!" non du côté des Chinois, à qui ils donnent de l'emploi, mais vers les ouvriers blancs qui errent çà et là, se cherchant de l'ouvrage et qui pourraient mourir de faim sans attirer leur attention, et en appellèrent à la loyauté de ces hommes pour s'enrôler et sauver leur Reine. Quelle loyauté un homme peut-il avoir envers un endroit qui lui refuse un abri, et qui en réponse à sa demande de travailler lui donne une pierre? Quelle preuve de loyauté donne-t-on à notre Reine en protégeant quelques individus dont le Dieu et la Reine sont eux-mêmes et leur bourse." La réponse des ouvriers fut irréfutable.

"Vous avez voulu avoir des Chinois, demandez leur de se battre pour vous. Nous n'avons rien à perdre, et notre patrie est celle qui nous donnera les moyens d'existence." L'anniversaire de la naissance de Sa Majesté vient d'être célébré avec tous les signes extérieurs de la plus vive loyauté. "Nous osons dire, cependant, que la loyauté si brillamment étalée, n'est chez un grand nombre de nos capitalistes et marchands, qu'une pure loyauté sentimentale, si tant est que cela existe, et qui ne résisterait pas à l'épreuve de ce qui affecterait leurs bourses en aucune manière. On a sans aucun doute dépensé beaucoup d'argent pour cette célébration, mais chez plusieurs cette dépense n'a été faite que pour attirer de l'argent dans la ville. Nous nous réjouissons de voir ce jour aussi bien célébré, car de telles célébrations tendent à créer la loyauté dont on a tant besoin. Mais quelle loyauté peut exister sans les faits? Pour être loyaux, nous devons commencer par l'être les uns envers les autres, et celui qui prétend être loyal envers sa Reine, et n'est loyal ni à sa cité ni à ses concitoyens, est un franc hypocrite. Les Chinois sont loyaux les uns aux autres, emploient toujours un Chinois quand ils le peuvent—mais plusieurs de nos marchands, de nos capitalistes et de nos entrepreneurs, ne sont loyaux ni aux ouvriers ni à eux-mêmes. D'un autre côté on s'attend à ce que l'ouvrier se montre loyal envers les marchands et à ce qu'il prenne les armes pour leur défense, même s'il avait à abandonner un emploi qu'il a obtenu avec difficulté, et qui sera rempli, comme il le sait, par un Chinois aussitôt qu'il y aura renoncé. Nous reprochons à un marchand qui se sert d'un Chinois comme commissionnaire sans imprévoyance à agir ainsi, et il répondit avec une feinte honnêteté. "Vous avez peut-être raison, mais que puis-je faire? Le rang que j'occupe dans cette cité n'est pas assez élevé pour que mon exemple soit suivi par qui que ce soit, et si je ne fais pas ce que les autres font j'y perdrai en fin de compte!" Ceci est vrai quant à un simple particulier, mais n'est par une excuse pour les marchands. Un homme doué de plus d'habileté que les autres, devrait convoquer une assemblée des principaux citoyens et leur faire donner leur parole de n'employer aucun Chinois, après un certain temps, et de ne leur louer aucune habitation. Mais ceci ne se fera pas, parce que, comme nous le supposons, ce qui est l'affaire de tout le monde n'est l'affaire de personne.

Dans le *Chronicle* de San-Francisco, du 19 mars dernier, a paru une très intéressante lettre du correspondant de ce journal à Hong-Kong, laquelle devrait servir d'avis à ceux de nos concitoyens qui ne savent pas encore le danger qui les menace.

Ce qu'il écrit est pleinement corroboré par ce que nous apprenons d'autres sources. Il nous dit qu'à Hong-Kong le commerce général tombe

M. BAKER (Victoria)

de plus en plus entre les mains des Chinois; toutes les maisons américaines se sont retirées, et il ne reste que deux ou trois des compagnies anglaises et allemandes. La concurrence y est presque impossible. Les Chinois vendent presque tout ce qui se vend dans un magasin général du détail, et généralement aux trois quarts ou à moitié du prix. Le chemin de la Reine est la principale voie où l'on vend au détail à Hong-Kong. Aux magasins d'importation chinois sur le chemin, le chef de maison peut avoir ses épiceries fines, ses vins, ses liqueurs et tout ce dont on a besoin pour tenir une table luxueuse, des prix qu'aucun marchand étranger ne peut vendre. Il peut avoir son ameublement fait par des ébénistes qui l'ont en magasin et qui font constamment usage du livre d'échantillons ou de modèles des meilleurs magasins d'ébénisterie à Londres. Les ébénistes et les menuisiers blancs y sont inconnus. Celui qui désire se bien vêtir n'a pas besoin d'aller chez un étranger pour y trouver un article de toilette, les tailleurs chinois fourmillent à Hong-Kong. Le cordonnier chinois est aussi commun que le tailleur, et il s'est tellement rendu maître du commerce qu'il n'a pas un seul concurrent étranger. L'habileté mécanique des Chinois est également remarquable, ils occupent également toutes les branches du travail manuel; ils bâtissent des jonques, de petits vapeurs, des remorqueurs et des chaloupes à vapeur, ces derniers ordinairement sous la surveillance des étrangers, et ils sont les seuls ouvriers sur les docks et dans les fabriques de machines. Leurs broderies, leurs sculptures en bois et en ivoire, leurs poteries et leurs soies sont connues du monde entier. Les Chinois construisent les maisons où vivent les étrangers, ils les décorent, les meublent, et ensuite ils habillent, nourrissent et servent les occupants eux-mêmes. Le plaisir d'être servi par une suite de domestiques chinois, le *dol far niente* de la vie dans un pays printannier, l'hommage servile rendu par une race apparemment soumise, créent une atmosphère de satisfaction personnelle, une espèce de charme, qui rend inapparente la tyrannie des véritables maîtres, et la soumission inébranlable de la race blanche qui deviendra inévitable et cela dans un temps peu éloigné. Pour hâter leur propre ruine, les colons anglais instruisent les Chinois dans leurs écoles publiques, et les rendent capables de remplir les positions de commis, comptables et d'autres charges qui demandent de l'intelligence et une certaine somme d'éducation.

Il arrivera que parlant aisément l'anglais et ayant facilement acquis les connaissances nécessaires des affaires commerciales, ils rempliront bientôt les magasins de Hong-Kong, de même que leurs compatriotes ignorants ont rempli les usines et les rues de la ville où se fait le commerce en détail. La typographie, l'impression des journaux, à Hong-Kong, de même qu'ailleurs en Chine (et ici nous ressentons personnellement l'aiguillon, car aucun genre de commerce ou d'affaires ne réclame jusqu'au moment où les Chinois s'en emparent), tout cela se fait par des typographes Chinois, à l'exception de quelques immigrants hybrides de Macao. Le commerce de reliure est fait par des ouvriers chinois, même là où, comme c'est quelquefois le cas, les étrangers en possèdent l'établissement; mais la plupart des établissements de reliure où se fabriquent les livres blancs, et beaucoup aussi des bureaux d'impression, sont en la possession et sont entièrement mis en opération par des Chinois. Et maintenant voilà où la mouche vous pique, amis égoïstes et aveugles. Les affaires d'assurance tombent graduellement aux mains des capitalistes chinois, et ils s'empareront et absorberont au temps venu les affaires de chargement; ils fournissent déjà en grande partie les mécaniciens et les pilotes de la petite flotte à vapeur qui fait le service dans les ports et dans les endroits peu éloignés de la long de la côte. Ils comprennent la fabrication et le manèment des machines à vapeur, et l'on a déjà formé deux compagnies de transport quoique sans succès apparent.

Nous avons cité le correspondant de Hong-Kong, parce que nous ne prétendons pas être désintéressés quant à cette question vitale, que personne n'est prophète dans son pays. Il fait entendre le glas funèbre de Hong-Kong et de Victoria dans les termes suivants: Avec ces faits devant nos yeux il n'est pas difficile de prédire le sort de Hong-Kong. A mesure que la population chinoise augmentera, l'élément étranger disparaîtra graduellement ou n'aura pour partage que quelques bribes des affaires. Dans vingt-cinq ans, il n'y aura pas un étranger dans aucune branche du commerce de détail, mais seulement quelques compagnies de transport, de banques ou d'assurances. Les mécaniciens, artisans et commis étrangers, seront disparus depuis longtemps, s'étant vus réduits à la misère ou chassés de leur pays natal par le travail à bon marché chinois. La société étrangère à Victoria se composera de quelques banquiers, de quelques expéditeurs, attachés légèrement aux débris de l'ancienne prospérité commerciale, d'une douzaine d'avocats, dont l'existence sera soutenue principalement par la protection des Chinois, une poignée de missionnaires, de quelques fonctionnaires sordides et grassement payés, de quelques vingtaines d'officiers en brillant uniforme étranger, dont les régiments seront employés à supprimer les émeutes populaires et à prêter main forte à la police.

La question est cependant trop sérieuse pour porter à rire. Tout démontre, comme nous l'avons indiqué, la ruine certaine qui atteindra les négociants blancs de Victoria, si nos capitalistes, grands ou petits, ne se joignent aux ouvriers. S'ils se tiennent à l'écart comme ils le font maintenant, ils seront inévitablement ruinés. Car, ou les ouvriers réussiront dans leur appel aux ouvriers du Dominion, et ainsi unis ils pourront obtenir du gouvernement fédéral ce qu'ils réclament à bon droit, ou bien ils échoueront par défaut de l'appui que tout homme honnête doit leur prêter, et seront forcés tôt ou tard de quitter la Colombie-Britannique et d'abandonner ses capitalistes à leur juste sort, étant à leur tour noyés par l'universel Chinois.

La cité chinoise est un terrible cancer au cœur même de Victoria, et on doit la faire disparaître quel qu'en soit le prix avant qu'elle ne s'étende sur toute la surface de notre belle cité. Nous supplions en conséquence tous nos concitoyens de s'unir pendant qu'il en est temps

au mouvement des ouvriers; et comme les derniers ont dans leur désespoir, fait appel sagement, du reste, à leurs confrères des autres parties de la Confédération, que nos concitoyens usent de toute leur influence pour forcer le gouvernement fédéral d'accéder à la requête qui lui a été soumise depuis si longtemps et avec tant de patience. Quant aux ouvriers, nous leur souhaitons tout le succès possible, et nous conseillons à ceux des provinces de l'Est de venir en aide à leurs confrères dans leur détresse, de tout leur cœur et de tout leur pouvoir.

Le cheval ne serait pas le patient esclave de l'homme comme on le voit s'il connaissait sa propre force, et la même chose peut se dire de l'ouvrier.

Que nos ouvriers écrivent constamment, ne reconnaissent aucun parti, qu'ils s'agitent avec persévérance et constance, et avec la modération dont ils ont fait preuve jusqu'ici, et le succès leur sourira à la fin. Leur pouvoir est si grand que s'ils viennent à le connaître, ils ne pourront échouer quand ils ont la justice de leur côté."

Sept ou huit ans passés, M. Bunster déclara devant cette Chambre qu'il y avait 3,000 Chinois dans la Colombie-Britannique. Je puis affirmer, sans crainte d'être contredit, qu'il y a cinq ou six fois ce nombre maintenant. Les opinions peuvent différer quant à leur nombre réel, car les Chinois cherchent toujours à éviter autant que possible le paiement de ce qui était autrefois connu sous le nom de taxe d'école, et qui se prélève maintenant comme taxe de revenu provincial. Les marchands chinois à qui ces individus sont expédiés, ne tiennent pas à laisser connaître le nombre exact des Chinois en cette ville ou dans cette province. Mais je trouve, en consultant le rapport de l'immigration pour l'an dernier, que l'agent fédéral d'immigration pour la province de la Colombie-Britannique dit :

Malheureusement, il y avait peu de sources d'emploi jusqu'à ce que l'on commença la construction du chemin de fer de l'île pendant l'automne, et un grand nombre d'hommes furent ainsi déçus dans leurs espérances pendant le printemps et les mois d'été. Un bon nombre vinrent maintes et maintes fois chercher de l'emploi, et quoique désireux d'obtenir les gages des Chinois, pour n'importe quel travail que font ces gens si peu désirables, il leur était cependant impossible d'obtenir de l'emploi.

Il montre aussi dans les statistiques qu'il donne que 3,183 Chinois sont entrés dans la Colombie-Britannique du 1er janvier au 31 décembre 1884; et je crois que cette estimation est considérablement en dessous de la réalité. Mais cette augmentation de la population chinoise actuelle de la Colombie-Britannique est égale à celle qui existait dans la province il y a huit ans, quand l'on demanda pour la première fois cette législation dans le parlement du Canada. L'agent d'immigration dit aussi :

L'accroissement de la population chinoise est encore plus grand de moitié, car plusieurs Chinois de San-Francisco avaient été inscrits comme passagers d'entrepont, et passèrent avec les blancs pendant la première partie de l'année. Près de 200 de ces individus ont quitté cette cité ces jours derniers et se sont embarqués sur le paquebot *Sardonys* pour Hong-Kong. Quelques-uns d'eux reviendront peut-être, mais une grande partie s'en est allé demeurer permanentement en Chine.

Je rapporte ces faits pour montrer que la population chinoise de la Colombie-Britannique non seulement s'augmente, mais qu'elle n'a fait que croître constamment d'année en année, et même pendant le mois dernier il est prouvé que pas moins de 900 ont été ajoutés à cette classe particulière d'immigrants. Je remarque aussi dans le rapport du ministre des mines, récemment reçu, que durant l'année 1884, sur le nombre total d'hommes employés dans les diverses mines d'or de la province, 492 étaient des mineurs blancs et 1,366 des Chinois, soit une proportion de trois pour un, dans les localités suivantes :

GARIBOU.—Division Baskerville: Creek Williams, Goulet aux Moustiques et Rouge, Creeks du Sucre et Hardscrabble, Creek Lowhee, Creeks Grouse et Canadien, Creek Antler, (Supérieur et Inférieur), Creek Cunningham (Supérieur), Goulet Conklin, Goulet Stouts, Creeks de Steven, de Bigg et Californie,—exploitation irrégulière des mines. Division du Creek Elclair (Lightning Creek):—Creek Elclair (Lightning Creek), Creek Dernière Chance (Last Chance Creek) Creek Vanwinkle, Creek Chisholm, Creek Dorés, Creek Ruchon, Slough Creek et Canon du Diable, Creek Nelson, Creek de Burn, Creeks de Pierre et de Campbell, Rivière Rapide (Swift River) et Creek Fontaine, Creeks du Bois mort (Dead-wood) et Barry, Creek du Liard (Cottonwood) et Elclair inférieur—Exploitation irrégulière des mines. Division du Creek Keithley:—Creek Keithley, Creek de la Raquette (Snowshoe) Creek Harvey, Fourche Nord (North Fork), Rivière Quesnelle, Creek des Espagnols, Fourche sud, Rivière Quesnelle, Creek du Cèdre, Rivière au Taon, Rivière Quesnelle, (à partir des Fourches jusqu'à 40 milles en aval), Rivière Fraser (à partir de 6 milles en aval de Quesnelle jusqu'au lac

Williams en descendant). Division de l'embouchure de la Quesnelle: Rivière Fraser (commençant 6 milles plus bas que la Inesville et 30 milles en montant la rivière), Rivière au Liard (Cottonwood) (du Pont à la rivière Fraser), Rivière Quesnelle (de l'embouchure à 20 milles en amont), Creek Hixon.

CASSIAR.—Division Laketown; Creek Deaso, Creek Thibert, Creek Defot, exploitation irrégulière des mines. Division du Creek McDame: Creek McDame, Creek de la Neige (Snow), Creek Quartz, Creek Rosella, Creek du Mendant (Poor man's), Creek Dennis, Rivière Deloire.

LILLOOET.—Rivière Fraser (depuis la Barre de Foster jusqu'à l'embouchure de la rivière Chilcotin, y compris la rivière du Pont).

YALE.—Exploitation irrégulière des mines sur les bancs et les bords des rivières Fraser et Thompson.

KOOTENAY.—Creek du Cheval-Farouche (Wild Horse), Rivière Moyea et ses tributaires, Barre de Palmer, Rivière du Taureau (Bull), Creek du Canon, Creek Quartz, Creek des Hollandais (Dutch Creek), Creek Finlay, Quartz Claims (Lots), Section du Cheval-qui-rue (Kicking horse), Creek Quartz, Lac Kootenay.

OMINECA.—Creek Manson et autres.

SKENA.—Creek Lorne.

En d'autres mots, sur un total de 1,900 personnes employées dans ces mines, il n'y avait pas moins de 1,366 Chinois; de sorte que si ces derniers avaient en aucun temps la fantaisie de se montrer hostiles aux blancs ou de vouloir se venger d'eux, ils se trouveraient au nombre de trois contre un, et ils pourraient causer de graves désordres qu'il serait difficile de réprimer dans ces endroits.

Ainsi qu'il a déjà été dit les Chinois viennent en grande partie de Hong-Kong. Cependant il en vient d'autres ports, sinon directement, du moins par voie de Hong-Kong, d'où ils s'embarquent. Comme les paquebots-poste desservent maintenant tous les cinq ou six jours, du mois d'avril au mois de novembre, San-Francisco et Victoria, et que ces navires jaugent de 1,800 à 2,200 tonneaux, il est facile de concevoir que même en vertu des dispositions de cet acte ils peuvent amener et amèneront probablement au moins quarante Chinois par voyage tous les cinq jours. Si l'on considère que les Etats-Unis ont adopté une loi pour défendre l'entrée de ce pays aux Chinois, on peut raisonnablement supposer que ces Chinois, ceux de l'Etat de Californie particulièrement, seront tout à fait disposés à se rendre aux ports de la Colombie-Britannique et à aller s'établir dans les différents districts de cette province.

Les navires dont je viens de parler pourront en amener quarante tous les cinq jours, ce qui ferait 240 par mois, ou à peu près 3,000 dans le cours de l'année, de cette source seulement. Cette source n'est cependant pas la seule par où ils peuvent venir. Tous les quinze jours ou trois semaines, un steamer fait la traversée entre Portland et Victoria, et il est très possible que, même dans ce steamer qui n'a pas plus de 800 tonneaux, il en arrive un certain nombre. Il y a, de plus, tous les jours, des arrivées de steamers de 450 à 550 tonneaux de Puget-Sound, et malgré les restrictions imposées par ce bill, chacun de ces navires transportera ici quelques Chinois. En dernier lieu, mais ce qui n'est pas le moins important, nous avons à nous prémunir contre l'importation en gros, venant directement des ports de la Chine dans des navires qui ne s'occupent aucunement du fret sur leur cargaison, sauf sur celle des Chinois. Ces navires savent parfaitement qu'ils obtiendront tant par tête pour le prix du voyage de tant de Chinois,—c'est sous une forme adoucie une espèce de commerce d'esclaves. Ces Chinois sont envoyés, suivant le cas, de Hong-Kong, Shanghai ou Canton, aux ports de la Colombie-Britannique, puis répartis dans la province. Il est aussi à craindre que quelques-uns désirent se rendre en Californie, et soient ainsi la cause d'embarras entre le Canada et les Etats-Unis. On sait qu'il est venu de cette manière, dans un seul navire, de 650 à 800 Chinois, et que dix navires sont arrivés dans l'espace de deux mois. Il est vrai que je n'appréhende pas qu'il en vienne en aussi grand nombre à l'avenir, car cette classe d'immigrants ne se dirigera pas de ce côté, si on ne la demande ou si elle n'a pas de quoi s'occuper.

Je suis heureux de constater qu'actuellement la section du chemin de fer Canadien du Pacifique de la Colombie-Britannique est à peu près complétée et que le bassin de

radoub sera bientôt fini. Ces deux constructions fournissent maintenant de l'emploi à autant de Chinois qu'il en faudra pour les terminer, et si non il y en a déjà sur les lieux qu'on peut faire travailler. En sorte que je suis d'avis qu'il n'y a pas à avoir de craintes pour l'avenir—en tant qu'il s'agit des entrepreneurs et du besoin qu'ils peuvent avoir de la main-d'œuvre chinoise. Pour vous montrer combien il est facile d'avoir une grande affluence de la population chinoise dans la province de la Colombie-Britannique, je n'ai qu'à mentionner le fait que les navires auxquels j'ai fait allusion il y a un instant—les voiliers qui transportent presque exclusivement des Chinois—peuvent certainement faire la traversée de Hong-Kong à Victoria dans quarante jours. La Colombie-Britannique se trouvant très rapprochée de tous ces ports chinois et autres, il est beaucoup plus probable, non seulement à raison de ce que le passé nous a appris mais encore de ce qu'on peut raisonnablement craindre pour l'avenir que l'immigration chinoise se dirigera sinon exclusivement du moins presque entièrement vers la Colombie-Britannique, et que le reste du Dominion ne se sentira qu'imperceptiblement du mal dont nous nous plaignons si amèrement. Aussi, comme cette Chambre, à mon avis, ne doit pas seulement faire des lois pour les provinces séparément, et que par notre mandat nous devons travailler dans l'intérêt du pays en général, il est évidemment de notre devoir de prendre en sérieuse considération les représentations qui ont été faites dans cette Chambre par les députés de la province de la Colombie-Britannique et leur accorder à moins de bonnes raisons au contraire, ce qu'ils désirent si ardemment.

Il sera intéressant pour cette Chambre de savoir que Shanghai est à 5,220 milles de Victoria; Hong-Kong à 5,760 milles; Canton à 5,880; Yokohama, Japon, à 4,200; Hacadadie, Japon, à 3,900; Auckland, Nouvelle-Zélande, à 6,120; Sydney, Australie, à 6,780; Melbourne, Australie, à 7,260; Port-Elizabeth, Australie, *via* Cap Horn, à 10,860; Honolulu, Iles Sandwich, à 2,340; Valparaiso, Pacifique-Sud, à 5,880; Coquimbo, à 5,760, et Iquiqui à 5,340. Ce sont les plus courtes distances, calculées sur l'arc d'un grand cercle, et comme les marins qui peuvent se trouver dans cette enceinte le savent ce sont les plus courtes distances sur lesquelles un navire peut faire voile. Malgré ces distances entre les endroits mentionnés les ports chinois sont plus éloignés de la Colombie-Britannique que cette province ne l'est de la capitale du Canada, et cependant le Chinois connaît si bien cette province qu'il n'hésite pas à faire ce long voyage de près de 6,000 milles, par mer, pour y arriver. Je n'ai pas l'intention de parler au long sur ces résolutions, car la Chambre m'a déjà écouté depuis assez longtemps. Je ne lirai pas d'autres extraits, bien que j'en aie plusieurs ici que je voudrais beaucoup faire consigner dans les *Débats*, afin de permettre à mes commettants de les lire. Si je comprends bien, nous discutons simplement dans le moment là-propos des résolutions soumises à cette Chambre; la première com-

Qu'il est expédient d'imposer un droit d'entrée de cinquante dollars sur toute personne d'origine chinoise entrant au Canada.

J'approuve de tout cœur cette résolution, je n'aimerais pas qu'il fut imposé un droit de plus de \$50 sur ces personnes, parce qu'ils n'est pas à propos, je crois, d'exiger une taxe plus forte pour la province de la Colombie-Britannique ou le Canada que celle demandée par les colonies de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud. Mais quant à la seconde résolution :

Qu'aucun navire transportant des immigrants à un des ports du Canada ne devra prendre à son bord plus d'un de ces immigrants par chaque cinquante tonnaux de registre.

Je crois qu'on serait plus content à la Colombie-Britannique si c'était un immigrant par chaque 100 tonnaux. Je me suis efforcé de montrer que le nombre des immigrants chinois sera encore très considérable. Malgré cette légis-

M. BAKER (Victoria)

lation restrictive, et comme cette immigration pourra se faire par plusieurs voies, je crois que cette résolution devrait être encore un peu plus restrictive, et elle ne serait pas alors pas plus sévère que la loi en vigueur en Australie, savoir, un immigrant par chaque 100 tonnaux. Au sujet de la troisième résolution,

Que le capitaine de tout navire qui amènera des immigrants chinois à un port du Canada sera personnellement responsable à Sa Majesté du paiement de tel droit imposé à l'égard de tout immigrant transporté par ce navire.

Je crois qu'il est certainement très désirable que le capitaine d'un navire soit responsable pour tout ce qui touche au fret de ce genre, car ce fret est dans le cas du fret de toute autre espèce. Je n'ai qu'un mot à ajouter avant de finir au sujet des servantes. On dit qu'un Chinois peut faire ce que feraient trois servantes. Le Chinois peut certainement être employé comme cuisinier, jardinier et faire le service de la maison et des chambres, et presque toute espèce d'ouvrage qu'il est possible de mentionner;

Mais je crois avoir démontré que la province n'aura pas une autre main-d'œuvre tant que les Chinois ne s'en iront pas—qu'il est nécessaire de restreindre l'immigration chinoise afin que les départements de l'agriculture de la province et du Canada, puissent réussir à faire venir un certain nombre de servantes blanches de la classe tant désirée, et j'aimerais à savoir s'il y a dans cette Chambre un honorable monsieur qui ne préférerait pas faire servir sa table par une jeune et jolie fille, bien que quelques-uns font sonner bien fort l'utilité des Chinois. Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un seul homme qui ne préférerait pas infiniment voir sa table convenablement servie, ses mets bien apprêtés, et voir faire tout ce que nécessite une maison bien tenue par des femmes et filles blanches plutôt que par des mongoliens. Mais nous ne pourrions jamais nous les procurer avant d'avoir montré par tous les moyens légitimes, par une législation honnête et par l'expression libre de notre conviction que nous désirons sincèrement empêcher l'immigration de cette classe de personnes qu'il est peu désirable d'avoir non seulement dans le Dominion, mais plus particulièrement dans la province de la Colombie-Britannique. Je vous remercie, monsieur l'Orateur et messieurs, d'avoir bien voulu m'écouter, et j'espère que la Chambre votera cette loi à l'unanimité.

M. GORDON: Je crains presque d'abuser de la bonté de cette Chambre ce soir. C'est bien sûr un compliment à faire à la Colombie-Britannique que d'écouter patiemment pendant deux ou trois heures au cœur de l'été la discussion d'une question affectant notre province lointaine. Un des représentants de cette province, je crois qu'il est de mon devoir de féliciter le gouvernement sur ce qu'il a fait relativement à la question chinoise. Depuis que le parlement à sa dernière session a passé à l'unanimité des résolutions renvoyant à une commission la mesure pour régler l'immigration chinoise, j'étais certain que le gouvernement réglerait cette question d'une manière satisfaisante et avait l'intention de remplir ses promesses. On se rappellera qu'à cette époque le très honorable chef du gouvernement a assuré que c'était l'intention du gouvernement d'envoyer une commission à la Colombie-Britannique afin d'examiner la question dans ses divers détails. Cette déclaration fut reçue avec plaisir par les deux côtés de la Chambre, et la motion fut votée à l'unanimité. Lorsque la commission est arrivée dans la Colombie-Britannique j'ai été surpris de voir que plusieurs personnes n'approuvaient pas la nomination de cette commission. Je savais que cette Chambre ainsi que le gouvernement avaient décidé de la nommer, et moi pour un je sentais qu'il était dans l'intérêt des députés de cette province d'avoir une commission indépendante qui examinerait cette question que les députés de cette province ont tant de fois soulevée devant cette Chambre. Que faisons-nous? Nous demandions à ce parlement, nous six députés d'une province lointaine, de violer toutes les traditions du

gouvernement parlementaire au Canada depuis que le gouvernement responsable existe. Nous lui demandions de restreindre l'immigration au Canada, et cela n'avait encore jamais été fait ni demandé, aussi en envoyant une commission indépendante dans la province avec mission de faire rapport au gouvernement, enlevait-on une lourde charge aux députés de cette province qui ne faisaient d'ailleurs que remplir sincèrement leur devoir. Je dois de plus féliciter le gouvernement parce que le bill qui est soumis à la Chambre va plus loin qu'on ne l'espérait quand le rapport de la commission a été publié. Pendant le séjour de la commission à la Colombie-Britannique la population généralement manquait de confiance, et l'on disait que ce n'était seulement qu'un prétexte pour éviter le règlement de cette question et gagner du temps.

Pour ces raisons je ne rappellerai pas le passé de cette question. Je ne parlerai pas non plus du caractère des Chinois ou de leurs habitudes ou de la taxe qu'ils payent. Le parlement, je présume, en passant l'année dernière la résolution, a prévu que s'il n'agissait pas cette plaie s'étendrait bientôt dans toutes les parties du Canada. Il n'est plus nécessaire, j'en suis certain pour les députés de cette province, de parler de nouveau du caractère de ces gens. Je n'essayerai donc pas de le faire ce soir. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami lorsqu'il dit qu'il n'aimerait pas à voir imposer sur les Chinois un droit d'entrée de plus de \$50. Individuellement, je serai en faveur d'un droit de \$500, mais je suis disposé à céder aux désirs de cette Chambre afin d'obtenir ce qu'il est possible d'avoir. Je désire qu'on fasse l'expérience de cette mesure; bien sûr que ce parlement accordera au besoin tout autre remède qu'il faudra. Quant aux différentes clauses du bill, il se peut qu'on n'arrive pas à tout ce que peuvent vouloir quelques personnes; mais à tout prendre le gouvernement a montré en soumettant ces résolutions à la Chambre sa bonne foi envers la population de la Colombie-Britannique, et dépassé les espérances qu'on avait lors de la publication du rapport de la Commission. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais je désire renouveler mes sincères félicitations au gouvernement et à la commission pour les résultats qui ont été obtenus.

M. HOMER: Quant la question chinoise a été soumise à la Chambre pendant la session de 1883, j'ai soutenu la proposition qu'il était alors prématuré de restreindre l'importation de la main-d'œuvre chinoise dans la province de la Colombie-Britannique, parce qu'il n'était pas alors assez facile de se procurer la main-d'œuvre blanche pour les travaux en voie de construction dans la province.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique était alors à peine à demi-terminé. La construction de la division du Pacifique dépendait presque entièrement de la main-d'œuvre chinoise. En conséquence, si l'on avait alors décrété et mis à exécution une mesure restrictive, il est probable qu'une grève aurait éclaté sur la ligne parmi la main-d'œuvre chinoise, ce qui aurait causé des pertes sérieuses aux entrepreneurs, et ces derniers auraient pu faire de sérieuses réclamations au gouvernement. En même temps je disais qu'aussitôt qu'on aurait la perspective d'avoir une main d'œuvre blanche suffisante pour les fins de la construction du chemin de fer et pour l'exploitation des diverses industries du pays, je supporterais une mesure limitant l'importation de la main-d'œuvre chinoise. A la dernière session la mesure fut de nouveau soumise à cette Chambre, et je crus que le temps était venu de passer une loi restrictive, parce que le chemin du Pacifique-Sud était complété jusqu'à Puget Sound, dans le voisinage immédiat de la Colombie-Britannique. Un grand nombre des travailleurs de ce chemin avaient été renvoyés, et ce chemin servait à transporter une immigration considérable dans l'Etat de l'Orégon, sur le territoire de Washington, et dans la Colombie-Britannique. On pouvait de ces différentes sources, ainsi que parmi les Chinois qui se

trouvaient déjà dans la province, se procurer toute la main-d'œuvre nécessaire pour les fins de la construction et pour l'exploitation des diverses industries de la province, et de ce jour à aujourd'hui la main-d'œuvre dans la Colombie-Britannique a été plus que suffisante; à dire vrai, beaucoup de travailleurs blancs ont dû quitter la province durant les derniers six mois, parce que les Chinois occupaient tous les emplois.

Cette question doit être considérée à un seul point de vue: celui de la main-d'œuvre—c'est-à-dire si l'on doit convertir la Colombie-Britannique, en continuant l'importation libre de la main-d'œuvre de la Chine, en une colonie chinoise, ou si l'on doit restreindre cette immigration et conserver la province à la population blanche. C'est ce que le bill doit décider. Je suis fermement convaincu, et les neuf dixièmes de mes commettants le sont également, qu'à moins de passer une loi restrictive la province est destinée à devenir une colonie chinoise. Le faible montant de gages que demandent les Chinois, le peu qu'ils dépensent pour vivre, n'ayant pas de famille à supporter, ou s'ils en ont une, cette dernière habite la Chine, où elle peut vivre à très bon marché, sont autant de raisons en leur faveur. Les Chinois ne s'établissent pas dans le pays, ils n'y font que peu d'améliorations; ils ne contribuent pas à l'agrandir et n'y dépensent pas ce qu'ils gagnent, sauf le peu qu'il leur faut pour y vivre. Ils s'en vont avec le surplus dans leur patrie, et quand un part il en arrive d'autres pour prendre sa place, et ces derniers à leur tour, après avoir passé 2 ou 5 ans s'en retournent également, emportant \$500, \$1,000 ou \$2,000, avec lesquels ils vivent le restant de leurs jours dans le confort et la paix. Qu'arrive-t-il au contraire pour l'immigrant de la race blanche? Ce dernier s'établit dans le pays, y fait vivre sa famille, fait des améliorations, et s'occupe de diverses branches d'industrie, contribuant par là au bien-être et à la prospérité du pays. Vous verrez donc que par suite des faibles besoins qu'ont les Chinois, il est tout à fait impossible pour le travailleur blanc de lutter avec eux.

En conséquence, les gens que nous voudrions voir s'établir dans le pays et contribuer à le développer n'émigrent pas quand ils apprennent qu'ils doivent se trouver en contact et subir la concurrence de la main-d'œuvre chinoise. Bon nombre des immigrants venus à la Colombie-Britannique dans les quelques dernières années ont été obligés de partir parce qu'ils ne pouvaient subir la concurrence de la main-d'œuvre chinoise et parce qu'ils ne pouvaient avec leur travail se construire des demeures permanentes et s'établir confortablement dans ce pays. A moins qu'on ne passe une loi restrictive je suis sûr que les affaires de ce pays et les diverses industries seront toutes contrôlées par quelques capitalistes qui emploient le travail des Chinois, et que toute entreprise individuelle sera anéantie. En Australie on a passé une loi restrictive quand on a connu le résultat de l'importation libre de la main-d'œuvre chinoise. En Californie on a fait la même chose quand on a connu ce que serait le résultat. Dans aucun de ces pays le nombre de ces Chinois égale celui de la Colombie-Britannique. Sur une population de 1,000,000 de blancs en Californie il n'y a que 60,000 Chinois, soit 6 pour 100 de la population entière. Le pourcentage en Australie est encore moins fort, tandis qu'à la Colombie-Britannique, sur une population de 30,000 blancs il y a 15,000 Chinois. Je ne parlerai pas de leurs manières ou coutumes ou de l'immoralité de ces gens. C'est une question qui a été traitée au long par d'autres, et je n'y attache pas non plus l'importance que d'autres y attachent. La grande question à décider c'est la question du travail. La non-restriction de la main-d'œuvre chinoise signifie la pauvreté chez les blancs. Elle signifie de plus que la Colombie-Britannique sera convertie en une colonie chinoise, d'où ce dernier peuple pourra se répartir dans le pays et démoraliser le marché de la main-d'œuvre du Dominion. Afin d'empêcher que cela arrive dans l'avenir je demanderai à tous les honorables

membres de cette Chambre de vouloir bien supporter le bill qui est maintenant soumis au parlement.

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

(En comité.)

Au sujet de la 2me résolution,

M. BAKER (Victoria) : Je désire demander au ministre qui s'occupe de la passation de cette loi, s'il acceptera la proposition que j'ai suggérée et s'il mettra 100 tonneaux, comme c'est le cas dans le bill d'Australie ?

M. CHAPLEAU : Ainsi que je l'ai dit, la proportion est déjà très forte. Un navire de 3,000 tonneaux n'en peut transporter que 60. Mes honorables amis devraient être satisfaits de cela, je crois. A tout événement, si pendant la vacance ou dans une année il était démontré que le bill n'avait pas l'effet qu'on en attend, le gouvernement verrait à faire un règlement plus sévère que celui-ci.

M. BAKER (Victoria) : Je ne voudrais pas trop insister ni importer l'honorable monsieur à ce sujet, mais c'est une question vitale pour mes commettants, et ces derniers m'ont très fortement engagé à obtenir ce tonnage, et je manquerais à mon devoir si je ne demandais pas au gouvernement de se rendre à leur désir et d'élever le chiffre du tonnage.

Sir HECTOR LANGEVIN : C'est déjà un très bon acompte. Vous feriez mieux de l'accepter.

M. BAKER (Victoria) : Nous devons être et nous sommes très reconnaissants pour ce qui est accordé, mais c'est un excellent principe à suivre dans la vie que de prendre tout ce que vous pouvez obtenir et de demander davantage.

Les résolutions sont rapportées et adoptées.

M. CHAPLEAU : Je propose que l'ordre du jour pour la deuxième lecture du bill (n° 124) à l'effet de restreindre et régler l'immigration chinoise au Canada, soit biffé de la liste et le bill retiré.

La motion est adoptée et le bill retiré.

M. CHAPLEAU : Je demande la permission de présenter un bill (n° 156) à l'effet de restreindre et de régler l'immigration chinoise au Canada.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

INTERPRETE CHINOIS.

M. CHAPLEAU : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution projetée au sujet de la nomination et de la rémunération du contrôleur, l'interprète et les autres personnes qui pourront être nommées en vertu du bill à l'effet de restreindre et régler l'immigration chinoise au Canada.

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

(En comité.)

Au sujet de la première résolution,

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Véritablement il me semble que nous devrions avoir des explications sur la prétendue nécessité de cette dépense additionnelle qu'il nous faudra supporter, car autant que je puis voir toutes les fonctions qu'il faudra remplir pour mettre à exécution la mesure restrictive que la Chambre a adoptée pourraient être facilement par les employés fédéraux réguliers du port de Victoria. Il y a peu de risques qu'il immigré au Canada beaucoup de Chinois, sauf dans un ou deux ports de la Colombie-Britannique dans lesquels il y a déjà un nombre suffisant d'employés fédéraux, et je dis qu'il y a beaucoup d'objections à augmenter les dépenses du pays de \$4,000 à \$5,000 par année. Néanmoins je serais fier de savoir ce

M. HOMER

qu'à dire le ministre qui s'occupe de cette mesure au sujet de cette dépense qui me paraît extraordinaire et inutile.

M. CHAPLEAU : Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait raison de dire que ce sera une dépense. S'il n'y a pas d'immigration il ne sera pas nécessaire d'avoir un employé, et l'emploi pourra être aboli. S'il y a émigration le salaire ne s'élèvera pas à un très fort montant, une somme de \$500 par année suffira probablement et on la percevra presque entièrement au moyen de la taxe d'entrée que paient les immigrants. Si l'immigration est plus considérable, les honoraires perçus le seront aussi et ils suffiront sans aucun doute pour payer les employés qui seront nommés. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable monsieur que le percepteur des douanes du port de Victoria pourrait faire ce travail. Je suis certain qu'il faudra un autre employé. Le bill pourvoit à ce que dans les ports de moindre importance on puisse nommer les officiers fédéraux pour remplir les fonctions de contrôleur d'immigration sans augmentation considérable de salaire. La seule dépense à laquelle il faudra pourvoir sera celle du salaire de l'interprète. On a réellement besoin d'un interprète à mon avis. Cet interprète est nécessaire aux Chinois qui resteront au pays. La province renferme actuellement de 13,000 à 15,000 Chinois, et s'il n'en existe qu'un tiers il faudra quand même l'interprète, et sa nomination sera dans l'intérêt de l'administration de la justice. On peut me dire que les frais de l'administration de la justice dans la Colombie-Britannique devraient être encourus par le gouvernement de la province, mais il faut se rappeler que l'affluence des Chinois a eu lieu contre le gré des autorités provinciales. Cette dépense n'est pas extravagante, je crois. Le bill pourvoira à ce que tous les Chinois qui habitent la Colombie-Britannique aient à prendre un permis d'habitation, c'est-à-dire un certificat de résidence à l'époque où le bill sera sanctionné. Je ne crois pas que le percepteur des douanes puisse réellement accomplir cette fonction. La tenue d'un registre sera une tâche assez forte et il faudra aussi beaucoup de temps pour surveiller cette immigration. Il arrive des steamers au moins une fois chaque semaine au port de Victoria.

M. MILLS : Qu'arrivera-t-il au sujet des Chinois qui débarquent à San Francisco pour se rendre ensuite au Canada. Seront-ils soumis à la loi qui est passée contre les Chinois arrivant directement de la Chine ?

M. CHAPLEAU : Oui ; que ces derniers viennent par terre ou par eau et d'aucun pays.

M. SHAKESPEARE : Il sera impossible de faire exécuter cette loi s'il n'est nommé un employé pour remplir dans la cité de Victoria les fonctions auxquelles ce bill donne naissance ; du moins je suis certain que le percepteur des douanes a déjà trop à faire. Le port de Victoria est celui par lequel les Chinois arrivent principalement. Au fait il en est arrivé jusqu'à 1,000 dans une journée, à ma connaissance.

M. BAKER (Victoria) : Je ne vois certainement pas d'objection à cette dépense. Il est absolument nécessaire qu'on ait un interprète, mais je prévois qu'il sera difficile de choisir un interprète qui convienne. Le bon fonctionnement de cet acte exige absolument qu'il y ait un interprète, mais il nous sera très difficile de trouver un employé dont l'honnêteté et la véracité, etc., soient généralement reconnues.

M. CHAPLEAU : Aura-t-on de la difficulté à se procurer cet employé au traitement fixé par le bill ?

M. BAKER : La difficulté ne viendra pas de là, mais du fait qu'il y a au moins huit dialectes chinois, et que ces immigrants ne parlent pas tous le même langage.

M. CHAPLEAU : L'immigration presque entière vient d'une province. Je crois qu'en choisissant cet interprète d'une manière judicieuse celui-ci pourra s'acquitter de ses fonctions.

M. BAKER: L'honorable monsieur sait-il si l'interprète sera un Anglais parlant le chinois, ou un Chinois parlant l'anglais ?

M. CHAPLEAU: S'il y a possibilité ce sera un Anglais parlant le chinois.

M. HOMER: Je ne crois pas qu'il y ait de difficulté à se procurer un interprète. Il ne serait pas à désirer que ce fût un Chinois.

M. SHAKESPEARE: J'espère que l'interprète ne sera pas chinois. Beaucoup de blancs peuvent parler le chinois. J'en connais moi-même un ou deux.

M. CHAPEAU: Il est bien évident que l'interprète ne devra pas être chinois.

Résolution à rapporter.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. POPE: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 153) à l'effet de modifier de nouveau les actes concernant la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et pour pourvoir à l'achèvement et à la bonne exploitation de ce chemin.

M. EDGAR: Je désire faire quelques remarques avant que ce bill ne soit lu pour la deuxième fois. Je suppose que sur le prêt de \$5,000,000 que l'on doit faire à la compagnie du chemin de fer on prendra \$1,000,000 pour l'équipement de la voie. Une circulaire imprimée et signée par M. Stephen qu'on a distribuée aux membres de cette Chambre, expose les fins pour lesquelles on a besoin des \$5,000,000 pour l'équipement. Je suppose que ce sont les fins auxquelles la somme de \$5,000,000 sera appliquée. Sinon le ministre pourra peut-être me le dire.

M. POPE: La somme de \$5,000,000 est destinée à payer la dette flottante.

M. EDGAR: Dans l'énoncé fait par M. Stephen des besoins de la compagnie et pour lesquels il désire obtenir de l'argent, soit à même ces \$5,000,000 ou tout autre argent que la compagnie pourra prélever, grâce aux facilités que le gouvernement lui a données en répartissant d'une autre manière les garanties, je vois qu'il est parlé d'une somme de \$1,000,000 pour l'équipement. Il est un peu difficile de comprendre comment il en peut être ainsi. On se souviendra que le 2 mars j'ai fait une motion au sujet de certains items concernant le matériel roulant mentionnés dans les évaluations mensuelles de chemins de fer. La dernière évaluation mensuelle signée par sir Charles Tupper, alors qu'il était ministre des chemins de fer, porte la date du 7 avril 1884, et ce dernier retranche du paiement à faire à la compagnie, d'après cette évaluation mensuelle pour la partie ouest de la section de l'est où l'ouvrage était en voie d'exécution, une somme de \$450,700, et l'on voit par l'évaluation mensuelle suivante, qui a été signée par le ministre intérimaire des chemins de fer, que la somme entière retenue pour le matériel roulant a été payée à la compagnie, bien que rien n'indique que le matériel roulant ait été livré dans l'intervalle. De fait, la construction n'était pas assez avancée pour qu'on eût besoin du matériel roulant sur cette partie de la ligne. On voit de plus que vers le même temps le ministre intérimaire des chemins de fer a payé au compte de l'autre extrémité de la section de l'est une somme de \$68,000 également retenue par sir Charles Tupper pour le matériel roulant, soit en tout \$518,000 payés à la compagnie, et que cette dernière a employé pour le chemin au lieu de la garder pour le matériel roulant. Il n'était pas très facile de comprendre comment cela était arrivé, et la Chambre adopta la motion que je fis pour une réponse demandant des explications à ce sujet et d'après quelles informations le gouvernement avait payé cette somme à la compagnie, du 7 avril, époque où Sir Charles Tupper croyait devoir retenir

cet argent pour se procurer le matériel roulant au 1er mai, alors que le ministre intérimaire ne jugeait pas nécessaire de le retenir plus longtemps.

En réponse à ma motion il a été soumis un document qui je le vois explique la chose de cette manière: A dire vrai il ne peut y avoir qu'une seule explication, savoir, qu'on n'avait pas besoin du matériel roulant ou qu'autrement le gouvernement aurait retenu l'argent jusqu'à ce qu'on se le fût procuré.

A la date du 27 avril, on trouve une lettre adressée au ministre par M. Schreiber, dans laquelle celui-ci fait allusion à un état constatant la quantité de matériel roulant qu'il y avait sur la ligne entre Montréal et Port-Moody, le 22 septembre 1883, et qui montre que sur la longueur de la ligne, 2,900 milles, il y avait 236 locomotives, 126 wagons pour les voyageurs, 48 wagons à bestiaux, et 6,125 wagons pour le fret. Et dans un autre bordereau, voulant montrer quel nombre de locomotives il fallait pour cette ligne, il signale en détail le service des convois avant l'ouverture du chemin au trafic entre Montréal et Port-Moody. Il y a tant de locomotives pour les trains directs, tant pour les convois locaux, tant pour le pilotage, tant pour le service des gares, etc., 195 en tout, et il ajoute 12 pour 100 pour les locomotives en réparation, soit un total de 218, tandis que la lettre de M. Schreiber en accuse douze de plus, soit 230. Si les wagons pour les voyageurs étaient dans la même proportion, l'ingénieur a dû voir qu'il y avait assez de matériel roulant; c'est pourquoi il fait son rapport au ministre en conséquence, comme suit:—

Comme la ligne passe à travers une vaste étendue de pays non peuplée et non développée, il est probable que ce matériel roulant serait presque suffisant pour les besoins du trafic à l'ouverture du chemin; c'est pour cela que j'applique les \$27,000,000 en entier, sauf \$288,000, au parachèvement des travaux de construction.

Il paraît qu'à cette époque-là, quand le chemin de fer a été ouvert au trafic, il y avait assez de matériel roulant. M. Stephen, cependant, fait voir par l'état qu'il a fourni qu'en 1884 on a dépensé \$547,000 pour augmenter l'équipement; ainsi, paraît-il, l'équipement était suffisant pour ouvrir le chemin au trafic, lorsque M. Schreiber prépara son état, et en 1884 on a dépensé un demi-million pour l'équipement, et cependant M. Stephen vient devant la Chambre dire pourquoi il a besoin d'argent et déclare qu'il lui faut un million de plus pour l'équipement, dans le détail duquel on voit figurer des locomotives, etc. Voilà qui est extraordinaire et qui oblige, je pense, le ministre à s'expliquer. Comme de raison, quand M. Schreiber a envoyé sa lettre, ce n'était pas dans le but de demander une nouvelle aide au gouvernement, mais pour tourner la difficulté que le ministre éprouvait après avoir laissé appliquer à d'autres fins les fonds qui avaient été conservés pour le matériel roulant. Sir Charles Tupper avait gardé l'argent pour le matériel roulant, et il a été appliqué au paiement des terrassements et d'autres ouvrages de ce genre, d'après les devis. Nous allons voir maintenant si l'on avait réellement besoin de cet argent pour ces autres ouvrages. On se souviendra que lorsque je demandai ce rapport j'ai voulu avoir encore plus de renseignements—cela me paraissait très important—sur le coût de la ligne à partir de 100 milles à l'ouest de Calender et à finir à 200 milles à l'ouest du même point, soit sur une distance de 100 milles. Le profil de ce chemin avait été soumis à la Chambre, et après l'avoir examiné, et aussi après avoir pu me procurer d'autres renseignements, il m'a paru absolument certain que le coût de ces cent milles était de beaucoup en dessous de la somme que le gouvernement avançait à la compagnie pour les construire à même l'emprunt et à même la subvention; il lui faisait des avances, pour les 20 premiers milles, au taux de \$23,000 par mille, et au taux de \$27,000 par mille pour les 80 autres. J'ai prétendu que le gouvernement ne devait, pour aucune raison, avancer plus que le coût réel, et je lui ai demandé de nous soumettre les devis et les calculs d'après lesquels il avait décidé qu'il

devait payer à la compagnie \$23,000 et \$27,000 par mille respectivement, et j'ai demandé de plus un état (que la compagnie aurait pu fournir pour lui) de la quantité d'ouvrage réellement exécutée après que le chemin eût été terminé et payé. En réponse à l'ordre de la Chambre, un état a été déposé devant nous. Cet état démontre que le gouvernement s'est basé pour agir sur des informations fantaisistes et incomplètes. Il déclare que le moyen pris pour arriver à connaître le coût probable du chemin a été la comparaison avec des travaux de même nature sur la ligne du chemin de fer Intercolonial.

Le gouvernement ne s'est pas donné la peine de s'assurer des quantités ni du coût, bien qu'il se soit donné la tâche de construire des chemins de fer depuis que l'Intercolonial est bâti. Il a construit le chemin de fer du Pacifique canadien, et il n'y avait pas la moindre difficulté pour lui de voir quels prix il avait payés sur les diverses sections du chemin, de mesurer les quantités au moyen des profils, et de s'assurer ainsi de ce que cela allait coûter. J'ai entrepris de le faire de mon mieux, avec les renseignements que j'avais alors par-devers moi, et j'ai trouvé que pour cette partie de la ligne du gouvernement payait à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, à même l'emprunt et la subvention, \$10,000 par mille de plus que le chemin ne coûtait réellement alors, sans compter 9,000 acres de terre par mille, puis le don final du chemin et de tous ses accessoires. Nous n'avons pas reçu depuis ce temps d'informations du gouvernement, mais à la réquisition de celui-ci, qui avait à obéir à l'ordre de la Chambre, M. Van Horne envoya et le gouvernement déposa un état montrant la quantité d'ouvrage fait sur la ligne, avec tous les détails et les prix. Il n'est plus difficile maintenant, avec l'aide de ces informations, d'arriver à connaître ce qu'a coûté cette partie de la ligne. Avec ces données sous la main, je me suis donné la peine de faire l'évaluation de ce que cette partie de chemin a coûté à la compagnie; or nous savons combien le gouvernement lui a payé pour cela.

Si l'on prend comme exactes les quantités mentionnées par M. Van Horne dans l'état qui accompagne sa lettre du 17 mars 1885 au ministre, et comme base de calcul les prix arrêtés dans le contrat avec Marks et Conmee, qui sont les plus élevés de ceux de toutes les soumissions acceptées par le gouvernement sur la section "A,"—qui comprend 118 milles entre la Rivière-aux-Anglais et la Rivière-à-l'Aigle, dans une région éloignée et difficile,—on arrive à ce résultat-ci : abattage des arbres de 1,350 acres sur ces 100 milles, à \$22 l'acre, (prix de la section "A"), coûterait \$29,700; essartement, aux prix et pour les quantités indiquées par M. Van Horne, \$2,625; essouchage, basé sur les prix et quantités admis par le même, \$4,900. Voici l'item important de l'excavation de la terre, dont il y a 1,336,848 verges cubes. La soumission de Marks et Conmee mentionnait deux prix, l'un de 26 centins la verge, l'autre de 10 centins plus élevé lorsque la distance à parcourir serait plus grande. "Je suppose maintenant qu'il y a une quantité beaucoup plus forte de terre excavée à distance que sur la section "A," et à 26 centins la verge cela me donne \$330,000, le restant à 36 centins produit \$24,000. Puis vient l'excavation dans la terre cimentée. C'est ainsi qu'on l'appelle dans l'état de Van Horne, bien que je ne trouve rien d'analogue dans les soumissions de ces entrepreneurs. Ce n'est pas de la pierre détachée, c'est de la terre cimentée; Marks et Conmee ne la mentionne pas dans leur soumission, mais je mets le coût de l'excavation double de l'autre, c'est-à-dire à 50 centins la verge, ce qui fait \$132,898 pour cet item. Il y a 202,456 verges de roc, lesquelles, au prix de Marks et Conmee, coûteraient \$313,806; 86,198 verges de roches détachées, à 95 centins la verge, d'après la soumission de Conmee, font \$81,888. Le gouvernement a estimé le coût des ponts à \$1,500 par mille, ce qui est un prix joliment élevé pour cette section du pays, mais je l'accepte et cela donne \$150,000. Il y a ensuite les chemins de service, un

M. EDGAR

item qu'on ne trouve pas dans la soumission de Marks et Conmee,—environ \$250 par mille, soit \$25,000 de plus.

Puis une infinité d'autres items, tels que rails, traverses, pose des rails, travaux d'ingénieur, bâtisses, service de l'eau, ballastage, tous évalués par le gouvernement d'après l'échelle qu'il avait adoptée et qu'il appelait étalon, et qui ont coûté \$5,100 par mille. En réponse à des questions que je lui ai faites au commencement de la session, le ministre m'a donné le détail de ces estimations, qui s'élèvent à \$510,000 pour les 100 milles. Le coût total de ses 100 milles, en acceptant ces prix et ces quantités qui ne sauraient être disputés, s'élève donc à \$1,605,000. Nous allons maintenant voir combien la compagnie du chemin de fer a reçu du gouvernement en deniers sonnants pour l'aider à construire cette portion de chemin. Elle a reçu d'abord \$23,000 par mille sur 20 milles, ce qui fait \$460,000, puis \$27,000 par mille sur les autres 80 milles, soit \$2,160,000; en tout \$2,620,000 en argent ont été payés l'année dernière à la compagnie pour l'aider à construire un bout de chemin de fer qui a coûté \$1,600,000, en d'autres termes elle a reçu \$1,014,000 de plus que le chemin n'a coûté. Ces calculs sont faits d'après des chiffres que tout homme pratique peut vérifier et comprendre. Outre cela, la compagnie a reçu pour chaque mille 9,000 acres de terres choisies dans le Nord-Ouest, lesquelles, évaluées seulement à \$1 l'acre,—et j'ai entendu dire qu'elles ont été dernièrement estimées à \$1.50 l'acre,—vaudraient \$900,000; en sorte que pour ces 100 milles la compagnie aura reçu du gouvernement, en argent et en terres, environ \$2,000,000 de plus que la construction de ce chemin ne lui a coûté. Cette ligne fait partie de la section sur laquelle on dit que la compagnie dépense tant au-dessus de ses estimations. Peut-être que l'autre extrémité de cette section près du lac Supérieur a coûté beaucoup plus que cette extrémité-ci; mais nous devons vous rappeler que si elle a coûté plus cher, la compagnie a reçu beaucoup plus pour elle du gouvernement. Pour cette portion coûteuse du chemin, elle a reçu du gouvernement \$80,000 ou \$90,000 par mille sur une longue distance; et si les estimations que nous n'avons pas eues relativement à cette portion du chemin sont semblables à celles que nous avons, la compagnie doit avoir reçu en proportion beaucoup plus que le coût de construction de cette partie du chemin. Dans tous les cas, les chiffres et les détails qui sont en notre possession nous font voir que, sur une partie du chemin, la compagnie a reçu pour chaque mille environ autant que je l'évaluais d'après les données que j'avais en mars dernier, c'est-à-dire environ \$10,000 par mille de plus qu'il n'a coûté. Voilà des chiffres qu'il est impossible de discuter, de combattre en ce qui a rapport à cette partie du chemin, et en face de cela je pense que le gouvernement devrait nous renseigner un peu plus avant de nous demander que le bill subisse sa deuxième lecture.

M. WRIGHT: Je n'ai pas l'intention de discuter longuement cette question, vu que je la crois épuisée. Mais je veux accorder un moment d'attention à quelques observations qui ont été faites par l'honorable député de Queen, I. P. E. (M. Davies). Dans un discours remarquable par sa force étrange, sa puissance et son éloquence, il a signalé toutes les formes diverses sous lesquelles le chemin de fer du Pacifique canadien, véritable Protée, demande à la Chambre des subventions additionnelles. On a cru d'abord, lors du contrat primitif, que nous traitions avec des millionnaires, des plutoocrates, des princes du commerce, que la fortune accumulée de l'Ancien-monde serait employée à promouvoir les intérêts et à développer les ressources du nouveau; que les graves problèmes sociaux recevraient une solution et que les trésors arrachés au travail et à la sueur de mort-de-faim de l'Europe seraient rendus avec intérêt par les provinces de l'ouest, où le riche et le prolétaire, le lion et l'agneau se reposeraient ensemble dans ce délicieux paradis. Ce serait l'époque du millénaire, où tous les torts seraient redressés et

"Bertram's might and Bertram's right,
Would meet on Ellangowan's height."

Le baron von Reinach et le comte de Monte-Christo, ainsi que leurs congénères, prendraient avec intelligence l'intérêt du Dominion en général et du chemin de fer du Pacifique canadien en particulier, et nous fourniraient des renseignements exacts sur le prix de l'or à Amsterdam. Mais tout n'est que vanité et supplice d'esprit. Les millionnaires, les princes du commerce, les plutocrates disparurent comme la trame insensée d'un rêve, et le baron von Reinach et le comte de Monte-Christo se retirèrent en leurs châteaux d'Espagne et leurs castels de Bohême. C'était la répétition de la vieille histoire. Quelqu'un devait s'exécuter ou bien faire face à la musique. Le devoir est échu à la fin aux contribuables du Dominion, aux travailleurs de la terre. Nos condottieri du commerce, après avoir pris divers rôles et représenté Claude Duval ou Jack Sheppard, se sont enfin vêtus de deuil et ont pris les couleurs de la veuve et de l'orphelin.

C'est en cela qu'ils ont fait preuve de sagesse. Les veuves ont joué des rôles importants en matières politiques et sociales. En règle générale, le conseil du regretté M. Weller à son fils Samuel peut être regardé comme bon : "prends garde aux veuves". Il y a pourtant des exceptions à cette règle générale. Qui ne se rappelle pas la charmante connaissance de l'honorable député de Cardwell, la veuve Machree ? Qui ne se souvient de la fascinatrice qui a amolli le cœur de fer de l'honorable député de Northumberland, la veuve Murphy ? Qui n'a pas présent à la mémoire le rôle important que cette estimable personne a joué dans l'histoire du pays ? Qui peut avoir oublié l'agréable portrait que l'honorable député en a tracé avec tant d'art et de vérité ? Et le joli cottage situé dans le cœur même de la grande forêt du Nouveau-Brunswick ? La fumée qui s'échappait en spirales gracieuses disait que si l'on peut trouver le repos en ce monde, c'était bien là que les cœurs humbles pouvaient le chercher. La tranquillité dominicale de la scène, l'aimable veuve entourée de ses jeunes orphelins trayant la vache patiente, la plainte de la boushée, l'abolement des limiers, le hennissement du cheval de fer dévorant sa proie, tout était le soir paix et bonheur. Le matin, ce ne fut plus que désolation et désespoir. La vache de la veuve s'était égarée dans les ténèbres de la nuit et avait trouvé la mort. Mais il y a du baume dans Galaad. Le chevaleresque député vint au secours de sa belle commettante. La veuve obtint une compensation et l'honorable député gagna l'immortalité. Sa conduite bonne et généreuse lui mérita le premier rang dans la noblesse de son pays. Mais grâce à la générosité de ses actions il fut fait noble par l'imposition d'une main plus puissante. Il n'est donc pas étonnant que toute opposition ait fondu devant lui comme une boule de neige sous le soleil du midi :

"And now his name sounds stirring in many a forest lone,
Like the trumpet call of the Light Brigade when they charged the
Russians home.

And the bushmen pour to Bacchus libations many a score
When they think of Peter's triumph on their wild New Brunswick
shore.

And in the long nights of winter when the cold north wind blows,
When the boys are making the axe helves and the girls are
knitting hose,

When François mends his moccasins and Sophie warms her toes,
With shouting and with triumph still is the story told,
How well Sir Peter fought the fight in the brave days of old."

Eh bien, la veuve Murphy a disparu et c'est la veuve Stephen qui règne à sa place. Les pins du Nouveau-Brunswick font place aux mâts élevés des navires qui portent leurs trésors et leurs tributs à la capitale commerciale de la Puissance. A l'avant-plan, le fier Saint-Laurent roule ses flots majestueux vers l'Océan ; à l'arrière-plan, le Mont-Royal se dresse dans toute sa splendeur et sa beauté. Quand le matin frais et grisâtre commence à poindre, la veuve Stephen quitte son humble habitation, sa chaudière malpropre, et s'en va traire à Ottawa sa vache, le parlement.

Les orphelins, Van Horne et Smith, sourient de plaisir en songeant aux prochains rafraîchissements. Mais la brise apporte une plainte, comme le hurlement prolongé du loup sur la rive d'Oona'saska. C'est la lamentation de la fée de l'opposition, c'est le hennissement du cheval diabolique qui a tué la vache de la veuve Murphy et qui est sur les traces de la veuve Stephen. Voilà comme je comprends le discours de l'honorable préopinant. Je ne crois pas qu'il soit un voyant ou qu'il ait le don de seconde vue. Je suis plutôt porté à suivre la politique hardie et généreuse de l'honorable député de Northumberland que sa politique froide et prudente à lui. Je suis disposé à secourir dans une mesure raisonnable la veuve et à fraterniser avec les orphelins. J'ai visité dans le mois de novembre dernier une partie du chemin de fer du Pacifique canadien, et quelques-uns de mes amis m'ont demandé de leur faire part de mes impressions sur lui et sur ce que l'on a appelé notre magnifique héritage du Nord-Ouest. Je dois dire que ma visite a été très courte et faite à la hâte, et que par conséquent je n'ai vu qu'une faible partie du pays et n'en ai que superficiellement étudié les traits et les caractères généraux. On se rappelle que l'on a beaucoup discuté pendant la dernière session, sur le Nord-Ouest en général et sur le chemin de fer en particulier. L'honorable député de Lisgar entre autres a fait un discours vigoureux et éloquent dans lequel il a décrit les merveilleuses ressources de cette terre prodigieuse. Plusieurs crurent que sa description péchait par trop de coloris et d'éclat et ressemblait plus à un coucher de soleil californien qu'aux tons gris et froids d'un ciel boréal.

Je me souviens lui avoir dit que si, au lieu de consacrer son beau talent à des spéculations, il s'était tourné vers la littérature d'imagination, le Canada se serait glorifié d'un grand écrivain, supérieur sous plusieurs rapports à sir Walter Scott, à Dickens, à Thackeray et aux grands maîtres. Mais je dois lui faire amende honorable. Il me faut avouer, après ce que j'ai vu dans ma courte visite au Nord-Ouest, qu'il avait raison et que j'avais tort. Bien que tant soit peu sceptique, j'ai été forcé, en patriote canadien, de reconnaître que nous avons un véritable paradis terrestre en ce pays-là. J'avais pourtant, je le confesse, commencé mon voyage avec de mauvais pressentiments, m'attendant à être cruellement désillusionné, à l'instar de la Blanche Amory du *Pendennis* de Thackeray. Vous le savez fort bien, beaucoup de personnes ont cru que le gouvernement canadien, en prenant possession du nord de ce continent, prairait une responsabilité terrible et assumait des obligations tellement gigantesques que si la réalité ne répondait pas aux espérances, les suites devaient être très désastreuses. On croyait que nous faisons un saut d'aveugle ; on ne savait pas si nous retomberions sur un terrain sûr et solide ou si nous ne nous plongerions pas dans un marais, dans une fondrière sans fond, qui engloutirait la prospérité, le crédit et l'avenir des habitants des anciennes provinces. Je dois avouer que j'étais joliment pessimiste, et tout en me résignant à l'inévitable, je ne pouvais m'empêcher de guetter la solution du problème avec beaucoup d'anxiété.

Eh bien, le temps a passé et les destinées du Dominion se sont moulées telles que nous les apercevons aujourd'hui. Tout le monde reconnaissait qu'un chemin de fer d'un océan à l'autre était absolument nécessaire pour relier les provinces entre elles. Quand, enfin, cette politique eut pris une forme définie et que les arrangements avec le chemin de fer du Pacifique canadien eurent été conclus d'une manière finale, nos rêves ont chargé. Nous étions entrés dans une nouvelle phase d'existence nationale, et il fallait changer de vêtement en entrant dans la virilité. Vous vous rappelez la vieille fable qui vous raconte ce qui s'est passé dans une charmante prairie où une grenouille, qui avait une louable ambition, voulait atteindre aux proportions d'un boeuf qui passait tout près d'elle. Nous avons commencé par nous gonfler, puis, conséquence naturelle, vint le grand vent, le merveilleux siroco de la spéculation qui souffla sur

le pays et laissa de si étranges traces. Nos châteaux en Espagne prenaient les plus magnifiques proportions. Nous avions pénétré dans la petite terre de Beulah, le pays de l'huile et du blé, du lait et du miel. Nous avions découvert l'Eldorado, et la nouvelle Jérusalem frappait notre vue dans toute sa pompe et son opulence. C'était le paradis des syndicats, la terre de Paradox. Chacun s'enflévrâ d'autant plus que le climat était plus froid; les gelées furent au Nord-Ouest ce que les débordements du Nil sont à l'Égypte, par une sage disposition, les vents chinooks jouèrent sur la terre le rôle du *gulf stream* dans l'océan et donnèrent une atmosphère embaumée, printanière, aux régions glaciales du nord. C'était une terre d'or, d'argent et de pierres précieuses. Le détail qui paît sur mille collines nous appartient.

Des millions et des millions des plus riches terres de prairie, de pâturages et de terres à blé qu'il y ait au monde sont tombées dans notre domaine. Les rêves les plus extravagants du grand éatirique irlandais sont dépassés. C'est un Elysée agricole. Si vous chatouillez le sol avec la charrue ou la houë, une moisson vous sourit. Les frais cours d'eau des montagnes roulent en se rendant à l'océan sur des cailloux brillants d'or et d'argent, de rubis et d'autres pierres précieuses, et nous pouvons nous réclamer de l'un des membres les plus pratiques de cette Chambre, qui assurait au peuple anglais pas plus tard que l'automne dernier, que partout dans le Nord-Ouest on n'a qu'à se baisser pour ramasser la fortune. Comme le Dr Johnson l'a dit de la brasserie de Thräle, c'est la virtualité de la richesse au delà des songes de l'avarice. Sous l'excitation de cette époque de folie nationale, l'hallucination ressemblait aux rêveries du fumeur d'opium. On oublia les leçons du passé et les embarras du présent, et on lança hardiment sa barque sur la mer de spéculation. Ce fut notre affaire de commercer sur les produits dangereux et difficiles de l'avenir. Eh bien, nous avons mis le pied dans un bien agréable paradis, mais nous y voyons partout la trace du spéculateur. Le rêve était gai et splendide, mais l'heure du réveil fut triste. Le banquet avait été joyeux et brillant, mais quand les fleurs se furent farées et que les lumières se furent éteintes, quand le matin terne et glacial parut, nos sensations ne furent plus aussi agréables. Nous eûmes la rude leçon que la loi des compensations prévaut dans la vie des peuples comme des individus, que la réaction suit l'action, qu'après l'excitation arrive l'abattement. C'est l'ancienne loi de Némésis qui veille sur tout l'univers et ne laisse sans punition aucune violation des lois physiques et morales. Nous avons eu le banquet, nous allons avoir la faim. Nous nous sommes élevés dans l'air comme une fusée, il faut retomber comme une simple baguette. Le pays s'était monté sans raison, il se dégonfla de même. Les optimistes avaient eu les devants, c'étaient le tour des pessimistes. C'est alors qu'on vit les saturnales des plaignards et des lâches et des descendants de Thomas l'incrédule. Tout ce qui rampe, tout ce qui traîne, tout ce qui se cache, tout ce qui s'engraisse des corps de plus nobles êtres, surgit à cet immonde festin. C'était encore et toujours la vieille histoire qui se répétait. C'était le projet de Darien qui poussa le calme Écossais vers la ruine; c'était le bouillonnement de la mer du Sud en d'autres temps et lieux; c'était la folie du Mississippi qui fit que Law enfonça les Français de la Régence. On dit alors que le pays n'était pas un Elysée agricole, mais l'abomination de la désolation; qu'il portait bien son nom de "Grande terre délaissée," parce qu'il n'avait jamais été créé pour être habité par des hommes, mais bien plutôt par les bêtes féroces et les animaux à fourrures; c'était un bon pays de chasse où les Nemrods du nord et les nocturnes chasseurs de rats musqués pouvaient se livrer au plaisir de la chasse et s'en approprier les produits en toute sécurité; c'était une vraie Sibérie, une Alsace, une cave d'Aullam, où tous les débiteurs, les gens dans le trouble, les fugitifs de la justice et de l'humanité pouvaient trouver des compagnons d'exil qui leur conviendrait; c'était le pays des tempêtes,

M. WRIGHT

des cyclones, des sauterelles et des syndicats. Ce que les sauterelles épargnaient était dévoré par les syndicats. Le froid y était si intense que les prédicateurs, lorsqu'ils peignaient les horreurs de l'enfer, n'osaient pas parler du feu éternel, de crainte que pour se dégeler leurs auditeurs ne courussent vers le lac de feu et de soufre. On disait que ces saints hommes dépeignaient le lieu des châtements sans fin comme un enfer froid, glacial, gelé, où le mercure était toujours solide,—un endroit ressemblant quelque peu au terrible palais de glace où Catherine de Russie faisait emmurer ses malheureuses victimes. Pour les péchés mortels, Winnipeg était l'enfer où les châtements prolongés s'infligeaient au moyen d'un curieux mode de congélation; pour les offenses vénielles, on choisissait les régions du Nord, où l'agonie du pêcheur était abrégée. La destinée de cette terre des aurores boréales avait toujours été d'être maudite et gouvernée par des monopoleurs. Il devait toujours en être de même. Le despotisme des chasseurs de rat musqué qui se conduisaient d'après la charte accordée par Charles II, n'était pas d'un caractère aussi blessant, aussi ouïsant que celui des chasseurs de rat musqué qui agissaient en vertu de la charte accordée par le parlement du Canada. Dans le premier cas, on était châtié avec des fouets, dans le second avec des scorpions. C'était un pays sans bois et sans eau, sans arbre pour abriter les malheureux exilés de la chaleur écrasante de l'été et des vents farouches de l'hiver, qui passaient en hurlant l'agonie sur cette terre désolée. C'était un pays où l'on n'était jamais sûr de la récolte à cause des gelées hâtives de l'automne et des gelées tardives du printemps. La seule culture, certaine de réussir, était celle des idiots anglais et canadiens. C'était un admirable pays pour les Esquimaux, les Groënlandais, les Mennonites et les Islandais. C'était une magnifique contrée.....pour en émigrer, quand on appartenait à une autre race. En novembre dernier, on m'a persuadé malgré ma répugnance à aller visiter le cratère de ce volcan éteint, cette terre dont on disait le pour et le contre, ce pays écorché par la spéculation, affligé de sauterelles, de spéculateurs et de syndicats, ce paradis des gens à projets, des faiseurs de plans et des enfants prodiges. Le voyage fut excessivement agréable, et on a dit quelque part que nous voyagions d'une manière fort humble et sans prétention, car nous voulions nous faire une idée des difficultés qu'ont à surmonter les hardis colons qui se rendent dans le pays du soleil couchant. Si tous ceux qui entreprennent ce voyage peuvent l'accomplir aussi agréablement et aussi confortablement que nous, ils ne peuvent avoir de motifs raisonnables de plainte. Le temps était superbe, bien que la saison fût avancée. Nous traversâmes des parties de plusieurs des États du nord de l'Union, et autant que nous pûmes en juger des wagons, nous fûmes obligés de reconnaître que le sol de nos prairies est supérieur à celui des États-Unis. Nous avons visité quelques-unes des grandes villes, entre autres la fameuse ville de Chicago. Il y a quelques années, un poète de l'ouest en parlait dans les termes suivants:

"Oh, Sodom was some and Gommorrah was great,
And in Venice each man an Iago,
But the towns of the plain were free from all stain,
Compared with that of Chicago."

Nous n'avons pas été les témoins de cette perversité, mais nous avons eu bien des preuves de l'intelligence, de la richesse, de l'habileté et de l'esprit d'entreprise de cette ville merveilleuse. Nous avons traversé les sources de plusieurs des grandes rivières du continent, le Mississippi, le Missouri, la Colombie, le Saint-Laurent, la Saskatchewan, l'Assiniboine, la rivière Rouge et autres. Le temps était excessivement beau, et pendant quatorze jours nous avons étudié soigneusement et minutieusement notre magnifique héritage et les régions adjacentes, presque toujours à la vitesse de 40 milles, souvent à celle de 60 milles à l'heure. Nous n'avons donc pu qu'avoir pour ainsi dire une vue à vol d'oiseau, mais en dépit de cette rapidité nous avons été

capables de saisir plusieurs des grandes lignes et des traits généraux du pays, et les renseignements qui nous ont été fournis par plusieurs messieurs de notre connaissance nous ont permis d'arriver à des conclusions sûres relativement à la situation présente et à l'avenir de ce pays. Nous avons passé deux jours dans la fameuse cité de Winnipeg où les distances sont considérables comme dans tous les États de l'Ouest. On ne saurait douter de la croissance et de la prospérité future de cette ville. Elle est entourée de terres arables qui, lorsqu'elles auront passé des mains des spéculateurs en celles des vrais colons, seront des plus riches du monde. Quand les fermiers auront adopté le système de la culture variée, au lieu de se borner à un seul produit, leur succès sera certain. On peut en dire autant du Nord-Ouest en général. Les fondations de cette ville ont été jetées d'après un plan vaste et bien conçu, et plusieurs de ses édifices publics et privés feraient honneur à n'importe quelle ville du continent. Quand ses places vacantes seront couvertes de constructions, elle sera l'une des principales villes du Dominion. Elle est le centre d'un colossal réseau de chemins de fer, qui suffira à rendre sa prospérité certaine. Elle a une population active, énergique, entreprenante, à laquelle les leçons du passé enseigneront la sagesse et la modération.

Nous avons été reçus de la manière la plus aimable et la plus charmante. Nous avons eu une entrevue des plus intéressante et des plus cordiales avec Sa Grâce, l'archevêque Taché, qui nous a donné une foule de renseignements sur l'histoire du pays, son état actuel et ses espérances d'avenir. Nous avons entendu dire beaucoup de choses par les représentants de l'Union des Fermiers sur le despotisme que l'on disait régner dans les régions soumises au syndicat. On a dit quelque part que le gouvernement de Louis XIV était le despotisme tempéré par des épigrammes. Il nous a paru que le despotisme de Sa Majesté Norquay Ier était tempéré par une opinion publique encore plus éveillée et plus satirique. Le procureur général de Sa Majesté, sous notre régime anglais, est un des fonctionnaires les plus importants. De même que la justice bien constituée c'est l'Etat, ainsi le procureur général est le gardien particulier de ses intérêts. Son devoir depuis un temps immémorial est de veiller à ce qu'aucun coupable n'échappe à la justice. Son activité et son zèle dans l'accomplissement de ses fonctions font que cet excellent et sympathique personnage—car je le crois tel—remplit ses devoirs non seulement avec sagesse, mais même trop bien. Une assemblée publique fut tenue, où il fut décidé que ce qui est bon pour le malheureux prisonnier ne peut pas être mauvais pour le procureur général. Vous vous rappelez que pendant la grande révolution française on entendait dans Paris le cri terrible: Les aristocrates à la lanterne! On nous informa que, la veille de notre arrivée, on avait crié dans les rues de Winnipeg: Le procureur général à la lanterne! Avec une sagesse qui témoignait de sa haute habileté militaire, celui-ci fit un mouvement stratégique qui ressemblait à la célèbre retraite de la Forêt Noire par Moreau; il se rendit de la terre du drapeau-météore à la terre du drapeau étoilé, et de cette façon évita le désagrément d'être élevé trop haut. Nous laissions Winnipeg le matin suivant vers 7 heures et nous arrivions à Regina vers 5 heures p.m. Toute la journée se passa dans un pays de plaine, et tout ce que nous vîmes était nouveau pour nous qui venions des anciennes provinces. La ferme Bell est une des merveilles de l'agriculture moderne. Nous vîmes partout les traces des innombrables troupeaux de bison qui paissaient autrefois dans ces vastes solitudes, et dont les squelettes blanchis parsèment aujourd'hui les plaines. Des poules de prairie en nombres infinis entouraient chaque meule de blé. Les lacs et les cours d'eau regorgeaient littéralement d'ois, de canards et d'autres oiseaux sauvages. Nous avons vu au retour un troupeau de plusieurs milliers de bestiaux conduits par des *cow-boys*, qui venaient de Mon-

tana pour être expédiés à Chicago par le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Les animaux paraissaient en excellent état. Nous vîmes plusieurs sauvages, qui nous parurent bien nourris et bien habillés. On nous a informés qu'ils apprenaient graduellement l'art de l'agriculture et qu'ils pourraient bientôt se suffire. Regina.—de même que Brandon, Mâchoire-d'Orignal, Calgary, Medicine-Hat, Portage-la-Prairie, et toutes les autres villes de la plaine,—est entourée d'excellente terre, admirablement propre à la culture du blé et des autres céréales. Ces villes sont le cœur de vastes districts agricoles, et leur prospérité future ne fait pas de doute. La terre était couverte de neige quand nous nous couchâmes ce soir-là; le matin, nous étions sous un autre climat. A la chute du jour, l'hiver s'attardait sur les genoux de l'automne; le matin suivant, le printemps nous étreignait de ses chauds embrassements. L'atmosphère était agréable, embaumée, le soleil étincelait; le changement était comme un coup de baguette magique. Nous étions arrivés à la zone où les vents chinooks exercent leur salutaire influence. Nous vîmes quelques troupeaux d'antilopes, et le paysage dans les environs de Calgary et dans le pays arrosé par la rivière aux Arcs était très beau. Autant qu'on pouvait en juger du convoi, le pays était superbe et agréable à l'œil, et paraissait admirablement propre au pâturage. Nous vîmes les *ranches* du sénateur Cochrane; tout les troupeaux nous parurent en bon ordre. Nous eûmes vers midi le premier coup d'œil des montagnes Rocheuses: une longue ligne d'argent marquait la limite de l'océan des prairies, une longue ligne de côté sur lesquelles les vagues blanches se brisaient sans cesse. Nous marchions rapidement et en silence, un changement de paysage se produisit et un étrange mirage envahit le firmament. Nous pouvions comprendre comment les célèbres *fata mirajiva* avaient étonné les chasseurs et les voyageurs dans ces régions solitaires. Plus nous avançons, plus les nuages et les montagnes prenaient des formes étranges, féériques, fantastiques. Il y a dans les superstitions de presque toutes les nations le récit de quelque ville perdue, de quelque pays mystérieux qui a disparu aux regards, mais qui, à un moment inattendu, éblouit l'œil du chasseur et du voyageur et disparaît d'une manière aussi étrangement subite. Platon nous en donne un aperçu dans son île perdue de l'Atlantide. Dans *Hypatie*, M. Kingsley raconte comment le farouche Berseker vint des régions glacées du Nord et monta le Nil à la recherche de la ville perdue de Asgard. M. Washington Irving a reproduit cette histoire dans son *Adelantado* des sept villes. Puis il y a une magnifique légende irlandaise qui raconte comment les pêcheurs de l'île d'Arran voient émerger des flots les superbes tours et jardins de Hy-Brasail, l'île ravissante des bienheureux. A mesure que nous approchions de cette chaîne de montagnes étincelantes, nous comprenions pourquoi les poètes et les peintres n'avaient pas encore essayé de dépeindre ces solitudes montagneuses. Chacun de nos déplacements produisait un changement dans le magnifique panorama qui se déroulait devant nous. De chaque côté l'on apercevait des villes magnifiques avec de hautes cathédrales et des palais somptueux aux dômes qui se perdaient dans les nues. C'est alors que la majestueuse et solide architecture de l'Europe apparut à nos yeux en un mirage. Puis les mosquées et les minarets de l'Orient étincelèrent sous le soleil, et puis un autre merveilleux mirage,—une grande nappe d'eau, une vaste mer intérieure; on pouvait s'imaginer voir Venise surgissant de ses lagunes dans tout son éclat, elle la reine sans rivale de l'Adriatique. Nous entrâmes enfin dans la grande chaîne de montagnes, et le contraste entre le vaste océan de plaines et cet immense océan de montagnes était si frappant qu'il nous jeta dans l'étonnement et la crainte. Il paraissait impossible que les hommes pussent escalader ou prendre ce rempart, et, malgré nous, nous revenaient aux lèvres les paroles du deuxième Esprit dans *Manfred*. Les montagnes étaient si gigantes-

ques, si colossales, les êtres humains qui foulaient leurs retraites étaient si faibles, si petits, si chétifs, que nous ne pouvions nous empêcher de songer que le génie de ces lieux nous adressait la célèbre invocation :

“ Mont Blanc is the monarch of mountains ;
We crowned him long ago
On a throne of rocks, in a robe of clouds,
With a diadem of snow.
Around his waist are forests braced,
The avalanche in his hand ;
But ere it falls, that thundering ball
Must pause at my command.
The glacier's cold and restless mass
Moves onward day by day ;
But I am he who bids it pass,
Or with its ice delay.
I am the spirit of the place,
Could I make the mountains bow
And quiver to their cavern'd base—
And what with me wouldst thou ?”

Heine raconte qu'étant une fois dans les montagnes du Java, il fut tellement frappé de la grandeur et de la sublimité terrible du spectacle, qu'il oublia qu'il avait été l'archimoqueur, l'archi-railleur, l'archi-sceptique de son temps, qu'il avait ri de tout ce que les hommes et les femmes honoraient et respectaient, qu'il avait foulé aux pieds toutes les croyances, qu'il avait fait passer toutes les choses divines à son analyse minutieuse et à sa critique sans pitié ; et lorsqu'une petite enfant vint à lui, son catéchisme à la main, et lui dit : “ Monsieur, à quoi croyez-vous ?” il baissa la tête avec révérence et répondit selon la grande formule de la foi chrétienne : “ Je crois en Dieu, le père tout-puissant, créateur du ciel et de la terre.” Je pense que tous ceux qui entrent dans les solitudes de ces montagnes doivent éprouver la même impression et sont forcés de regarder du fini à l'infini. Nous passons les gorges de montagnes et les défilés, la Tête-du-diable et plusieurs autres rochers escarpés et crénelés qui semblaient nous regarder avec des airs de défi effrayants, jusqu'à ce que après avoir dépassé Silver-City et plusieurs hameaux dans les montagnes, nous atteignions la ligne qui divise le grand Nord-Ouest de la Colombie-Anglaise. Nous criions alors trois hourrahs en l'honneur de la province du Pacifique, et quelques-uns d'entre nous pensèrent avec tristesse aux hommes habiles, sympathiques et bons qui nous venaient de l'ouest lointain, qui avaient gagné nos cœurs par leur bonté, leur franchise et leur courage, qui avaient toujours défendu avec tant de vaillance les droits de leur magnifique province, et dont plusieurs, trop, hélas ! dormaient de leur dernier sommeil. Nous arrivons enfin au sommet. C'est dans l'ombre du soir, “ au milieu de l'obscurité et du crépuscule,” que nous descendons dans la vallée ténébreuse de la grande passe colombienne. Le spectacle ici est souverainement beau. Au-dessus de nous la crête blanche couverte de neige du mont Stephen ; au loin, bien au-dessous de nous, le grand canon au fond duquel serpente le fil argenté de la rivière qui se précipite en étincelant vers la mer. Les flancs des montagnes sont couverts de bois et de broussailles, et le voltigement de l'ombre changeait à chaque instant la scène. Nous avançons lentement sur le versant des montagnes, sur le bord de l'abîme effrayant, buvant pour ainsi dire à toute minute la sublime grandeur du spectacle, lorsque nous entendîmes dans un murmure : “ Avez-vous au Canada quelque ami chéri que vous voudriez revoir ? Si un boulon cassait, si une roue se détachait, votre voyage ne serait pas long.” Nous répondîmes que nous avions plus d'un ami à qui nous voudrions serrer la main une fois de plus, mais que nous étions fatalistes jusqu'à un certain point, et nous citâmes le vieux proverbe musulman ;

“ On two days it steads not to run from your grave :
The appointed and the unappointed day.
On the first, neither balm nor physician can save ;
Nor thee on the second, the universe slay.”

Nous citâmes aussi les axiomes philosophiques plus gais de la transcendentaliste de Boston qui disait, quand un che-

M. WRIGHT.

val prenait l'épouvante, qu'elle avait confiance en la Providence jusqu'à ce que l'avalanche se brisât, et qu'alors les choses s'embronillaient et qu'elle perdait confiance en quoi que ce fût. Nous nous dîmes que le *Saskatchewan* nous avait jusque là portés bien fidèlement et que nous espérions voir sa bonne conduite durer jusqu'à la fin. Le fait d'avoir été construit pour l'usage des directeurs et non pour le public ne diminuera pas la confiance que ce wagon nous inspirait ; et s'il se donnait le démenti, s'il déraillait à un moment dangereux, si la cheville d'accouplement se brisait, si l'on pouvait traduire librement *facilis est descensus* par une chute sens dessus dessous dans un canon,—où trouver un endroit aussi tranquille pour attendre les fanfares de la dernière trompette ? Quel plus beau mausolée que ce grand canon ? Quelle plus grandiose pierre tumulaire que le mont Stephen, avec la rivière Colombie chantant éternellement notre requiem, et la bonne Saskatchewan nous étreignant amoureusement dans ses bras et arrachant leur proie aux loups des montagnes ? La réponse était aussi ancienne que le temps d'Homère. Vous vous rappelez qu'Achille disait qu'il aimerait mieux être le dernier des bergers d'Admète, mais vivant, que d'être le plus grand roi qui eût jamais régné chez les morts. Un magnifique mausolée dans ces endroits pourrait être chose bien désirable, mais je préfère de beaucoup être avec ma pauvre petite fille à Montréal. Je puis ajouter que le danger d'une chute était plus apparent que réel, et que l'on se propose d'éviter la descente de cette passe en construisant un tunnel qui coûterait comparativement une bagatelle. Le lendemain matin nous visitâmes Golden City, point où le Cheval-qui-rue rejoint la rivière Colombie. Le temps était très beau, et nous nous amusâmes beaucoup en marchant pendant un certain temps. Ici le paysage est grandiose. Nous voyions au loin, sur le flanc des montagnes, des chemins où des chariots innombrables portaient des approvisionnements pour le chemin de fer. De-ci, de-là, une carcasse d'animal marquait l'endroit où il avait fait un faux pas. Nous traversâmes le Cheval-qui-rue onze fois et passâmes dans quatre tunnels. Plusieurs des ponts que nous avons passés ressemblaient à celui d'Al-Serat. Nous avons trouvé à Golden City un de ces établissements en pleine montagne si pittoresquement décrits par Bret Harte. Des gens intéressés dans les chemins de fer, des membres de la police à cheval, des chasseurs, des joueurs, des mineurs et des sauvages,—cela formait une étrange société. Nous avons vu les proscrits de Poker Flat ; nous avons partagé la fortune de Roaring Camp ; Miggles et Meiss ont paru en corps devant nous. Je voulais faire la connaissance de Brown, de Galaveras, l'associé de Tennessee, mais je ne le pus parce qu'ils étaient à faire une partie de *draw*, je ne sais pas ce que cela veut dire. Le paysage environnant était sauvage et grandiose. Les crêtes blanches de la chaîne des Selkirks dans le lointain, la rivière étincelante à ses pieds, les montagnes élevant leurs têtes vers le ciel, l'étrange population de Golden City,—tout cela formait un tableau que Bier-tadt ou notre peintre canadien Forbes peuvent seuls peindre. Les vers de Bret Harte rendent bien la physionomie de ce pays sauvage :

“ Above the pines, the moon was slowly drifting,
The river sang below,
The dim Sierras far away uplifting
Their minarets of snow.

The roaring camp fires, with rude humor painted
In ruddy tones of health,
The haggard face and form of those who fainted
In the fierce race for wealth.”

Il y avait sur le flanc de la montagne un petit cimetière où se trouvait une tombe fraîchement creusée ; on nous dit qu'un homme avait été tué quelques jours auparavant. C'était, disait-on, un cas de défense personnelle, de justice sommaire de l'ouest. Le vainqueur avait été admis à caution pendant son procès devant une cour plus haute, et il travaillait maintenant à portée de vue du petit tertre où le

vaincu dormait si paisiblement. Nous fûmes frappés de l'apparence et des allures militaires du détachement de la police à cheval qu'il y avait là sous les ordres du capitaine Steele. Nous pensâmes que ces jeunes et braves soldats canadiens étaient un honneur pour le pays et pour le corps auquel ils appartenaient. Les officiers semblaient admirablement dignes de leur fonctions difficiles et fatigantes, et on nous assura qu'ils étaient des officiers et des gentilshommes dans toute la force du terme; on nous cita plusieurs exemples de leur bravoure et de leur intrépidité, ainsi que de leur sang-froid quand ils avaient affaire avec les féroces sauvages de l'ouest et les blancs encore plus féroces de ces contrées. On nous donna l'assurance qu'il était impossible de surestimer les services que cette force a rendus à la cause de la loi et de l'ordre dans ces régions de l'ouest. Je rapporte ceci avec d'autant plus de plaisir que de ce temps-ci elle est le sujet d'attaques qui ne tarderont pas à être repoussées, je l'espère. On me permettra sans doute de dire ici quelques mots sur le chemin de fer lui-même. Il m'a paru que la manière dont il était construit à travers les montagnes Rocheuses était une des merveilles du génie civil moderne; le courage, les connaissances pratiques et l'habileté des ingénieurs dont témoigne l'accomplissement de cette œuvre des plus difficile, n'ont pas, je pense, été surpassés dans l'histoire des chemins de fer. La compagnie a dans la personne de M. James Ross un homme qui peut faire admirablement face à toutes les difficultés de son emploi. Sans aucun doute, le succès qu'il a obtenu dans les montagnes Rocheuses va se répéter dans la chaîne des Selkirks. Parlant du chemin de fer en général, je puis dire qu'il a non seulement été construit avec une rapidité extraordinaire, mais de la manière la plus solide et la plus habile. Tous ceux avec qui nous sommes venus en contact se sont accordés à reconnaître que le surintendant général, M. Egan, et généralement les officiers de la section ouest sont non seulement des hommes d'une grande habileté pratique, parfaitement au fait de leurs devoirs, mais qu'ils savent faire preuve envers le public d'une bonté et d'une politesse qui sont dignes de tous les éloges. On peut en dire autant de M. McTavish et de tous les employés du département des terres. Nous voici rendus au bout de la ligne; le voyage a été excessivement agréable, mais l'un des buts de notre mission a été manqué.

Nous avions espéré pouvoir suivre l'ours gris dans sa tanière et nous en revenir avec quelques trophées de chasse. L'un de nous qui voulait se procurer la peau d'un ours disparut un jour mystérieusement, mais il chercha en vain et il nous revint plus triste et plus sage. Nous restâmes, au retour, quelques heures à Regina où nous fûmes chaudement accueillis par plusieurs anciens amis. Nous nous rendîmes de là à Winnipeg, puis nous descendîmes la Kaministiquia, passant en chemin cet édifice historique qui se nomme l'hôtel Neebing. Puis, après une agréable promenade autour de cette magnifique nappe d'eau, la Baie du Tonnerre, nous débarquâmes à Port-Arthur, qui est une ville prospère. Le paysage est des plus romantique et des plus admirable dans son voisinage. Bien que le pays soit passablement accidenté, on nous assura qu'en dehors de ses richesses sans bornes il possède en certains endroits des terres d'une fertilité qui rappelle les fameux cantons de l'Est. J'ai dans la mémoire un splendide édifice en pierre rouge du pays, perché sur la hauteur qui domine cette magnifique nappe d'eau, où les lettres et les bonnes manières s'unissent pour faire le bonheur des habitants de ce pays. De là, nous nous sommes rendus à Nepigon, en passant sur une partie du fameux pont qui est une des plus belles constructions de ce genre que j'aie jamais vues. Elle est faite avec la pierre rouge du pays, et elle paraît fort bien. Nous revînâmes alors à Port-Arthur, où la réception fut des plus cordiales, puis enfin dans nos foyers. Je vais dire en peu de mots ce que je pense du pays que nous avons traversé. Je lisais il y a quelque temps dans un journal américain un

résumé qui s'applique au pays dont nous nous occupons maintenant. Un homme d'Etat distingué des Etats-Unis, qui demeure près de Boston, vit mourir sa jeune et belle femme qu'il aimait avec passion. Tout entier à la douleur de cette perte, il ne voulait pas être consolé par aucune des jolies consolatrices qui s'offraient pour la remplacer. Avec sa hardiesse et l'esprit aventureux de sa race, il résolut de la suivre dans les régions célestes, comme Orphée avait suivi son amante dans les régions tropicales. Il consulta donc un célèbre médium, armé de toute la puissance de la science mystique moderne, et elle lui apparut dans toute sa beauté d'autrefois au moyen du procédé que l'on nomme matérialisation. L'entrevue fut très affectueuse, très touchante, et on peut mieux s'en former une idée que la raconter. Il s'enquit longuement de la culture intellectuelle des habitants de la céleste demeure, et demanda si les écrits de Ralph Waldo Emerson et d'Oliver Wendell Holmes étaient appréciés comme ils le méritent, et si le système des cours publics était en harmonie avec la civilisation du jour. Ayant reçu des réponses satisfaisantes, il s'informa des environs de la cité céleste. Elle lui dit d'un ton moitié heureux, moitié chagrin, que c'était excessivement beau, si ravissant que l'imagination ne pouvait le concevoir ni la langue l'exprimer, mais, ajouta-t-elle, ça n'est pas Boston.

Il y a dans la nature quelque chose qui rend tout le monde semblable. Sur terre se trouve un petit point qui est notre foyer, une étroite hutte dans le bois qui nous est plus chère que le reste du monde; aujourd'hui, les braves cœurs partis de la Severn et de la Clyde et des bords de la Shannon pour maintenir l'honneur de l'Angleterre dans les sables brûlants de l'Egypte, et les braves Canadiens qui soutiennent l'honneur du Canada dans les régions glacées du nord, avant de se réunir pour quelque charge désespérée, jettent un regard languissant vers quelque demeure anglaise, écossaise ou canadienne, vers quelque petite cabane irlandaise perchée sur le haut de la montagne, où les êtres chéris prient pour les braves fils qui les ont aimés et qui, ils le savent, remporteront la victoire pour leur reine et leur pays, ou mourront, comme il convient à des hommes de leur race, la face vers le champ de bataille et les pieds tournés vers l'ennemi. Eh bien, malgré l'immense étendue de ces fertiles prairies, ces montagnes superbes, ces ressources merveilleuses d'un pays merveilleux, ce n'est pas le pays de ma naissance, ce n'est pas la grande province de Québec, ce n'est pas le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je ne conseillerais pas aux habitants d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard, ou de la Colombie, qui seraient à l'aise, de laisser le certain pour l'incertain. En déployant chez eux la même patience, la même persévérance, la même énergie et le même courage qu'il faudrait déployer pour réussir dans un pays nouveau, ils n'ont pas besoin de changer de province. Mais s'il leur fallait quitter les demeures et les tombeaux de leurs ancêtres, si l'esprit remuant de notre race les visitait, si le sang des anciens rois de la mer coulait chaud dans leurs veines, si le besoin de changer de climat était irrésistible, s'ils étaient animés du même esprit que les anciens grands missionnaires, explorateurs et voyageurs français, je leur dirais au nom de Dieu: Allez de l'avant, non pas aux Etats-Unis, mais au pays où le vieux drapeau flotte encore, où les hommes dans les veines de qui court le meilleur sang du Canada ont jeté les fondements, larges et profonds, d'un empire puissant où vous pouvez trouver toute espèce de sol et de climats salubres et acquérir une honorable indépendance de la manière la plus facile et à meilleur marché. Montesquieu nous dit que la terre qu'un homme habite, l'air qu'il respire, les montagnes et les rivières qui l'entourent, le climat et toutes les impressions qu'il en éprouve—en un mot le monde extérieur—exercent sur lui la plus grande influence. "Donnez-moi la carte d'un pays, dit-il, sa configuration, son climat, ses cours d'eau, ses produits naturels, sa géologie, sa botanique, sa géographie physique en entier, et je m'engage à vous dire

quels hommes l'habitent et quelle place ce pays occupera dans l'histoire.

La place que le Nord-Ouest occupera dans l'histoire ne fait aucun doute dans mon esprit, ce sera nécessairement une place importante. J'ai dû en venir à la conclusion que c'est un pays où plusieurs millions des travailleurs et des prolétaires de l'ancien monde trouveraient à s'établir avantageusement, et je m'appuie pour cela sur plusieurs autorités de poids. Leurs Excellences lord Dufferin et le marquis de Lorne ont spécialement étudié ce pays dans le but de connaître ses ressources au point de vue de sa colonisation et de son établissement, et se sont convaincus qu'il est admirablement constitué à ces deux points de vue. Les membres de l'Association britannique qui nous ont visités l'automne dernier nous disent la même chose, et chaque membre de cette Chambre qui est allé là confirme leur déclaration. Une de mes connaissances, M. John Mather, qui a été mon voisin pendant vingt ans, et à l'honnêteté, le jugement et la véracité duquel on peut se rapporter, m'a assuré que ces rapports sont absolument exacts. J'ai fait, quand j'étais dans le Nord-Ouest, la connaissance d'un monsieur dont le nom est là-bas sur toutes les lèvres et qui nous a, je crois, rendu de grands services durant les derniers troubles; je parle de M. Taylor, le consul américain à Winnipeg, qui m'assura, comme il avait assuré le public dans ses discours et ses écrits, que le Nord-Ouest possède le grenier du monde. J'ai été forcé de m'avouer que le Dominion a raison d'être fier de ce pays-là. Celui-ci est habité par une race jeune et vigoureuse, par la fleur du peuple canadien; c'est un pays où la température est parfois excessivement froide, mais en même temps salubre et fortifiante. Ses habitants portent sur la figure le témoignage de sa salubrité, les femmes ont un très beau teint rose, les hommes respirent la santé et la force. Je leur ai dit que je pensais qu'ils avaient trouvé la fontaine de Jouvence si longtemps cherchée en vain par Ponce de Léon. C'est un pays où un homme, avec quelques moyens mais avec du courage et de la persévérance, peut se créer une honnête aisance avec la plus grande facilité, où les travailleurs du monde peuvent marcher la tête haute et ne reconnaître pas de maîtres. Je conseillerai à tous ceux qui veulent résister à la magie de cette enchantresse de l'Ouest de ne pas en passer le seuil, car ceux qui s'y risquent deviennent ses esclaves à jamais. On a dit que la noblesse normande envoyée à la conquête de l'Irlande fut si enchantée de la beauté de cette île verdoyante, de l'amabilité des femmes, de la vaillance des hommes, qu'elle devint plus irlandaise que le peuple irlandais même. Je pense que la même chose arrivera à tous ceux qui pénétreront dans notre domaine de l'occident. J'espère que tous feront un voyage aussi agréable que le mien et reviendront de ce pays avec d'aussi doux et charmants souvenirs.

Le bill est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sur la clause 1ère,

M. POPE : Je propose de l'amender en ajoutant après le mot "dollars" dans la cinquième ligne, les mots "ou leur équivalent en argent sterling de la Grande-Bretagne."

L'amendement est adopté.

M. POPE : Je propose aussi de retrancher les mots "et comprenant aussi les intérêts de la compagnie dans les lignes de chemin de fer affermées par elle." Ceci s'applique aux lignes affermées, qui seront comprises dans les obligations que l'on se propose d'émettre, et par conséquent les droits de la compagnie sur ces lignes seront sauvegardés par les obligations pendant les cinquante ans à suivre. Ce que l'on veut, c'est que la compagnie puisse conserver le bail de ces lignes. Cela n'affecte en rien les droits du gouvernement tant que le prêt tout entier ne lui sera pas rem-

M. WRIGHT

boursé. On n'a pas le moins du monde besoin qu'elles garantissent les obligations; de fait, je ne crois que cela pourrait donner plus de valeur à celle-ci, tout en causant un préjudice sérieux à la compagnie.

M. BLAKE : Alors, sans doute, on fera un nouvel amendement en vue de créer un privilège semblable, je suppose à celui qui existera sur l'embranchement d'Algoma.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. BLAKE : Mais ce projet donnera au public en général, à qui l'on veut faire acheter ces obligations, une garantie moindre que celle qui est proposée dans les résolutions et dans le bill tel qu'il est actuellement, et tous les inconvénients que l'on a signalés comme pouvant résulter de la déclaration de la compagnie relativement à l'importance des lignes affermées, vont se produire vis-à-vis des porteurs d'obligations. Je ne veux pas recommencer la discussion, mais seulement répéter la proposition qui a été faite l'autre jour et qui, si je ne me trompe pas, a été acceptée; elle énonçait que l'affermage des lignes était essentiel au bon fonctionnement et au succès de l'entreprise, s'il fallait en croire la déclaration souvent faite de la compagnie, surtout son rapport, et le discours que son président a prononcé l'autre jour. On propose maintenant de ne pas comprendre dans les garanties que l'on offre au public qui souscrira les obligations les conditions essentielles pour le fonctionnement et le succès de l'entreprise, et par conséquent on rendra les obligations d'autant moins alléchantes.

M. POPE : Je puis dire que d'après les renseignements qu'elle a reçus, la compagnie pense que cela n'ôttera pas de valeur aux obligations, mais que sans cet arrangement il serait plus difficile de les placer.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je puis dire que la compagnie est d'opinion que le fait d'être une charge sur les lignes affermées affecterait la vente des obligations, parce que l'on croirait en Angleterre que les détenteurs seraient plus ou moins responsables de leur loyer. Je ne comprends pas moi-même la force de cette raison, mais c'est celle que l'on invoque; et la compagnie affirme hardiment qu'aux yeux des gens qui s'occupent de chemins de fer l'existence d'une hypothèque sur ces lignes, qui doivent recevoir un loyer au chemin de fer du Pacifique canadien, complique tellement les affaires qu'elle peut nuire à la vente rapide des obligations. Nous ne pouvons pas, naturellement, nous refuser d'aider autant que possible la compagnie dans la vente de ses obligations.

M. BLAKE : Je suis heureux que l'honorable premier ministre ait, sur une question au moins, différé de la compagnie du Pacifique canadien; mais tout en différant d'elle, il se rend à ses vœux, et il se peut que ce ne soit pas le seul cas où, malgré la différence des vues, la compagnie triomphe. L'honorable ministre dit qu'il veut l'aider à vendre ses bons. Je présume que les négociateurs anglais—et j'admets qu'ils se sont très souvent fait blaguer;—oui, j'admets qu'ils se sont fait très souvent tromper, mais je présume qu'ils ont une certaine dose de finesse qu'ils exerceront sur ce point-ci : Y aura-t-il un profit direct ou indirect à retirer de ces lignes affermées, ou n'y en aura-t-il pas? S'ils pensent qu'il y aura profit, ils penseront que la perte des obligations leur fera tort. Il est évident que s'ils croient que l'affermage des lignes nuira à l'entreprise principale, ils préféreront s'en dispenser. De deux choses l'une : ou le rapport est vrai, ou les bons sont moins alléchants pour le public.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne le pense pas. Le chemin est libre de toute autre obligation que ces bons; ces bons sont la première charge sur le chemin. Le chemin vaut beaucoup plus que ces obligations. Le public dit : Nous avons un privilège ici, nous n'avons pas examiné les garanties, nous nous contentons d'avoir une première hypothèque sur les \$35,000,000, et nous ne cherchons pas à savoir

s'il est de l'intérêt des porteurs d'obligations de payer le loyer et l'entretien des lignes affermées.

M. BLAKE : C'est possible. Si c'est vrai, cela contredit singulièrement les rapports que nous avons eus sur la valeur de ces lignes affermées. Mais pour arriver à faire ce qu'il désire dans l'intérêt du public qui souscrit, l'honorable premier ministre nous dit combien il importe de décider que cette obligation ne devrait pas exister—de fait il semble craindre que les souscripteurs ne veuillent point des obligations si elles portent en quoi que ce soit sur les lignes affermées.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit qu'ils ne les prendraient pas.

M. BLAKE : Qu'ils ne les prendraient pas à si bas prix, —que leur valeur serait rabaisée si elles couvraient les lignes affermées. Nous connaissons tous l'histoire de ce monsieur qui mit son nom sur une feuille de papier blanche et qui dit ensuite : Ceci valait un penny, maintenant ça ne vaut plus rien. Il en est presque ainsi maintenant. Les lignes affermées sont dans un tel mauvais état que si nous les mentionnons dans la garantie elles ôteront de la valeur à celle-ci. Mais si le souscripteur dit : J'ai une bonne affaire sans ces lignes; il y a des obligations qui pèsent sur elles et peut-être ne paient-elles pas leurs dépenses, et je pourrai être forcé de les payer pour elles. Vous voyez combien il importe que le souscripteur ait une affaire payante devant lui, et que les comptes soient tenus de telle manière que si ces lignes ne font pas leurs frais et qu'il y ait un léger déficit, on ne le fasse pas porter par le chemin principal. Ce souscripteur que l'on nous a montré si capricieux, et comme pouvant si vite s'effrayer si la garantie comprend les lignes affermées, peut dire : Je vois que le gouvernement du Canada a pris une garantie sur ces lignes, mais on ne nous en offre pas autant; pourquoi cela?—Oh! nous avons pensé que vous n'aimeriez pas cela; comme question de fait, ces lignes ne valent rien, et vous feriez mieux de les ignorer.—Alors, cela étant, il est possible que ces lignes ne paient pas leurs frais?—Oui, nous n'aimons pas à le dire, mais c'est le cas. De cette manière, il est évident que si les lignes affermées causent un déficit, celui-ci ne nous sera pas imputable? Voilà ce que j'ai indiqué à l'honorable premier ministre, je lui ai signalé l'importance d'un arrangement distinct. Je me figure que le souscripteur timide, en acceptant une garantie aussi incertaine, voudra voir à ce qu'on ne lui fasse payer d'aucune façon le loyer des lignes affermées au cas où leurs profits n'égaleraient pas leurs dépenses. Comme je l'ai fait voir, on ne pourvoit pas à cela. La compagnie a refusé de tenir ses comptes séparément. Elles tiennent les comptes du chemin de fer entier, ce qui rend impossible de savoir si les lignes affermées que l'honorable ministre pense devoir être si effrayante aux yeux du public qui souscrit, existe de fait, et la Chambre a rejeté les propositions faites par l'opposition en vue de faire tenir les comptes séparément pour que l'on sache si les lignes d'affermage rapportent des profits ou sont une source de pertes.

Sur la clause 3^{ème},

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est ici qu'il s'agit de mettre une obligation sur les lignes louées, tout comme on a fait à la dernière session pour l'embranchement d'Algoma. Je propose l'addition des mots suivants :

Et l'intérêt de la compagnie dans toute ligne de chemin de fer qui lui sera affermée sera aussi grevé du dit gage et de la dite charge au même degré et de la même manière que s'il eût été formellement compris comme étant ainsi grevé avec les propriétés et valeurs mentionnées au dit acte; pourvu que les droits conférés à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'exercer au besoin anciens des pouvoirs concédés à aucune des compagnies dont les lignes lui seront affermées, puissent être ainsi exercés dans le cas où et lorsque cet exercice sera spécialement sanctionné par le gouverneur en conseil.

Sur le préambule.

M. BLAKE : après les observations de l'honorable député d'Ontario-Ouest, il est à remarquer que les documents soumis à la Chambre font voir que sur la somme de \$700,000 prêtée à la dernière session pour l'équipement du chemin, \$286,000 seulement ont été employés à cette fin, et que la différence, \$414,000, a été employée pour construction. En conséquence la proposition qui est actuellement faite, et qui comporte que nous donnerions un million de dollars pour le matériel roulant et l'équipement fixe, est nécessaire, comme on l'admet maintenant, parce que les dispositions de la dernière session n'ont pas été suffisantes même pour compléter le chemin, d'après l'interprétation étroite, et, suivant moi, absurde, donnée au mot "compléter" au cours de la discussion. Les \$27,000,000 devaient être appliqués à compléter le chemin; sur ces \$27,000,000, \$1,700,000 étaient destinés à l'équipement, mais on n'a appliqué à l'équipement que \$286,000 sur ces \$1,700,000; \$1,414,000, que l'on devait appliquer à l'équipement, ont été appliqués à la construction, et nous donnons maintenant encore de l'argent pour compléter cet équipement, auquel on devait pourvoir à même les \$27,000,000; la somme qui devait être affectée à cela a été employée pour ce prétendu parachèvement, et l'on n'a pas pourvu à cet équipement.

M. POPE : L'ingénieur a rapporté que l'équipement était suffisant pour commencer cette exploitation. Mon honorable ami dit que ceci a été fait en mai. Je ne le crois pas; mais ça été fait; de sorte que peu importe quand. L'honorable monsieur peut comprendre comment ce \$1,000,000 est mis ici pour permettre de compléter le matériel roulant dont la compagnie aura besoin lorsque le chemin sera ouvert au trafic. L'ingénieur a rapporté à cette époque qu'il y avait assez de matériel roulant pour commencer l'exploitation de la ligne, mais non pour l'exploiter en grand.

M. BLAKE : J'ai ici—non littéralement, mais je l'ai dans une chambre très près d'ici—le rapport de l'ingénieur signé par lui-même, et fait à la dernière session. Ce rapport que m'a passé sir Charles Tupper, contient les détails de l'estimation de \$27,000,000 et il comprend \$1,700,000 pour le matériel roulant, et le reste pour la construction. Il a alors estimé qu'il faudrait \$1,700,000 pour l'équipement. Un peu plus tard, il déclare qu'il ne faut que \$286,000 pour l'équipement, mais que l'on a besoin de la balance pour parachever la ligne, et il prend les \$1,400,000 réservés pour l'équipement, et les affecte à la construction; et après cela, avant que le chemin soit parachevé, la compagnie vient nous dire qu'il faut \$1,000,000 pour l'équipement et quelques centaines de mille dollars ou quelques millions additionnels pour l'équipement fixe; de sorte qu'il est clair que l'on a joué avec ces estimations, et que l'on a employé la somme parce que l'on en avait besoin pour la construction. L'ingénieur a déclaré qu'il réservait une somme égale pour le parachèvement, c'est-à-dire \$1,700,000. La compagnie a trouvé qu'elle n'avait pas assez d'argent pour finir la ligne, et elle a appliqué \$1,400,000 pour le parachèvement, et maintenant elle dit : Nous avons encore besoin d'argent, et il est évident que c'est parce que les estimations de l'année dernière n'ont pas été justifiées, même en interprétant comme on l'a fait le mot "parachèvement," ce que vous pouvez examiner mais non toucher.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

Les amendements sont lus pour la deuxième fois et adoptés en concours, sur division.

SUBSIDES—IMPRESSIONS ET ANNONCES DU GOUVERNEMENT.

M. SOMERVILLE (Brant) : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un sujet très important, relativement

aux dépenses publiques, et, à cette période avancée de la session, je serai aussi bref et aussi concis que possible. J'ai beaucoup étudié la question que je vais soumettre à la Chambre, et j'ai constaté que les sommes suivantes ont été dépensées pendant l'année pour impressions et annonces, en dehors des contrats réguliers d'après le rapport de l'auditeur général : annonces, \$54,079.85 ; impression de brochures, cartes, etc., pour le département de l'agriculture, \$81,657.06 ; la moitié du montant payé pour la brochure du révérend M. Bray, qui a été débitée au terres fédérales, \$2,500 ; papier employé à l'impression de brochures, \$27,660.79 ; annonces et impressions pour le chemin de fer Intercolonial, \$28,319 ; impression de la liste du service civil, \$7,688.74 ; total dépensé complètement en dehors du montant payé aux entrepreneurs des impressions du parlement et des départements, \$201,915.44. Avant d'aller plus loin, je désire parler d'une déclaration que l'honorable ministre des douanes a faite à la Chambre l'autre soir, au sujet de ce que j'avais dit relativement au montant payé par ordre de la cour de l'Échiquier, conformément à un jugement rendu par ce tribunal, à McLean, Roger et Cie, pour dommages par eux soufferts parce que des impressions qui auraient dû être comprises dans leur contrat avaient été exécutées par d'autres personnes. Le ministre des douanes a dit :

J'attire l'attention sur l'erreur, tout à fait involontaire, je n'en doute pas, de l'honorable député de Brant au sujet de la longueur du temps couverte par l'action intentée par M. McLean et Roger et au moyen de laquelle ils ont obtenu un verdict de plus de \$69,000. Il a dit que cette période s'étendait à une année d'impression faite sous cette administration, et pour le prouver d'une manière satisfaisante, il dit que l'action ne fut intentée qu'un an ou dix-huit mois après l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement. L'action ne fut intentée qu'un an ou dix-huit mois après l'entrée en office de ce gouvernement, et ce ne fut seulement qu'après la dernière session du parlement qu'elle fut finalement déterminée sur le jugement de la Cour de l'Échiquier. L'honorable député se trompe lorsqu'il dit qu'elle couvrait une partie de l'impression faite par la présente administration—je crois pouvoir le démontrer, vu que j'ai les dates et les items dans mon bureau, et je serais heureux de prouver à l'honorable député qu'il est dans l'erreur.

M. SOMERVILLE (Brant). J'ai été ainsi renseigné par une autorité dont je n'ai pas raison de douter, mais si l'honorable député veut bien me montrer quelque chose qui me convainque, je serai convaincu. Je crois bonne mon autorité, et je n'admettrai pas que je sois dans l'erreur tant que je n'aurai pas vu les preuves dont parle l'honorable député.

M. BOWELL : D'après ce que je sais de l'honorable député, je ne m'attendais pas à ce qu'il admette qu'il a tort. Je le remercie de la confiance qu'il a en moi. Il n'est pas prêt à admettre mon exposé, quoique je lui dise que j'ai la preuve de son exactitude, mais il dit qu'il est renseigné par une bonne autorité.

Cour de l'Échiquier.—Alexander McLean et John Charles Rogers vs. la Reine.

Action intentée par pétition de droit, en date du 14 janvier 1880. Pétition produite le 22 avril 1881. Jugement pour la période s'étendant du 1er octobre 1874 au 31 octobre 1879. Montant du jugement, \$69,781.43.

Or, M. l'Orateur, la Chambre se rappelle que les élections ont eu lieu en septembre 1878, et que le gouvernement s'est formé au mois d'octobre de la même année, et en conséquence, d'après ce registre, un an et un mois se trouvaient compris dans ce jugement rendu par la cour de l'Échiquier, et accordant à MM. McLean et Roger des dommages sur le compte produit. Je crois avoir répondu d'une manière satisfaisante à la déclaration du ministre des douanes, et la Chambre verra maintenant qu'il m'a fait une injustice en faisant la déclaration qu'il a faite à la Chambre. Je vais, en outre, parler d'une déclaration faite par l'honorable député de Cardwell (M. White), relativement à—

M. BOWELL : Je demanderai à l'honorable monsieur, avant qu'il aille plus loin—car si je me suis trompé, je serai heureux que l'on me corrige—s'il a examiné le registre, pour voir quelles dates renferme ce compte depuis septembre 1878 jusqu'à octobre 1879 ; ou s'il a seulement pris note des dates ?

M. SOMERVILLE : J'ai seulement pris note des dates.

M. BOWELL : Alors vous n'avez pas examiné le compte pour voir si quelque partie de l'ouvrage a été exécuté depuis les élections de 1878 jusqu'à 1879 ?

M. SOMERVILLE (Brant)

M. SOMERVILLE : Il comprenait un an et un mois de l'administration du gouvernement actuel, et je suppose, d'après l'ouvrage qu'il a donné depuis à des personnes du dehors, qu'il ne peut y avoir de doute quant à la quantité qu'il a donnée pendant cette année et un mois.

M. BOWELL : Vous vérifiez l'opinion que j'ai de vous.

M. SOMERVILLE : Dans tous les cas, je crois avoir établi que la déclaration que j'avais faite était exacte. Je n'ai parlé d'aucune quantité d'ouvrage exécuté sous l'administration actuelle ; mais je crois avoir établi au delà de tout doute que le ministre des douanes m'a fait une injustice par sa déclaration, et que ce que j'avais dit était exact. Je désire aussi parler d'une autre question qui a été discutée dans cette circonstance, relativement à la publication du rapport de la commission géologique. L'honorable député de Cardwell (M. White) a dit, au cours de ce débat, relativement au rapport de la commission géologique :

Autrefois l'ouvrage était imprimé, je crois, par M. John Lovell, de la ville de Montréal. Lorsque les membres de la gauche arrivèrent au pouvoir, on transporta la besogne au bureau du *Herald*, dont feu le sénateur Penny et M. Wilson étaient alors propriétaires. L'ouvrage resta dans le bureau jusqu'au changement de gouvernement et alors le directeur-gérant de la *Gazette de Montréal* voyant qu'un travail de ce genre avait été fait au bureau du *Herald* de Montréal, demanda qu'on le fit faire au bureau de la *Gazette*, où il a été exécuté depuis ; mais le prix convenu maintenant pour l'avenir est beaucoup moins élevé que le prix payé au bureau du *Herald* pendant qu'il a eu l'ouvrage.

Je désire citer, en outre, une remarque du chef du gouvernement, qui a dit, comme je vois dans les *Débats* :

L'honorable député dit que le rapport géologique a été imprimé à Montréal, d'après ses ordres, parce que le directeur général y réside. Sous son administration, l'ouvrage a été donné au *Herald* de Montréal, à un prix plus élevé que celui que l'on a payé depuis à la *Gazette* de Montréal.

Maintenant, M. l'Orateur, je désire montrer l'exactitude de la déclaration que j'ai faite en cette occasion à l'aide d'une autorité que la Chambre trouvera bonne, je crois ; elle ne devrait pas être contestée, du moins par les députés de la droite. Je donne comme autorité la *Gazette* de Montréal, relativement aux prix payés pour cet ouvrage sous l'administration Mackenzie. La *Gazette* de Montréal, en date du 18 avril, disait :

Pendant l'administration de M. Mackenzie, et pendant les premières années que la *Gazette* l'a imprimé, il a été imprimé à ce que l'on appelle des prix confidentiels, c'est-à-dire 50 cents par 1,000 emmes, mais le gouvernement a récemment changé ceci, et il paie maintenant ce qui est connu sous le nom de prix d'Ontario, c'est-à-dire 35 cents.

Je désire aussi citer le *Mail* de Toronto, l'organe du gouvernement dans Ontario, qui a dit, le 21 avril :

On a constaté que le gouvernement avait simplement maintenu, pour l'impression des rapports de la commission géologique, le système inauguré par le gouvernement Mackenzie. La seule différence sous les deux administrations, c'est que l'on paie aujourd'hui beaucoup moins cher qu'on ne l'a fait de 1874 à 1878. Durant cette période, le coût de l'impression des rapports de la commission géologique a été de 50 cents par mille, tandis qu'il n'est maintenant que de 35 cents.

Je crois maintenant avoir démontré par ces autorités que l'ouvrage a été exécuté sous l'administration Mackenzie à raison de 50 cents par mille. La *Gazette* de Montréal le dit, le *Mail* de Toronto le dit, et je crois que les registres de la Chambre le diront ; en conséquence il ne peut y avoir aucune contestation à ce sujet. Je veux maintenant montrer à la Chambre que les dires de la *Gazette* de Montréal et du *Mail* de Toronto sont entièrement inexacts, et pour cela, je renverrai la Chambre au compte publié dans le rapport de l'auditeur général, à la page 209. Le compte de l'ouvrage est publié en entier, et il indique que 3,500 exemplaires du rapport ont été publiés aux ateliers de la *Gazette* de Montréal. La composition ordinaire, a été payée les prix suivants : 181,000 emmes, composition ordinaire à 50 cents ; 434,000 emmes de catalogue à 75 cents ; 25,000 emmes de table à \$1 ; soit en tout 640,000 emmes à un prix moyen de 69 cents par mille. Je crois avoir établi au delà de tout doute la vérité de l'assertion que j'ai faite, savoir, que l'on paie main-

tenant pour cet ouvrage beaucoup plus cher que l'on n'a payé sous le régime Mackenzie. J'ai établi par des extraits du *Mail* de Toronto et de la *Gazette* de Montréal, et je puis citer le rapport de l'auditeur général pour démontrer qu'il croit aussi que l'on paie un prix exorbitant pour cet ouvrage. Dans une lettre adressée au directeur de la commission géologique, il dit :

Veillez me dire pourquoi votre rapport pour 1881-82 et le rapport de M. Macoun ont été imprimés aux ateliers de la *Gazette* de Montréal, au lieu de l'être par les entrepreneurs du parlement, à Ottawa. J'estime la différence du coût à \$791.16.

Je crois avoir établi au delà de tout doute que les assertions que j'ai faites au sujet de cet ouvrage donné à la *Gazette* de Montréal étaient exactes; et en conséquence j'abandonne cette partie de la question. Je désire maintenant appeler l'attention de la Chambre sur un autre sujet mentionné dans le rapport de l'auditeur général, et dont il a déjà été question dans cette Chambre, savoir, l'impression de la liste du service civil par le *Courrier de Saint-Hyacinthe*. L'auditeur général a essayé à plusieurs reprises, comme on peut le voir par les lettres que renferme son rapport de l'année dernière et celui de l'année précédente, de surmonter la difficulté qui s'est élevée relativement aux prix à être payés par le gouvernement pour les impressions exécutées par des personnes du dehors. L'auditeur général s'efforce, je suppose, de remplir son devoir à ce sujet, et il a eu de la difficulté à amener le gouvernement à croire qu'il avait raison, ou, dans tous les cas, à lui faire approuver la position qu'il a prise, relativement aux paiements à être faits pour l'ouvrage de cette sorte. Le coût d'impression de la liste du service civil s'élève à un chiffre considérable. Le gouvernement a jugé à propos d'acheter pour le propriétaire du *Courrier de Saint-Hyacinthe* les caractères nécessaires à la publication de ces listes, au coût de \$3,931.12, ce qui aurait dû être donné aux entrepreneurs réguliers à un prix beaucoup plus réduit. L'auditeur général fait remarquer au sous-secrétaire que l'on a exigé \$1,857.84 de plus que le prix que les entrepreneurs réguliers du gouvernement n'auraient pu exiger d'après leur contrat. Mais, contrairement à l'opinion exprimée par l'auditeur général, que ce montant devrait être déduit du compte produit par le *Courrier de Saint-Hyacinthe*, le bureau du trésor, après avoir examiné l'affaire, a décidé de ne pas tenir compte de l'opinion de l'auditeur général et de payer ce montant à ce journal, en dépit de la protestation de l'auditeur général.

Je remarque que le secrétaire d'Etat a un autre favori cette année. Le rapport de la commission chinoise a été donné à la *Minerve* et imprimé par ce journal. Je vois qu'il y a dans les estimations supplémentaires une somme de \$4,369.60 pour le paiement de cet ouvrage. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ce compte, mais je suis parfaitement convaincu que l'ouvrage a été exécuté à ce que l'on appelle des taux confidentiels, et que le prix payé excède considérablement celui auquel il aurait été fait par les entrepreneurs réguliers du parlement. Je crois qu'un honorable membre de cette Chambre a des intérêts, sinon directs, du moins indirects dans ce journal, qui est publié dans la ville de Montréal.

Le ministre de la milice a aussi ses favoris, et il y a deux ans il a acheté pour M. Foote, du *Chronicle* de Québec, des caractères pour l'impression de la liste de la milice. Je constate que cette année la liste de la milice a encore été publiée sous la même forme, et, je suppose, par la même personne. Je remarque en outre que non seulement cette liste a été publiée sous cette forme, mais aussi que le ministre de la milice a jugé à propos de la publier dans son rapport. Il a fait composer de nouveau cette liste à Ottawa et elle forme un certain nombre de pages, et augmente ainsi le coût du rapport. Je comprends aisément pourquoi il a fait donner l'ouvrage à son ami de Québec. Je présume que cela devrait être regardé comme un casuel légitime, et il semble qu'il n'ait pas seulement été nécessaire d'imprimer

cette liste sous une forme spéciale, mais qu'il a aussi fallu que le ministre la fit imprimer à Ottawa et insérer dans son rapport annuel: Je ne puis voir la nécessité pour le gouvernement de faire des extravagances de ce genre:

Quelques mots maintenant au sujet des annonces données aux journaux par le gouvernement. Tout député qui veut donner à ce sujet la moindre attention doit arriver à la conclusion que le gouvernement fait beaucoup d'extravagance dans la distribution du patronage des annonces aux journaux canadiens. Les annonces données l'an dernier par le gouvernement, d'après l'auditeur général, se sont élevées à \$54,079.85. Je vais donner quelques-uns des items: l'*Intelligencer* de Belleville, l'organe du ministre des douanes, \$271.86; le *News* de Berlin, \$232.82; le *Times* de Brockville, \$206.80; la *Gazette* de Montréal, \$737.70; le *Herald* de Montréal, \$246; le *Shareholder*, \$719.90; le *Star*, \$619.80; le *Chronicle* de Québec, 808.31; le *Mail* de Toronto, \$1,278.55; et d'autres montants en proportion, je suppose, de l'importance et de l'influence des organes du gouvernement. Dans la ville d'Ottawa, je vois que le *Citizen* a reçu \$515.17, et l'*Investigator* \$147.90.

M. LISTER: Quel est ce journal-là ?

M. SOMERVILLE (Brant): Il y a quelque chose d'étrange au sujet de ce journal. Je vois qu'il est publié semi-occasionnellement dans la ville d'Ottawa. Il fait son apparition une fois l'an, à la veille de la convocation des Chambres, et j'ai ici un spécimen de cette publication. Ses articles de fond sont consacrés à l'éloge des qualités de quelques ministres de la Couronne—et je n'ai aucun doute qu'ils n'aient plusieurs qualités—et de leurs capacités comme ministres de la Couronne. Vous voyez le format de ce journal, et je ne crois pas qu'il ait une grande circulation en dehors de cet édifice. Je sais que nous sommes tous favorisés d'un numéro ici, mais je n'en vois jamais un deuxième. Je constate que ce petit journal contient une annonce du département des travaux publics, une autre du département de l'agriculture, une autre du sous-commissaire des terres de la Couronne, une autre du département des travaux publics une autre du département de la marine, une autre au sujet du chemin de fer Intercolonial, une autre du département des travaux publics, une autre du département des postes et une autre du revenu de l'intérieur. Je crois que cela est très bien pour le petit *Investigator*, et ce journal a reçu \$147.90 pour l'ouvrage qu'il a fait l'an dernier. Puis le *Leader* de Régina a eu \$1,710.68, et je crois pouvoir parler d'un compte produit par ce journal.

Une VOIX: Qui en est le rédacteur ?

M. SOMERVILLE (Brant): M. Nicholas Flood Davin, et il semble être un favori particulier du gouvernement actuel. Je vois dans le rapport de l'auditeur général, à la page 367, que le *Leader* de Régina a publié les règlements concernant les mines, et dans une charge qui contribue à former le montant que je mentionne, je vois que l'imprimeur de la Reine a jugé à propos d'élever le montant du compte produit, ce monsieur croyant évidemment que l'homme du *Leader* de Régina ne connaissait point sa besogne, qu'il n'avait pas demandé assez, et en conséquence il a augmenté de \$31.93 le montant du compte. Je constate qu'il a agi avec la même libéralité au sujet du *Times* de Winnipeg, le compte de ce journal pour la publication des règlements concernant les mines ayant été augmenté de \$35.78. Je vois en outre que le *Mail* de Brandon a produit un compte pour le même, et que l'imprimeur de la Reine a augmenté le nombre de lignes dont le propriétaire avait demandé le paiement, et que ce dernier a reçu un montant plus élevé que celui qu'il avait demandé en premier lieu. Je crois que l'on doit admettre, d'après ces faits, que le gouvernement agit d'une manière très paternelle à l'égard de ses journaux, et il est évident aussi que les officiers du gouvernement s'imaginent que ceux qui publient des journaux amis du gouvernement ne connaissent pas leur besogne, et ne savent pas demander

assez, et lorsque leurs comptes sont produits au département le montant en est élevé au chiffre que le gouvernement croit qu'ils méritent de recevoir.

C'est certainement là les traiter avec beaucoup de générosité. Je dirai, à ce sujet, que je crois que l'on gaspille chaque année un montant considérable par ce mode d'annoncer. Lorsque le gouvernement demande des soumissions pour des contrats, les annonces sont distribuées par tout le Canada, peu importe si les annonces peuvent ou non être avantageuses au gouvernement ou au pays. Je crois que l'on gaspille énormément d'argent de cette manière, et il est évident que l'argent est dépensé plutôt dans le but de subventionner les organes du gouvernement que de favoriser le service public.

Outre ce montant de \$51,079.85 que j'ai dit avoir été par les divers départements pour annonces, je vois que l'on a payé \$28,319 pour annonces et impressions pour le chemin de fer Intercolonial. Cet ouvrage a été distribué principalement aux organes du gouvernement dans les provinces maritimes, quelques-uns d'entre eux recevant des sommes très considérables, qui se sont élevées, dans certains cas, à \$1,000.

Je désire signaler à la Chambre quelques faits relativement à l'ouvrage donné par le département de l'agriculture. Je vois ce qui suit dans le *Citizen* d'Ottawa, en date du 22 avril, sous le titre : " Faits relatifs aux brochures " :

Le nombre de brochures, publiées et distribuées par le département de l'agriculture en 1884 a été de 2,597,579. Le coût total de ce service a été de \$80,066.01 pendant l'année du calendrier, y compris le papier, et tous les frais de transport.

En consultant le rapport de l'auditeur général, je vois que le *Citizen* d'Ottawa n'a fait une erreur que de \$27,660.79. Cela peut probablement s'expliquer facilement par le fait que le *Citizen* d'Ottawa est un des favoris du gouvernement, et reçoit sa part de patronage, quelquefois d'une manière très libérale. Cette année les propriétaires de ce journal n'ont pas été favorisés aussi considérablement que les années précédentes, mais ils ont reçu une avance de \$1,600 pour de l'ouvrage qu'ils n'ont pas fait, qu'ils n'ont pas livré, et dont ils ne peuvent rendre compte. Outre cela, ils ont reçu plus de \$500 pour des annonces, soit un total de plus de \$2,100 pour l'an dernier. Je ne suis pas surpris de la déclaration du *Citizen*, que j'ai citée dans ce journal, et dont j'ai prouvé d'une manière concluante l'inexactitude. Il est évident que l'intention des organes du gouvernement, de la *Gazette* de Montréal, du *Mail* de Toronto, et du *Citizen* d'Ottawa, est de représenter sous un faux jour tout ce qu'ils peuvent relativement à cette question des impressions; mais je sens qu'il est de mon devoir, comme membre de cette Chambre, de révéler les faits qui se rapportent à ce sujet, afin que le pays les comprenne parfaitement. Et, à propos des brochures publiées par le département de l'agriculture, je ne crois pas qu'elles soient distribuées de manière à profiter au pays. Depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai été surpris de la manière dont cette littérature est donnée aux membres de cette Chambre pour être distribuée dans Ontario et les autres provinces.

On nous dit que cette littérature est préparée et imprimée à grands frais, pour attirer ici des immigrants, et lorsque nous venons ici, nous voyons des députés qui sont occupés activement dans cette Chambre, pendant trois mois, à adresser à leurs commettants des brochures qui ont été imprimées par ordre du département de l'agriculture. Je crois pouvoir dire que des tonneaux et des tonneaux de cette littérature, qui est censée être publiée pour engager les immigrants à venir dans ce pays, sont envoyés par les députés à leurs commettants, pour leur montrer qu'ils se souviennent d'eux ici. Je crois que l'on devrait mettre fin à ce système. Je ne crois pas que le fait de répandre ce genre de littérature dans le pays fasse aucun bien aux députés ou à leurs commettants, ou contribue à augmenter la population de notre pays. Si elle doit être répandue, on devrait la ré-

M. SOMERVILLE (Brant)

pandre dans des pays où nous pouvons attendre des immigrants.

Je désire maintenant appeler l'attention de la Chambre sur quelques-unes de ces publications, et donner quelques détails touchant les prix auxquels elles ont été imprimées, puis dire quel est le nombre d'éditions qui ont été publiées. Je crois qu'il importe que la Chambre connaisse ces faits, que j'ai pris beaucoup de peine à recueillir; et je désire déclarer ici que, d'après l'expérience que je possède dans le journalisme et l'imprimerie, je suis sûr que ce que je vais dire est strictement vrai sous tous les rapports, et incontestable.

Je défie n'importe qui, membre de cette Chambre ou non, de critiquer mes assertions, et de critiquer les chiffres que je vais donner. On a imprimé un grand nombre d'éditions du rapport des fermiers; et pour montrer comment ce patronage a été distribué, je désire dire que le journal dont je vais parler le premier, le *Spectator*, de Hamilton, appartient à une compagnie composée de MM. Southam et Carey, et de quelques autres messieurs, et que la même compagnie possède une imprimerie de jobs en rapport avec le journal le *Mail*, de Toronto. Je vois qu'en juillet 1883, cette compagnie a reçu une commande de 50,000 exemplaires du rapport des fermiers, pour lesquels on lui a payé \$3,134.40. En mai 1884, elle a reçu une autre commande de 53,000 exemplaires, pour lesquels on lui a payé \$3,458.86. L'imprimerie de jobs du *Mail*, qui appartient à la même compagnie, a aussi reçu en mai 1884, une commande de 51,158 exemplaires de la même publication, lesquels ont coûté \$3,126.04. Puis je vais que la compagnie du *Spectator* a produit un compte, sans date, pour 51,479 exemplaires, pour lesquels elle a reçu \$2,979.99. Je présume que la date était la même que celle à laquelle l'autre commande a été donnée à la même compagnie pour le même ouvrage. L'auditeur général, dans son rapport, fait remarquer que ce compte ne porte point de date. La même compagnie a encore été favorisée de la publication de ce que l'on appelle le *Guide*. Le 26 juin 1883, elle a livré 54,000 exemplaires de ce livre, pour lesquels elle a reçu \$3,205.68. Le 18 août 1883, elle a reçu une autre commande de 31,000 exemplaires, pour lesquels on lui a payé \$1,992.81, et je constate qu'il faut ajouter à ce montant \$1,500, qu'elle avait retirés l'année précédente en à compte, et que mentionnait l'auditeur général dans son rapport précédent. Le montant entier payé pour cet ouvrage à la compagnie du *Spectator* a été de \$17,897.18; et elle a aussi reçu, en outre, des annonces pour \$301.02; de sorte que la compagnie du *Spectator* de Hamilton a reçu pendant l'année dernière, pour impressions et annonces, un montant de \$18,193.20.

Je vais maintenant entrer dans quelques détails au sujet de ce compte. On a payé pour la composition, à 35 cents par mille sur ces commandes, \$747.04, ce qui aurait coûté, au prix des entrepreneurs, 10 cents par mille, \$71.20, de sorte que l'on a payé à la compagnie du *Spectator* \$675.84 de trop pour la composition. On lui a payé pour l'impression 20,865 tokens, à 30 cents, \$6,259.50. On lui a permis de demander le paiement de 20,865 tokens de 250 impressions chacun—car c'est là ce que signifie un token—lorsque 10,433 tokens seulement ont été imprimés, ce que les entrepreneurs auraient fait, à raison de 10 cents par token, pour \$1,043.30; de sorte que pour l'impression seule on a payé \$5,216.20 de trop à la compagnie du *Spectator*. Je ne vois pas pourquoi l'on permettrait à ces journaux, qui sont favorisés du patronage du gouvernement, de demander le paiement d'ouvrage qu'ils n'ont pas fait. Je vois par les comptes qui ont été produits qu'on ne leur laisse pas seulement exiger le paiement du double de l'ouvrage qu'ils ont réellement fait, mais encore qu'ils sont payés pour cet ouvrage à raison de 30 cents par token, tandis que les imprimeurs du gouvernement n'ont droit qu'à 10 cents par token, ce qui, à mon avis, est une grande injustice. Pour coudre, couvrir, plier en cartes, etc., la compagnie du *Spectator* a exigé \$10,425 pour le

rapport des fermiers et le *Guide*. On aurait pu faire exécuter cet ouvrage à l'entreprise, aux prix ordinaires des relieurs, \$7 par mille, soit \$2,030, ce qui montre que l'on a payé \$8,395 de trop à la compagnie du *Spectator* pour la reliure. De sorte qu'elle a reçu pour ces ouvrages \$13,287.04 de plus que les prix réguliers d'ouvrages, qui ont coûté \$17,897.18.

Il ne fallait pas seulement alimenter le *Spectator* de Hamilton au taux de \$18,000 par année, mais ce même rapport des fermiers a été donné au bureau du *Herald* de Montréal; car je vois que le 19 février 1884—je crois que c'était avant que l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) devint propriétaire de ce journal—le *Herald* de Montréal a reçu une commande de 50,000 exemplaires de cette même brochure qui a été imprimée par le *Spectator* de Hamilton, pour lesquels on lui a payé \$2,767.20, les mêmes prix extravagants payés au *Spectator* de Hamilton.

Je constate que le gouvernement ne distribue pas seulement ce patronage aux journaux qui l'appuient, mais encore qu'il n'oublie pas ses autres amis, car je vois que l'on favorise la compagnie de steamers Allan, à laquelle on a accordé récemment une subvention de \$126,000 par année pour transporter les malles—ce qui est regardé par ceux qui savent ce que vaut ce service comme étant le double de ce que l'on devrait payer pour cela—en insérant gratuitement ses annonces dans ces brochures. L'intérêt du pays ne demande pas que l'on favorise la ligne Allan plus que toutes les autres lignes de steamers en imprimant et distribuant ses annonces aux frais du gouvernement.

Je vais maintenant m'occuper un peu du patronage qui a été donné à la *Gazette* de Montréal. Je vois que la *Gazette* a été favorisée de l'impression d'une brochure touchant la Colombie-Anglaise, l'année dernière, et qu'elle a publié cinq éditions de cette brochure—brochure de 32 pages avec couverture et carte. Le compte a été produit le 5 octobre 1883, pour 185,000 exemplaires; en janvier 1884, 140,000; en mars 1884, 54,000; en avril 1884, 56,000; en juin 1884, 25,250; soit en tout, en un peu plus de huit mois, cinq éditions formant 460,250 exemplaires, au coût de \$9,211.15. Je constate que la composition de ces brochures a été payée quatre fois, bien que l'on se soit servi de planches stéréotypées pour leur impression, et que la composition a été payée au taux de 35 cents par 1,000, ce qui, multiplié par 4, forme un montant total payé au taux de \$1.40 par mille, soit quatorze fois plus que le taux des entrepreneurs, qui est de 10 cents par mille. J'admets que le montant payé pour la composition, n'est pas très élevé, parce que ce n'était pas une brochure volumineuse. Elle comprenait 32 pages et contenait 185,000 ems, mais néanmoins la différence payée à la *Gazette* de Montréal, comparée aux taux des entrepreneurs, s'élevait à \$117.30. On a payé pour l'impression de ces brochures, 11,046 tokens à 30 cents, \$3,313.80, lorsque l'on a réellement imprimé que 5,523 tokens, que l'entrepreneur aurait imprimés à raison de 10 cents par token, soit \$552.30, ce qui démontre une surcharge de pas moins de \$2,761.50 pour l'impression, de plus que ce que les entrepreneurs auraient demandé, soit cinq fois le prix des entrepreneurs. Pour relier 460,250 exemplaires, on a exigé \$4,768.02, et l'ouvrage aurait pu être fait pour \$4 du mille dans n'importe quel atelier de reliure, ce qui aurait formé \$1,841, soit \$2,927.02 de trop de payés pour la reliure. Voici les surcharges dont je viens de parler :

Surcharges payées pour la reliure.....	\$2,927 02
“ “ la composition.....	117 30
“ “ l'impression.....	2,761 50
	<hr/> \$5,805 82

Ainsi, pour un ouvrage qui a coûté en tout, \$9,211.15, on a exigé \$5,805.82 en sus des profits ordinaires du métier. Mais ce n'est pas tout ce que la *Gazette* de Montréal a reçu pendant l'année dernière, sous forme de patronage du gouvernement, car les comptes publics révèlent les paiements suivants :

Brochures pour le département de l'immigration.....	\$9,211 15
Impression du rapport géologique.....	2,876 14
“ des rapports concernant les plantes fossiles.....	126 45
“ des procès-verbaux de la Société Royale.....	5,321 29
Avances pour ouvrage en voie d'exécution.....	1,500 00
Annouces.....	737 70
	<hr/> \$19,772 73

Et je vois que l'on fait une avance pour de l'ouvrage en marche, et sous ce rapport la *Gazette* est dans la même position que le *Citizen* d'Ottawa. Il est très commode pour les organes du gouvernement fédéral que ce dernier se fasse leur banquier. Lorsqu'ils sont à bout de ressources ils tirent sur le gouvernement des sommes variant de \$500 à \$1,500. La *Gazette* a retiré pour de l'ouvrage en marche \$1,500, et a reçu pour des annonces \$737.07, soit un total de \$19,772.73 qu'elle a reçu pour annonces et impressions. On dit que je n'ai pas le droit d'inclure dans ce montant la somme payée pour l'impression des procès-verbaux de la Société Royale. Il est vrai que ce compte n'a pas été produit au nom de la *Gazette*, mais la commande a été donnée à Dawson Frères, de Montréal, qui font faire leurs impressions aux ateliers de la *Gazette*, et ce rapport a été imprimé là, car il porte la marque *Gazette*. Il faut avouer que la *Gazette* a eu à fournir le papier, pour l'impression du livre, et en payer la reliure; et d'après les comptes transmis au gouvernement, il est impossible de dire combien ont coûté la reliure et le papier. Déduisez \$1,772.73 pour le papier employé pour la publication du livre et pour la reliure, et c'est deux fois le montant que l'on pourrait raisonnablement allouer pour cet ouvrage; la *Gazette* de Montréal a empêché, l'année dernière, \$18,000 pour impressions et annonces. Je ne sache pas que les "exigences de parti" demandent que l'on paie à la *Gazette* cette somme exorbitante pour des impressions du gouvernement.

Le paiement de ces fortes subventions, aux principaux organes du gouvernement, à Montréal ou ailleurs, n'est pas dans l'intérêt du pays, ni un crédit pour le gouvernement. En outre, je crois qu'il y a une loi relativement à l'indépendance des membres du parlement, qui prescrit qu'aucun membre du parlement ne doit avoir un intérêt quelconque dans un contrat du gouvernement. Je ne dis pas qu'un membre de cette Chambre ait un intérêt direct dans la *Gazette*, mais l'opinion générale est, je crois, qu'un homme, qui occupe un siège ici à un intérêt indirect dans ce journal. Ça n'ajoute pas à l'indépendance du parlement que par l'organisation d'une compagnie un membre de cette Chambre puisse avoir un intérêt dans le patronage du gouvernement, et que l'on paie ces prix exorbitants.

Je vois que le *Chronicle* de Québec a encore été favorisé. Il ne suffisait pas que l'honorable ministre eût acheté des caractères pour M. J. J. Foote, du *Chronicle* de Québec, pour lui permettre d'imprimer les listes de la milice, mais on l'a favorisé de quatre éditions de la brochure "Ce que disent les cultivateurs," depuis le 10 avril 1883 jusqu'en février 1884, et le montant payé au *Chronicle* de Québec est de \$3,780.46. La composition a été payée, considérant le nombre d'éditions publiées, \$1.13 au lieu de 10 cents, soit 11 fois le prix des entrepreneurs. L'impression a été payée 30 cents au lieu de 10 cents, et pour le double de la somme d'ouvrage réellement exécuté.

Je ne parlerai pas d'un bien plus grand nombre de ces comptes intéressants, mais il y a un document qui mérite une attention spéciale, savoir, la brochure que vous avez tous eu l'occasion de voir ici l'autre soir, lorsque le député de Queen, I. P. E., (M. Davies) l'a exhibé, la fameuse brochure publiée par le Rév. A. J. Bray, de Montréal, au sujet de la politique nationale. Il y a une histoire liée à cette brochure. Mes renseignements me permettent de dire que la spéculation a été arrêtée à Montréal par le rév. M. Bray et quelques associés, dans le but de lancer un plan d'annonces.

Ils formèrent une compagnie pour cette fin, et, après avoir sollicité des commandes et obtenu un grand nombre d'annonces, ils crurent qu'il serait bien de demander au gouvernement un morceau.

Le Rév. A. J. Bray a été utile au gouvernement sous plusieurs rapports dans le passé; il était un ami du gouvernement, et il a cru naturellement que le gouvernement patronnerait très probablement son petit livre. Je n'ai pas besoin de parler des matières de ce livre. On a démontré qu'au lieu d'être utile pour attirer ici l'immigration, il était pire qu'inutile. On a affirmé que M. Stewart, qui publie maintenant le *Times*, était intéressé dans cette publication. Le ministre de l'agriculture a dit l'autre soir qu'il avait donné la commande pour cet ouvrage à M. Stewart. Je ne contesterai pas l'exactitude de sa déclaration, mais M. Stewart agissait pour le rév. M. Bray dans cette transaction, et il n'a point participé au butin dans cette affaire. Il a soumis pour l'ouvrage, comme l'ont fait tous les journaux et toutes les imprimeries de *jobs* de Montréal. Sa soumission s'est trouvée la plus basse, et il a eu l'ouvrage, mais il n'a reçu aucune partie du butin donné au Rév. A. J. Bray au sujet de la publication de cette brochure. Il me semble que le gouvernement a dû lui-même rougir de cette affaire, pour la seule raison que je vois, par les registres de la Chambre, que le premier ministre a donné ordre de débiter 2,500 exemplaires de cet ouvrage au département des terres fédérales. C'était trop pour le ministre de l'agriculture de porter la charge du paiement de 5,000 exemplaires de cette publication à \$1 chaque. Je crois que les \$5,000 ont été entièrement gaspillés, car je ne crois pas que la circulation de cette publication ait fait aucun bien au pays. Elle a pu profiter aux honorables messieurs dont les portraits ont été donnés au public et dont le caractère a été tracé en termes si flatteurs dans quelques pages de cette brochure, mais dans l'intérêt du pays, je ne crois pas qu'il ait été nécessaire que le gouvernement achetât cette publication; et je dirai qu'après avoir calculé le coût de l'ouvrage, j'ai constaté que le gouvernement avait payé au Rév. A. J. Bray, pas moins de \$3,500 de plus que la valeur réelle de cette publication. Cette commande donnée au Rév. A. J. Bray est à peu près du même genre que le *job* qui a été donné à Stephenson Frères, de Chatham, la publication du rapport de la Commission Royale relativement au chemin de fer du Pacifique canadien. On se rappelle que les MM. Stephenson, qui sont fils d'un homme qui occupe maintenant un emploi du gouvernement fédéral au Nord-Ouest, et qui a autrefois représenté à cette Chambre le comté de Kent, et était un chaud partisan des honorables messieurs de la droite, ont reçu la commande de l'impression du rapport de cette Commission Royale; qu'il n'ont jamais touché à l'ouvrage, jamais composé une ligne de cet ouvrage, jamais corrigé une épreuve, jamais touché à la copie de quelque manière que ce soit; mais ils ont été favorisés de la commande de cet ouvrage, et sont venus à Ottawa, où ils ont remis le travail aux entrepreneurs du gouvernement, qui l'ont fait à leurs taux réguliers, je suppose, ou probablement à plus que leurs taux réguliers, vu qu'ils l'avaient obtenu d'un tiers. Dans tous les cas, les MM. Stephenson ont empoché \$3,000 d'argent clair pour cet ouvrage auquel ils n'ont jamais touché. Ça été là un gaspillage volontaire de l'argent public, et en donnant au Rév. M. Bray \$3,500 de plus que la brochure n'a réellement coûté, on a aussi gaspillé de propos délibéré l'argent du public.

Il y a un autre *job* intéressant dont je désire parler, et c'est peut-être le plus intéressant de tous les *jobs* intéressants dont j'ai parlé jusqu'à présent. Il paraît que le gouvernement ou le ministre de l'agriculture a jugé nécessaire, dans l'intérêt de son département ou dans l'intérêt du pays en général, de publier un brochure en allemand, et il a cherché quelqu'un qui voudrait entreprendre l'ouvrage. Il lui est arrivé d'arrêter son choix sur M. H. W. Bennett, du *Messenger*, de Prescott.

M. SOMMERVILLE (Brant)

Je ne sais pas comment il se fait qu'il ait été choisi entre tous les autres imprimeurs du pays pour publier une brochure en allemand, car il doit être évident pour la Chambre qu'il n'était aucunement en position de publier l'ouvrage allemand. On a dit ailleurs dans cette Chambre qu'avant de recevoir cette commande quelqu'un avait eu un entretien avec lui, ou qu'il avait parlé à quelque membre du gouvernement au sujet de cet ouvrage, et qu'on lui avait promis l'ouvrage s'il voulait se procurer des caractères allemands. Tous les membres de cette Chambre savent parfaitement que Prescott n'est pas situé dans une colonie allemande, et qu'il y a très peu d'Allemands, si toutefois il y en a, à la portée de la circulation du *Messenger* de Prescott, et qu'aucun ouvrage allemand n'a besoin d'être imprimé dans ce voisinage; et il semble étrange que le gouvernement ait choisi M. H. W. Bennett pour faire cet ouvrage; mais, à tout événement, il l'a fait, et nous voyons qu'il l'a favorisé de deux commandes du *Guide Allemand*. En septembre 1883, il lui a donné une commande de 30,000 exemplaires, pour lesquels il lui a payé une avance de \$879.70 antérieurement à la livraison de l'ouvrage. Il lui a payé \$4,107.50 pour cette commande. Il lui a accordé \$1 par mille pour la composition. Tous les imprimeurs d'expérience du pays savent parfaitement que l'on n'exige pas un prix plus élevé pour la composition allemande que pour la composition française, et qu'un propriétaire de journal allemand exige pour la composition en allemand le même prix qu'un propriétaire de journal anglais demanderait pour la composition en anglais. Mais nous voyons que ce favori du gouvernement a obtenu \$1 par mille pour la composition, et 30 cents pour l'impression. En mai 1884 il a reçu une autre commande de 20,000 exemplaires supplémentaires de cette brochure, pour lesquels on lui a payé \$2,764.15, et pour la composition encore à \$1 par mille et le même prix pour l'impression. On lui a accordé, comme à tous les autres, le paiement du double de l'impression qu'il avait réellement faite. Après que cette question eut été soumise au comité des comptes publics, j'ai reçu des propriétaires d'un journal allemand du comté de Waterloo, une lettre me demandant de leur envoyer un exemplaire de cette brochure allemande, et une copie du compte qui avait été transmis au gouvernement. J'ai acquiescé à leur demande, parce que je voulais avoir quelqu'un pour appuyer ce que j'allais dire au comité des comptes publics et à la Chambre au sujet de ces comptes d'impressions, et j'ai reçu des éditeurs de ce journal allemand, une lettre dans laquelle ils disent: "Après un calcul minutieux, l'ouvrage peut être exécuté ici pour \$1,800;" et la lettre ajoute "que le prote d'un autre atelier de la même ville a aussi fait une estimation, et est arrivé au même chiffre." Or, on verra, comme je l'ai dit, que le coût total de cet ouvrage a été de \$6,871.65. Cet ouvrage aurait coûté \$1,800, si la commande eût été donnée à un imprimeur allemand de ce pays, ce qui montre que l'on a payé pour cela une surcharge de pas moins de \$5,071.65. La surcharge payée pour cette seule brochure suffirait pour acheter une presse à vapeur, une machine à vapeur, et tous les caractères nécessaires pour monter l'atelier du *Messenger* de Prescott. En donnant cet ouvrage au *Messenger* de Prescott, le gouvernement a présenté au propriétaire de ce journal assez d'argent pour acheter son atelier, et tout le matériel dont il a besoin, ainsi qu'une presse à vapeur et une machine pour la mettre en opération.

Je ne signalerai pas d'autres *jobs* de ce genre, mais je vais appeler l'attention de la Chambre sur quelques-unes des déclarations faites par les honorables messieurs qui occupent maintenant les banquettes ministérielles, alors qu'ils étaient dans les froides régions de l'opposition, touchant la ligne de conduite qu'ils suivraient si le peuple de ce pays leur accordait encore sa confiance. Je vois que durant la campagne électorale de 1878 sir Leonard Tilley a dit ce qui suit:

Si le gouvernement dont il faisait partie eût été au pouvoir durant les cinq dernières années, il était convaincu que la moyenne des dépenses n'aurait pas dépassé 22½ millions, tandis que le gouvernement Mackenzie avait prélevé 24 millions.

Je vois que sir Charles Tupper a dit dans cette Chambre avant les élections, en 1878 :

J'espère avoir convaincu la Chambre que ce n'est plus une question de taxation élevée ou réduite, vu que nous avons administré le pays avec une plus faible taxation, et vu que nous sommes prêts à le gouverner encore sans ces dépenses extravagantes que le gouvernement actuel a faites depuis qu'il est au pouvoir. Tout ce que nous demandons, c'est non pas que la taxation du peuple soit augmentée, car nous n'avons pas besoin d'autant d'argent que les honorables messieurs de la droite, comme nous l'avons montré dans le passé par notre économie, que nous sommes prêts à pratiquer à l'avenir; mais que l'argent soit prélevé de manière à fournir du travail au peuple et à lui donner les moyens de payer la taxation qui lui est imposée.

Je n'entrerai pas dans une discussion du sujet ouvert par ces déclarations. Je ne démontrerai pas qu'ils n'ont point fourni de travail au peuple, et qu'ils n'ont point, par conséquent, donné au peuple les moyens de payer la taxation qui lui est imposée. Ils ont rempli leurs promesses en augmentant les dépenses annuelles du Canada de vingt-trois millions et demi à trente-trois millions et demi! Voilà un exemple de l'économie pratiquée par ces honorables messieurs, après toutes les professions de foi qu'ils ont faites avant les élections de 1878. Puis je vois que sir Charles Tupper a dit dans cette Chambre, lorsqu'il était dans l'opposition :

Je dis que le gouvernement n'a pas le droit d'avoir un surplus. S'il a un surplus, il devrait chercher à s'en débarrasser en réduisant les taxes qui pèsent sur le peuple.

Eh bien, ils ont eu des surplus, mais ils n'ont pas appliqué la doctrine posée par sir Charles Tupper. Ils se sont vantés de leurs surplus ces années dernières, mais ils ont obtenu ces surplus en imposant au peuple de ce pays des taxes exorbitantes. J'aimerais à savoir ce qu'ils ont fait de leurs surplus. Ils s'en sont débarrassés, non en réduisant les taxes, mais en faisant des dépenses extravagantes dans chaque département du service public; en créant des emplois pour leurs parents, et les parents de leurs amis politiques; en donnant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien une aide extravagante; en accordant des subventions à des chemins de fer purement locaux pour subvenir leurs partisans, et en subventionnant fortement des chemins de fer dans lesquels étaient intéressés des membres mêmes du gouvernement. Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il soit juste de dépenser l'argent du peuple à donner du patronage aux organes du gouvernement, et à les subventionner de cette manière. Je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt des journaux mêmes. Un journal qu'il faut nourrir de la sorte à la crèche du public ne méritait pas la confiance du peuple. Je dis que cela détruit sa propre influence—bien que ça puisse ne pas détruire son influence auprès du gouvernement—mais cela détruit son influence dans les localités où il circule.

Dans plusieurs occasions nous avons eu des preuves insignes de l'influence de journaux indépendants qui ne craignent pas de dire ce qu'ils pensent. Je parlerai incidemment du noble exemple donné par le *Witness* de Montréal, il y a deux ans, lorsque, dans l'intérêt du public qui voyage sur la mer, il exposa dans ses colonnes le traitement qu'avaient reçu des immigrants venus ici dans les steamers de la ligne Allan. Il est bien connu que la compagnie Allan est une compagnie puissante—peut-être la plus riche du Canada. Elle a une grande influence à Montréal, et elle a une grande influence auprès du gouvernement fédéral, comme nous l'avons constaté dans le passé. Cette compagnie jugea à propos d'intenter contre le *Witness* une action de \$50,000 de dommages, pour avoir diffamé, comme elle le disait, la compagnie, en publiant l'article incriminé, montrant par là au public que la compagnie ne traitait pas convenablement les immigrants voyageant sur ses steamers. L'action fut plaidée, et, le jury qui décida la cause rendit, à son honneur, un verdict en faveur des défendeurs. Si le

Witness de Montréal avait été un journal servile, s'il eût subsisté au moyen de la bouillie du gouvernement, s'il eût subsisté grâce à la bouillie de la ligne Allan, s'il avait compté pour son existence sur un gouvernement ou une corporation, comme ces organes semblent compter sur ce gouvernement pour leur subsistance de chaque jour, il n'aurait pu avoir l'indépendance de dire ce qu'il a dit dans l'intérêt du public en général. Ça été là un noble exemple de ce qu'une presse libre et indépendante peut faire pour le peuple.

Que voyons-nous faire aux organes du gouvernement, à la *Gazette* de Montréal, au *Mail* de Toronto, au *Spectator* de Hamilton, au *Leader* de Regina, à tous ces journaux qui sont nourris si systématiquement par ce gouvernement? Nous les voyons louer constamment ce gouvernement. Ces journaux ferment les yeux sur toutes les iniquités que commet ce gouvernement. Ils sont de l'opinion du gouvernement sur toutes les questions publiques. Nous en avons eu des preuves dignes de remarque pendant la présente session et la précédente. Bien que ce gouvernement gaspillât l'argent du public en dépensant des sommes extravagantes pour aider à des chemins de fer, dans le but d'affermir sa majorité—qu'il avançât des sommes immenses à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'il ait fait la même chose cette année—nous les avons tous vu chanter la même chanson. Ils ne peuvent jamais critiquer franchement aucun acte du gouvernement, mais ils perdent complètement leur indépendance. Ils perdent leur influence, ou devraient la perdre auprès des électeurs intelligents du Canada. Pendant la présente session, surtout relativement au bill concernant le cens électoral, ces journaux ont fait d'étranges déclarations. La *Gazette* de Montréal, comme l'a dit le député de Brant-Sud (M. Paterson), avait eu—j'allais dire l'indépendance, mais je ne crois guère que ce mot pourrait s'appliquer—mais elle avait dit au sujet de ce bill, surtout de l'article concernant les sauvages, que si le bill signifiait réellement ce que prétendaient les organes de l'opposition, elle s'opposerait à la mesure.

Il a été prouvé dans cette Chambre que le bill signifiait réellement ce qu'avaient prétendu les organes de l'opposition. Nous avons eu le témoignage même du chef du gouvernement, que l'opposition interprétait exactement le bill. La *Gazette* de Montréal a-t-elle eu assez d'indépendance, après que ceci eût été prouvé clairement, pour remplir sa promesse—de combattre le bill s'il renfermait de semblables dispositions? Pas du tout. On a fait rentrer la *Gazette* de Montréal dans les rangs, comme l'on a fait pour tous les organes, s'ils font preuve de la moindre indépendance. La *Gazette* de Montréal, le *Mail* de Toronto, le *Spectator* de Hamilton et le *Free Press* de London, et tous ces journaux qui reçoivent du patronage du gouvernement ont chanté le même air. Ils ont représenté faussement beaucoup de ce que l'opposition a dit dans cette Chambre, et de jour en jour de semaine en semaine, de mois en mois, durant cette discussion, ils ont représenté sous un faux jour le bill et les idées émises par l'opposition, et appuyé le gouvernement qui les payait pour faire cette besogne. Il se peut que nous ayons un sénat partisan et servile, comme je le crois; il se peut que nous ayons un gouvernement corrompu, comme je le crois; il se peut que nous ayons une Chambre des communes vénale, comme je le crois; mais en dépit de tout cela si nous avions une presse libre et indépendante, le pays pourrait espérer débarrasser, avec le temps, le vaisseau de l'Etat de tout ces anafites et obtenir finalement un gouvernement honnête.

Une VOIX: Comme le gouvernement d'Ontario.

M. SOMERVILLE (Brant): Nous en avons un dans Ontario—c'est là que nous avons un gouvernement honnête. Mais lorsque la presse est achetable et achetée il n'y a pas beaucoup de sûreté pour le Canada. Lorsque l'opinion publique est dirigée par des hommes qui sont subornés

ouvertement pour représenter faussement les questions publiques, on ne peut avoir beaucoup d'espoir dans l'épurement du service public.

J'espère que les faits que j'ai présentés ce soir seront utiles au gouvernement et aux journaux dont j'ai parlé. Ils auraient plus de crédit s'ils agissaient autrement touchant cette question des impressions. Je sais qu'après la première session que j'ai passée ici, après que j'eus pris la peine d'examiner les comptes et de dévoiler les *jobs* que l'on donnait constamment, on a vu immédiatement un essaim de propriétaires de journaux assiéger le bureau du ministre de l'agriculture, et lui demander par pitié un peu de patronage. Je ne doute pas qu'il n'ait été poussé à distribuer un peu plus de patronage qu'il ne l'aurait fait si ces faits n'avaient pas été dévoilés. Mais j'espère qu'à l'avenir les membres du gouvernement comprendront qu'il est de leur devoir de protéger les intérêts du peuple et de dépenser moins sous ce rapport.

M. WHITE (Cardwell): Nous avons eu dans un autre lieu une réunion orageuse à propos des déclarations faites par l'honorable monsieur, et, ayant alors séparé d'une manière assez complète le froment de l'ivraie, je n'ai pas l'intention aujourd'hui de retenir la Chambre plus de quelques minutes, pour relever deux ou trois des erreurs les plus palpables dans lesquelles est tombé l'honorable monsieur.

D'abord, M. l'Orateur, l'honorable monsieur a parlé de trois classes de patronages—suivant son expression—que reçoivent quelques-uns des journaux de ce pays. La première est l'impression du rapport de la commission géologique; et ce que je veux faire observer à ce sujet, c'est que le rapport de la commission géologique n'est pas compris dans le contrat passé pour les impressions publiques, mais qu'il en est expressément excepté, par une convention faite avec les entrepreneurs mêmes, et cela parce que ceux qui ont la charge du département de la commission géologique ont cru que cet ouvrage est d'un caractère tel qu'il ne peut être fait, ou ne devrait pas être fait dans le même genre que nos livres bleus ordinaires sont imprimés.

Je crois que si l'honorable monsieur a examiné les volumes des rapports géologiques—je ne dis pas comme ils sont imprimés maintenant, mais comme ils l'ont été depuis dix à douze ans—et qu'il les ait comparés avec les livres bleus ordinaires du parlement, il admettra immédiatement qu'il y a une grande différence dans le caractère et le genre de l'ouvrage, et que ce ne serait pas un crédit pour ce pays d'envoyer à l'étranger des livres de ce genre, s'ils étaient imprimés comme le sont nos livres bleus ordinaires. Mais je désire appeler l'attention de la Chambre sur ce qui paraît être une assertion passablement dénuée de bonne foi qu'a faite l'honorable monsieur. Lorsque j'ai discuté cette question l'autre soir, j'ai dit que le gouvernement avait réduit le coût d'impression de ce rapport. Il était autrefois imprimé par MM. Lovell, de Montréal, et lorsque l'ancien gouvernement arriva au pouvoir, l'impression en fut donnée aux ateliers du *Herald* de Montréal, et fut confiée pour la première fois à une imprimerie de journal, au lieu de l'être à une imprimerie ordinaire de *jobs*. On paya alors pour cet ouvrage 50 cts par mille emmes—le prix ordinaire de composition pour ce genre d'ouvrage—et l'honorable monsieur m'a accusé d'avoir représenté inexactly le prix payé maintenant.

Je remarque dans le *Débats*—et si je me rappelle bien, j'ai corrigé cela dans l'édition révisée—que l'on me fait dire dans l'édition quotidienne, que le prix payé depuis lors est très réduit. Ce que j'ai dit alors, et j'ai cru prendre garde à ce que je disais, c'est que le gouvernement avait maintenant réduit le prix, et que le prix payé maintenant était beaucoup moindre que celui que l'on payait autrefois. Ceci a été démontré ailleurs.

L'honorable monsieur cite le rapport de l'auditeur général, qui dit que le prix payé l'année dernière aux imprimés.

M. SOMERVILLE (Brant)

murs du rapport de la Commission géologique a été de 50 cts pour la composition ordinaire, 75 cts pour de l'ouvrage d'un autre genre, et \$1 pour de l'ouvrage d'un autre genre; et les honorables messieurs qui siègent près de lui ont applaudi cet état comme s'il eût impliqué que, tandis que sous l'administration Mackenzie on payait 58 cts, on paie plus cher maintenant. Mais, M. l'Orateur, si l'honorable monsieur est un imprimeur, il sait que le prix de 50 cents payé sous l'administration Mackenzie, a été porté à 75 cts pour de l'ouvrage d'un certain genre et à \$1 pour de l'ouvrage d'un autre genre.

M. SOMERVILLE (Brant): La *Gazette* ne dit pas cela.

M. WHITE (Cardwell): L'honorable monsieur sait, en sa qualité d'imprimeur—et c'est là qu'apparaît le manque de bonne foi de sa déclaration, qui a été contredite par ce qui est virtuellement le témoignage assermenté des officiers du gouvernement interrogés devant le comité des comptes publics—il sait que lorsqu'il prétend cela, parce que le chiffre mentionné est de 50 cents, cela signifie 50 cents pour toute sorte d'ouvrage. Si quelqu'un allait à son bureau lui demander ce qu'il exigerait pour imprimer un certain ouvrage et qu'il demandât 50 cents du mille, il sait parfaitement que s'il avait l'ouvrage, d'après les règles bien établies du métier, il recevrait, pour des ouvrages de tableau et des chiffres, certains prix établis plus élevés, et cela sans qu'ils fussent même mentionnés, vu qu'ils sont établis par les règles ordinaires du métier; et je déclare ici, sous ma responsabilité, que ce même principe de calcul a été suivi pendant l'administration de M. Mackenzie. En voilà assez pour cet ouvrage particulier.

L'honorable monsieur a ensuite parlé de l'impression des procès-verbaux de la Société Royale. Or, cette question a été traitée ailleurs, et l'honorable monsieur aurait dû savoir, si la mémoire ne lui a pas fait défaut, que ce qu'il disait aujourd'hui était de nature à tromper cette Chambre. Il sait parfaitement que le gouvernement n'a rien du tout à voir dans l'impression du rapport de la Société Royale. Ce que le gouvernement, ou plutôt le parlement a fait, ça été de voter \$5,000 à la Société Royale, pour lui permettre de faire imprimer ses transactions, et l'impression de cet ouvrage n'a pas été un patronage du gouvernement.

L'honorable monsieur a dit que la *Gazette* avait reçu \$5,300 pour l'impression de cet ouvrage. L'honorable monsieur sait, ou il devrait savoir que ceci est inexact. J'ai ici une lettre de Dawson Frères au gérant de l'établissement de la *Gazette* de Montréal, en réponse à une lettre écrite par lui, lettre dans laquelle Dawson Frères expliquent comment cet ouvrage a été exécuté, et bien que ce soit une question d'affaires qui n'affecte en rien le parlement, dans laquelle le parlement n'a rien à voir, je vais lire cette lettre, qui porte la date du 24 avril, après que la discussion eût eu lieu devant le comité des comptes publics. La voici:

CHER MONSIEUR.—Nous avons reçu votre lettre du 23, et en réponse nous dirons que l'impression des transactions de la Société Royale est entièrement entre nos mains, et que si nous avons fait exécuter l'ouvrage à votre établissement c'est parce que nous y avons trouvé de plus grandes facilités qu'ailleurs.

Le volume est considérable, et étant divisé en cinq sections, qui doivent marcher simultanément, chaque section étant en outre composée de contributions de plusieurs auteurs, il faut garder debout une très grande quantité de caractères, tant en philosophie qu'en petit romain mais surtout en philosophie. En conséquence l'ouvrage doit être exécuté dans un établissement comme le vôtre, qui a des fontes très considérables de ces genres de caractères, et peut les laisser debout pendant un temps illimité.

Vos, etc.,

DAWSON FRÈRES.

Maintenant, M. l'Orateur, comme question de fait, l'établissement de la *Gazette* de Montréal n'a reçu, pour ce qui regarde l'impression de ce rapport, que le prix de la composition et de l'impression, ce qui ne forme pas la moitié du montant mentionné par l'honorable monsieur. Les MM. Dawson ont fourni le papier; ils ont fait la reliure, et un comité de la Société Royale, à la tête duquel se trouvait le

Dr Sterry Hunt, président de ce comité, a surveillé l'impression. Les membres de ce comité sont venus à l'établissement, corriger les épreuves, et le gouvernement n'a rien eu à voir dans cela, pas plus que dans la publication de l'ouvrage admirable de M. Bourinot, qui a aussi été imprimé à l'établissement de la *Gazette*, et dont le gouvernement a, je crois, acheté des exemplaires, et en conséquence l'on pourrait avec autant de raison dire que ça été là du patronage du gouvernement accordé à la *Gazette* de Montréal.

L'honorable monsieur a ensuite parlé de la question des brochures, et à ce sujet encore il a manqué de bonne foi. Il a parlé d'une brochure particulière appelée "Colombie Anglaise," et nous a dit que l'on avait publié cinq éditions de cet ouvrage, et que l'on avait en conséquence fait payer cinq fois le prix de la composition; puis il a fait voir combien ce *job* avait été extravagant, et combien le gouvernement avait été extravagant en le permettant. Il a dit que si cet ouvrage avait été exécuté par les entrepreneurs publics, il n'y aurait eu qu'une seule composition, et que la *Gazette* avait reçu environ dix-sept fois.

M. SOMERVILLE (Brant) : Quatorze fois.

M. WHITE (Cardwell) : Quatorze fois. Le montant qu'auraient obtenu les imprimeurs du gouvernement. Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur sait que les entrepreneurs du gouvernement, à Ottawa, impriment continuellement des éditions supplémentaires ou nouvelles du même ouvrage. Prenons par exemple les blancs du département des douanes. Ils reçoivent la commande d'un certain nombre de ces blancs, et si l'imprimeur est habile, s'il connaît sa besogne—et à en juger par le succès des entrepreneurs, succès dont je les félicite et que je ne leur envie pas—s'ils sont habiles, ils font stéréotyper chacun de ces blancs, et chaque fois qu'ils reçoivent une nouvelle commande, ils exigent exactement le même prix pour la composition, comme l'honorable monsieur le sait; et, en conséquence, si les cinq éditions de cet ouvrage avaient été exécutées par les imprimeurs d'ici, ils n'auraient pas exigé que le prix d'une seule composition, mais, comme le sait l'honorable monsieur, ils auraient exigé chaque fois le prix d'une nouvelle composition. Mais l'honorable monsieur a prétendu que l'on avait payé un montant énorme pour cet ouvrage. Si je vous dis, M. l'Orateur, que sur ces \$9,000 que l'honorable monsieur a affirmé avoir été payés pour les 460,000 exemplaires de cette brochure, le montant payé pour la composition a été de \$17 pour chaque édition, cette Chambre comprendra quelle a été la franchise scrupuleuse de l'honorable monsieur et quel soin il a pris de ne tromper la Chambre en aucune manière dans ce qu'il a affirmé.

Mais pour ce qui regarde cette brochure et d'autres, quels sont les faits qui ont été prouvés par les officiers du gouvernement devant le comité des comptes publics? Il a été établi que depuis 1872, l'entrepreneur public n'a pas imprimé une seule brochure. Cet ouvrage a toujours été exécuté de la même manière; l'ancienne administration—et je n'emploie pas l'argument du *tu quoque*, mais je cite les faits tels qu'ils sont—a fait imprimer des brochures semblables dans des établissements du dehors appartenant à des amis du gouvernement, et pas une seule brochure n'a été donnée à l'entrepreneur public. Le gouvernement actuel a suivi la même ligne de conduite, avec cette différence que le prix a été considérablement réduit. L'honorable monsieur connaît le témoignage rendu par l'imprimeur de la reine devant le comité des comptes publics, et il sait qu'une édition de 56,000 exemplaires de la brochure relative à la Colombie Anglaise aux prix donnés pour ce genre d'ouvrage par l'ancienne administration, aurait coûté \$1,506, tandis que le gouvernement actuel a payé pour cela \$1,034, soit près de 50 pour 100 de moins. Pour une autre brochure: "Ce que disent les cultivateurs," dont 50,000 exemplaires ont été imprimés, l'ancien gouvernement aurait payé \$2,653.50, tandis que le gouvernement actuel a payé \$1,495.67 pour cet ouvrage, et

ces chiffres ont été faits au bureau de l'imprimeur de la reine, et donnés en témoignage devant le comité des comptes publics, l'honorable monsieur sachant tout le temps que cette preuve avait été faite.

L'honorable monsieur a aussi parlé de la question des annonces, et il a dit que c'était une injustice de donner des annonces à des journaux amis. L'honorable monsieur ne sait-il pas qu'il faut donner les annonces à quelqu'un—qu'il faut que le gouvernement annonce? S'il n'annonçait pas—s'il adjugeait des contrats, par exemple, sans annoncer, j'ose dire que l'honorable monsieur l'en blâmerait, tout le premier. Il faut en conséquence annoncer, et l'honorable monsieur ne sait-il pas que la pratique suivie par tous les gouvernements a été de donner les annonces aux journaux qui leur étaient sympathiques? C'est un patronage légitime que reçoit la presse, et c'est à peu près le seul patronage que la presse reçoive, en général, du parti politique qu'elle contribue à maintenir au pouvoir. Si l'honorable monsieur veut remonter à un événement historique qui eut lieu dans ce pays en 1864, il verra que feu George Brown, alors chef du parti libéral, lorsque la coalition qui amena l'établissement de la Confédération fut formée, adressa aux journaux réformistes de la province d'Ontario une circulaire dans laquelle il déclara que s'ils appuyaient le projet de la Confédération ils auraient le patronage du gouvernement; tandis que s'ils ne l'appuyaient pas, ils n'auraient point le patronage du gouvernement.

Mais la chose a été défendue, dans le *Globe* de Toronto, sous prétexte que le patronage d'annonces du gouvernement allait toujours et devait toujours, par la nature même du cas, aller à des journaux amis, et, en réalité, à des journaux amis seulement. Mais je vois que ce gouvernement ne s'est pas restreint à des journaux amis. L'honorable monsieur, par exemple, a mentionné \$600 comme le montant reçu par le *Star* de Montréal, outre la moyenne des journaux qu'il a cités. Chacun sait que le *Star* de Montréal n'est ni un journal conservateur, ni un journal ministériel; chacun sait qu'il se vante d'être parfaitement indépendant; mais ceux qui le lisent attentivement savent qu'il a toujours trois mots pour les honorables messieurs de la gauche, tandis qu'il en a un pour ce côté-ci de la Chambre. Mais c'est un journal qui a une grande circulation, une circulation peut-être plus grande aujourd'hui que celle de tout autre journal du Canada.

M. SOMERVILLE (Brant) : Le gouvernement désire s'en débarrasser.

M. WHITE (Cardwell) : J'ose dire que l'honorable député ne ferait pas cet énoncé en présence du propriétaire du *Star* de Montréal. Cela démontre que lui, journaliste, lui qui a déjà rempli la position de président d'une association de la presse, si je ne me trompe pas, dégrade la profession à laquelle il appartient, souille son nid—et chacun sait que c'est un vilain oiseau qui l'a fait—au point de dire que \$600 peuvent changer le *Star* de Montréal. Honte à lui, M. l'Orateur! Un homme qui occupe sa position ne devrait pas faire un énoncé de ce genre. Il sait qu'il est faux. Je sais que cet énoncé n'est pas dans l'ordre; mais j'espère, M. l'Orateur, que, dans les circonstances, lorsqu'une insulte de ce genre est faite à la presse, on peut se permettre de violer les règlements et d'aller jusqu'à dire qu'il devait, en tout cas, savoir que ce n'est pas vrai.

Puis, l'honorable député a traité la question de l'indépendance de la presse. Eh bien! M. l'Orateur, je ne pense pas que la presse soit appelée à subir son procès ici. Le gouvernement est appelé, toujours appelé à subir son procès, non seulement quand le parlement siège, mais aussi durant la vacance; et en examinant ce qu'il a fait au sujet des impressions publiques, en nous rappelant qu'il n'a pas fait ce que les honorables messieurs ont fait lorsqu'ils étaient au pouvoir, c'est-à-dire distribuer les impressions ordinaires des départements aux amis, mais qu'il a simplement continué ces deux classes de travaux, ou plutôt une seule

classe—car le rapport de la commission géologique ne fait pas du tout partie du contrat—il a simplement continué la politique relative à l'impression de ces brochures, mais à des prix beaucoup plus bas que ceux que ses prédécesseurs avaient coutume de payer, j'ose dire qu'il peut très bien en appeler au jugement du public au sujet du traitement qu'il reçoit en cette circonstance particulière.

L'honorable député a parlé du fait que MM. Allan ont une annonce dans une de ces brochures. Cela a aussi été expliqué au comité des comptes publics. On leur publie cette annonce pour les indemniser de ce qu'ils ont répandu les brochures dans leurs 1,200 agences de la Grande-Bretagne. C'était à peu près la manière la moins dispendieuse dont cela pouvait se faire, et l'on a payé de cette façon.

Je n'ai pas l'intention de retenir plus longtemps la Chambre sur cette question. J'ai cru qu'il était nécessaire de faire ces quelques énoncés en réponse à l'honorable député.

M. SOMERVILLE (Brant) : Je désire dire un mot d'explication personnelle. Je désire dire que l'honorable député de Cardwell (M. White) a défigurés l'énoncé que j'ai fait au sujet du *Star* de Montréal. Je désirais accuser le gouvernement, non le *Star* de Montréal.

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

(En comité.)

Subvention à une ligne de steamers faisant le service bi-mensuel entre la France et Québec, pourvu que le gouvernement français affecte une somme égale au montant voté par le gouvernement du Canada pour les mêmes services..... \$50,000

M. BOWELL : J'ai demandé que ce crédit fût suspendu, surtout à cause des énoncés faits par l'honorable député de Montmorency et aussi afin d'être en état de faire à la Chambre un exposé du contrat que le gouvernement a négocié avec la compagnie de bateaux à vapeur de Halifax. Avant de toucher à la question du contrat, je désire dire que j'ai demandé à l'honorable député de Halifax (M. Stairs), qui connaît personnellement M. Wood, l'agent de la ligne, de télégraphier et de constater les faits au sujet de l'exactitude de l'énoncé fait par le député de Montmorency.

Ces réponses sont très explicites. Quand l'honorable monsieur les lira, il verra que les énoncés faits sur l'autorité de MM. Plamondon et Auger, dans le *Chronicle* de Québec, sont entièrement dénués de fondement. Un contrat a été passé à ce sujet avec la Compagnie de Navigation à Vapeur de Halifax. Le contrat stipule l'établissement d'une ligne qui fera le service tous les quinze jours entre le Canada et le Havre, partant alternativement du Saint Laurent et de Halifax, du Saint-Laurent durant les sept mois suivant l'ouverture de la navigation, et de Halifax le reste de l'année. Lorsqu'une cargaison complète ne pourra pas être trouvée au Canada pour la France, la compagnie devra avoir la permission de se rendre à Boston ou à Portland pour compléter ses chargements, mais dans tous les cas, elle devra arrêter à Halifax ou dans quelque port canadien. La durée du contrat est de cinq ans. Durant les trois premières années, il devra y avoir 20 voyages aller et retour, et durant les deux dernières années, des voyages tous les quinze jours pendant toute l'année, la subvention, dans aucun cas, ne devant excéder les \$50,000 votées par le parlement. Les steamers de la compagnie ont spécialement la permission de faire escale à Charlottetown et à Pictou, si l'on peut trouver des cargaisons en ces endroits. Les marchandises à destination du Canada doivent être débarquées au Canada avant que le vaisseau ne parte pour un autre port. Tous les passagers d'entrepont seront débarqués au Canada et n'auront pas de billets pour les États-Unis. Les marchands canadiens devront avoir la préférence et l'on a fait une disposition spéciale contre l'adoption d'un tarif établissant des destinations au préjudice des ports canadiens. La plupart

M. WHITE (Cardwell)

des députés qui connaissent un peu le commerce d'exportation du Canada et des États-Unis, doivent savoir que, dans plusieurs cas, des taux établissant des distinctions ont été adoptés en faveur des ports américains, mais l'on a fait une disposition spéciale en vertu de laquelle les marchands canadiens ne seront pas placés dans une position désavantageuse relativement aux Américains.

Les bateaux de cette ligne devaient commencer leur service le 1er avril 1885; les steamers doivent être de première classe; ils doivent être inspectés spécialement aux Lloyds ou au bureau français Véritas; leur capacité doit être de 2,000 tonneaux et leur vitesse d'au moins 11 nœuds; la manœuvre doit être faite par des officiers de première classe. Ils sont obligés de transporter toutes les malles qu'on leur livre, quelles qu'elles soient, aux différents ports où ils font escale, et de les remettre à destination, sans frais additionnels pour le gouvernement autres que ceux qui sont payés pour les voyages aller et retour, \$2,000. Le contrat peut, en tout temps, être déclaré nul par le ministre des finances, dans le cas où l'on en violerait quelque une des conditions, et le ministre doit être le seul qui décidera si le contrat a été violé ou non.

Telles sont les conditions du contrat que cette compagnie a négocié avec le gouvernement. La question de la création d'un commerce entre ce pays et la France a été discutée si souvent en cette Chambre, presque à chaque session pendant les sept ou huit dernières années, que je ne crois pas du tout opportun de répéter ce qui a été dit dans des occasions précédentes; mais je suis heureux de savoir, d'après les télégrammes reçus, que le vaisseau a pu trouver une cargaison au Canada et que tout fait espérer qu'il réussira. Nous espérons seulement qu'il réussira, afin que le désir du parlement en votant cette somme puisse se réaliser.

M. STAIRS : Voici les télégrammes envoyés et reçus. J'ai envoyé le second, vu que le premier ne semblait pas avoir été compris :

OTTAWA, 30 juin 1885.

A JOSEPH WOOD, Halifax, N.-E.

Critiques à la Chambre, ce soir, à propos du refus de l'*Ulunda* de prendre du fret à Québec. L'agent a déclaré que les agents avaient dit que les steamers ne voulaient pas prendre du fret dans ce port. Télégraphiez-moi des détails complets au sujet du refus de prendre du bois et du refus de prendre tout autre fret.

JOHN F. STAIRS.

OTTAWA, 30 juin 1885.

A JOSEPH WOOD, Halifax, N.-E.,

Je veux parler de la lettre parue dans le *Morning Chronicle* de Québec du 3 juin, au sujet du refus de prendre du chargement à Québec. Répondez à ce que je vous télégraphie ce soir.

JOHN F. STAIRS.

Voici la réponse reçue :

HALIFAX, 30 juin 1885.

JOHN F. STAIRS, M. P., Chambre des Communes, Ottawa,

Aucun fret n'a été offert à l'*Ulunda*, à Québec. L'agent de Québec s'est informé, la veille de son départ, si nous avions de la place pour du bois. J'ai refusé, parce que rien n'était certain et que le steamer était prêt à partir; on a pris 100 tonneaux à Montréal. On ne nous a réellement jamais offert de bois. Veuillez informer la Chambre que nous ne pouvions arrêter un steamer de 2,000 tonneaux à Québec pour attendre un télégramme douteux de France. C'était une demande de courtier d'aucune valeur quelconque.

JOSEPH WOOD.

Comme je pense, très vraisemblablement que M. Wood, l'agent, n'avait pas vu la lettre du *Morning Chronicle* de Québec, citée en cette Chambre, je lui en ai envoyé l'extrait suivant :

Plamondon et Auger écrivent au *Chronicle* de Québec du 3 juin : Pour quelle raison le premier vaisseau de la ligne entre Québec et le Havre refuse de prendre du fret en ce port? Nous avons fait des ventes à plusieurs particuliers en France, dans l'espoir que nous pourrions expédier par cette ligne. A notre grande surprise, l'agent de la ligne, à Québec, nous a dit que le steamer *Ulunda* n'aura pas la permission d'arrêter ici pour prendre du fret, bien que cette ligne reçoive une subvention considérable du gouvernement fédéral. Des ordres ont-ils été donnés pour que ce steamer ou tout autre steamer de la ligne n'arrête pas à Québec? Veuillez contredire cela explicitement, si ce n'est pas vrai. Votre télégramme d'hier n'est pas clair sur ce point.

Et j'ai reçu la réponse suivante :

On n'a pas donné d'ordre de ne pas arrêter à Québec. Au contraire j'ai arrêté l'*Ulunda*, à son arrivée à Québec, le 26 mai; je l'y ai laissé trois jours; je n'ai pas eu une seule offre de cargaison; j'ai envoyé le vaisseau à Montréal; je l'y ai laissé cinq jours; j'ai eu 100 tonneaux de marchandises; lorsqu'il a été prêt à partir, je l'ai envoyé immédiatement. Le renseignement demandé de Québec pour bois est venu trop tard, et comme je l'ai déjà expliqué, ce n'était qu'un renseignement. L'énoncé que nous avons refusé d'arrêter à Québec pour prendre de la cargaison est entièrement faux.

Alors j'ai envoyé un autre télégramme :

Je comprends que l'*Ulunda* n'a rien pris à Québec. De quels articles se composait la cargaison de Montréal, et de quels articles se composait celle Halifax aux deux voyages ?

La réponse est comme suit :

Cargaison de Montréal, toute de potasse; cargaisons de Halifax, homards; vingt passagers de cabine, quatre d'entrepont. Huit mille boîtes de homard attendent maintenant ici notre steamer.

Je suppose que cela a trait au départ du prochain steamer qui doit mettre à la voile. Je pense que le télégramme envoyé par M. Wood est suffisant pour démontrer que l'énoncé fait à Québec, au sujet du refus des steamers de prendre ce fret, n'est pas exact. Ce commerce entre la France et le Canada est très important pour le peuple du Canada, pour cette raison: qu'il nous est impossible d'envoyer des marchandises en France indirectement, sans avoir à payer un droit supplémentaire. C'est un très grand désavantage pour nous. Il peut se faire qu'il faille quelque temps pour établir ce commerce, mais je pense que l'on pourra, à mesure que le commerce se développera, obtenir de plus grands avantages si le peuple veut bien accepter les services que peut donner cette ligne de steamers. Si nous n'avons aucun commerce direct avec le Canada, les exportateurs de nos produits en France seront placés dans une position défavorable, car le commerce avec les Etats-Unis est assez considérable pour qu'ils envoient leurs articles de leurs propres ports. Il est vrai que, dans le passé, une partie des produits du Canada a été expédiée par les Etats-Unis et, pour les faire admettre en France aux droits ordinaires, ils ont été envoyés comme articles américains. Si cette subvention encourageait suffisamment le commerce, je crois qu'il serait bon de subventionner une bonne ligne de steamers afin que, plus tard, l'on pût faire ce commerce sans subvention.

M. MILLS : Je pense qu'il est très opportun que le gouvernement soit prêt à donner à la Chambre quelques renseignements sur la nature des cargaisons, leur quantité et leur valeur, qui sont exportées du Canada sur le continent européen et qui sont importées du continent européen au Canada. Il y a trois lignes de steamers subventionnées par le gouvernement, et les honorables membres prétendent justifier ces subventions en disant qu'ils vont établir, prochainement, un commerce entre ce pays et le continent européen. Les énoncés du député de Halifax (M. Stairs) et du ministre des douanes tendent à démontrer que ces lignes de steamers font en réalité le service entre les ports américains et le continent d'Europe, et qu'elles sont subventionnées pour faire escale à nos ports.

Cela démontre combien est légère la quantité de fret exportée du Canada, car, si cette quantité était considérable, il ne faudrait pas de subvention pour encourager ces steamers à faire escale à Halifax ou à d'autres ports entre les Etats-Unis et le continent européen. Je pense que l'énoncé fait par le député de Halifax et le ministre des douanes démontre que, réellement, il y a, aujourd'hui, très peu de commerce entre le Canada et le continent d'Europe, et dans mon opinion, il n'y a rien qui justifie les dépenses considérables faites par le gouvernement.

Résolution à rapporter.

RELATIONS COMMERCIALES. TERRENEUVE ET LA CONFÉDÉRATION.

M. MITCHELL : Je désire poser au ministre une question très importante au sujet du commerce entre le Canada et Terre-Neuve. J'ai reçu le télégramme suivant il y a peu de temps :

Droit de Terre-Neuve de \$1 par baril sur la farine canadienne est entré en vigueur. Les marchands de Terre-Neuve télégraphiaient à leurs correspondants ici d'arrêter les jeux de bourse.

Cela est très important pour le commerce, car il importe de constater si des mesures ont été prises, et en quoi elles consistent, pour éviter cette difficulté dans les négociations commerciales entre Terre-Neuve et le Canada. J'aimerais savoir si le ministre peut me donner l'assurance que l'on est à régler la question.

M. BOWELL : Des télégrammes d'une nature analogue ont été reçus aujourd'hui par le gouvernement, et nous espérons traiter cette question de quelque manière, demain. Le parlement de Terre-Neuve a imposé un droit supplémentaire sur certains produits venant dans ce pays d'autres contrées qui ont le privilège de pêcher dans les eaux de l'île, dans le cas où ces contrées imposeraient un droit sur le poisson pris sur les côtes de Terre-Neuve et expédié dans ces pays.

M. MITCHELL : Est-il vraisemblable que l'on conclura quelque arrangement amical ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 2 h. a. m., vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 3 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRES.

TROUBLES AU NORD-OUEST—SERVICE CIVIL DES VOLONTAIRES.

M. EDGAR : J'aimerais demander une question au gouvernement au sujet de quelques membres du service civil qui servent comme volontaires au Nord-Ouest. J'ai remarqué que quelques-unes des maisons d'éducation et la société légale d'Ontario, je pense, avaient donné aux étudiants qui sont partis avec les volontaires la faculté de faire comme s'ils avaient subi leurs examens. Je me permettrai de demander au gouvernement si, comme un examen du service civil a eu lieu tandis que ces troupes étaient au Nord-Ouest, il ne croit pas opportun de faire en sorte que l'examen ne soit pas perdu pour les membres du service civil qui sont au Nord-Ouest.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette question a été et est encore soumise au gouvernement; on examine la façon dont les employés civils et tous les autres volontaires qui sont allés combattre pour le pays seront récompensés.

INSPECTION ET MESURAGE DU BOIS.

M. COSTIGAN : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 154) à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à l'inspection et au mesurage du bois dans les provinces d'Ontario et de Québec.

M. CHARLTON : Je pense que l'honorable ministre nous a promis l'autre jour quelques renseignements au sujet du système d'inspection des espars et des mâts, au sujet de la manière dont ils étaient inspectés et mesurés.

M. COSTIGAN : Je vois que le système de mesurage adopté dans la province de Québec est analogue à celui adopté dans les autres provinces.

M. CHARLTON : Alors, on obtient la mesure en multipliant le diamètre par la longueur. Je ne vois pas comment l'on peut faire le mesurage de cette manière.

M. WHITE (Renfrew) : Il ne s'agit pas de savoir ce que mesure la baguette de mesurage pour la vente des mâts et des espars. La longueur du mât et de l'espars doit être dans une certaine proportion au diamètre. Cette longueur n'est pas calculée d'après une large mesure. La baguette doit avoir trois fois en pieds le diamètre en pouces à un tiers du fond.

Le bill est lu la deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'aimerais savoir du ministre quelle a été la perte totale, sous ce chef, pour le revenu consolidé pour l'année dernière ou les deux dernières années ? Quelles ont été nos recettes nettes et nos dépenses ?

M. COSTIGAN : Les recettes sont d'environ \$43,000 et les dépenses totales de \$71,000 en chiffres ronds, faisant une perte pour le revenu de \$28,000. Cela provient de la baisse du commerce, et en partie, de la réduction de l'honorable que l'on exigeait autrefois. Mais le bill actuel ne propose pas d'augmenter les frais du revenu consolidé ; d'un autre côté, il y aura beaucoup moins de frais qu'aujourd'hui ; il y aura je pense une réduction de \$3,000, ou de \$4,000 par cet arrangement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On nous a promis que, bien que le déficit ne pût pas être éteint, il serait graduellement réduit à rien. Il est évident que \$20,000 par année forment une somme considérable. Il semble que l'on fait vivre sur le trésor public un nombre de pensionnaires inutiles, chose qui n'est ni dans l'intérêt du pays ni dans celui du commerce.

M. COSTIGAN : Il devient de plus en plus évident chaque jour que des réductions doivent être faites tant dans le département du mesurage que dans les différents bureaux. Je me propose de faire graduellement des réductions et de commencer par les réductions projetées dans ce bill et, l'an prochain, d'opérer une épargne dans les bureaux de Québec. L'année prochaine, la réduction sera de \$5,000 à \$6,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous en serons heureux. L'honorable ministre peut-il dire, approximativement, dans combien de temps il pourra rendre les recettes égales aux dépenses, ou ce qui, dans son opinion, sera définitivement les frais supplémentaires qu'entraînera ce bill ?

M. COSTIGAN : Cela dépend grandement du commerce de bois ; et tout ce que l'on peut attendre de moi, c'est que j'assure à la Chambre que cette réduction de personnel, et partant, cette réduction de dépense, auront lieu. Il est parfaitement évident que le personnel est trop considérable.

Relativement à l'objection au sujet de l'augmentation du nombre des pensionnaires, c'est une de ces choses qui sont inévitables. Quand les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir, ils ont jugé à propos de faire des remaniements dans ce département. Ils ont constaté que le personnel était trop considérable et ils l'ont réduit en mettant 26 ou 27 messieurs sur la liste des pensionnaires. Je ne me propose pas d'ajouter plus de 8 ou 10 à cette liste, et cela, au même taux que ceux qui ont été précédemment mis à la retraite.

M. COSTIGAN

M. LANGELIER : Qui décidera si ces mesureurs sont incapables, à raison de l'âge ou autrement, de remplir leurs fonctions ? Il n'y a rien dans le bill qui démontre quelle est l'autorité qui décidera ce point, qui est très important.

M. COSTIGAN : L'honorable député devra se fier un peu au département.

M. LANGELIER : Je n'ai pas d'objection à ce que le département décide la question ; mais le bill ne dit pas si le ministre ou le surintendant des mesureurs la décidera.

M. COSTIGAN : Le premier acte sera fait par le surintendant des mesureurs, à Québec. S'il déclare au département que A et B sont trop âgés pour remplir les fonctions de mesureurs, alors la chose sera mise entre les mains du département. Plusieurs communications m'ont été faites par des hommes qui ne partagent pas les opinions du parti aujourd'hui au pouvoir, relativement à la façon de traiter les employés. Dans tous les cas, je leur ai assuré que personne ne serait renvoyé pour des raisons politiques. S'ils sont incapables de remplir leurs fonctions, alors ils seront mis sur la liste des pensionnaires. C'est là tout ce que je puis promettre.

M. WHITE (Renfrew) : J'ai entendu avec plaisir le ministre dire qu'aucun mesureur ne serait renvoyé pour des raisons politiques. En 1877, le ministre du revenu de l'intérieur a présenté un bill qui contenait une disposition presque analogue à celle que renferme le présent bill. Je regrette de dire que plusieurs mesureurs ont alors été renvoyés pour des raisons politiques. Je suggérerais que 1880 fût remplacé par 1878, et que les mots "tous ceux qui ont pu être employés depuis" fussent ajoutés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : N'est-ce pas le moment de considérer s'il y a quelque opportunité ou nécessité réelle de mettre ces employés à la retraite après un certain temps de service ? Ce ne sont pas des employés civils. Je ne voudrais pas nuire à ceux qui sont aujourd'hui membres de ce corps distingué, mais pourquoi tous ceux qui cherchent à se faire nommer mesureurs rempliraient-ils les conditions requises pour recevoir une pension, quand, pour certaines raisons, il peut sembler inopportun de les employer plus longtemps.

M. COSTIGAN : Je pensais avoir déjà donné la raison—j'avais devant les yeux l'exemple de nos prédécesseurs, dans cette affaire, et je ne pense pas qu'il soit juste pour ceux qui sont aujourd'hui dans ce service que nous abandonnions le règlement que nous avons suivi pendant si longtemps. On doit aussi se rappeler que le commerce de bois a beaucoup contribué à augmenter ce fonds.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Voici ce qui a lieu : le pays paie \$28,000 de taxes par année pour les frais de ce commerce. J'admets avec l'honorable monsieur qu'en ce qui concerne les hommes qui sont aujourd'hui réellement employés et au sujet desquels on peut dire que l'on est arrivé à une entente quelconque, il peut arriver qu'il soit impossible qu'on leur refuse une pension de retraite. Mais il s'agit de savoir pourquoi les messieurs qui peuvent être nommés plus tard seraient mis à la retraite, tandis que le pays est taxé dans une très grande mesure pour le bénéfice des mesureurs ou du commerce ? Il est vrai qu'une partie de cet argent vient du commerce de bois, mais, en même temps, il y a un déficit annuel constant, qui est payé par le pays en général.

M. WHITE (Renfrew) : Si je comprends bien le bill, il n'y a aucune disposition qui stipule que les mesureurs qui peuvent être attachés au bureau à l'avenir seront pensionnés, mais seulement ceux qui sont employés aujourd'hui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Apparemment, le ministre ne comprend pas ainsi la chose.

M. WHITE (Renfrew) : C'est ainsi que je la comprends, et si l'honorable monsieur examine le bill, il le comprendra aussi de cette façon. Quant à mettre le pays dans des frais, je dirai que, jusqu'en 1874, je pense, les honoraires qui ont été prélevés des marchands de bois pour le mesurage du bois dans la province de Québec, ont de beaucoup dépassé les besoins du bureau. Il est vrai qu'il y a eu quelques déficits, mais, si nous prenons toutes les recettes depuis la Confédération, je pense qu'on verra qu'il y a encore un petit surplus en faveur du bureau. Ce bill stipule que le gouverneur en conseil aura le pouvoir d'augmenter le tarif des honoraires chaque fois que la chose sera nécessaire pour répondre aux dépenses du bureau, et je n'en ai aucun doute, le ministre du revenu de l'intérieur, quel qu'il soit, exercera ce pouvoir quand il sera constaté que l'excédant déjà perçu des marchands de bois sera épuisé.

Relativement à la mise à la retraite des mesureurs, on en a employé au bureau un plus grand nombre que le nombre jugé nécessaire, et en 1877 le ministre du revenu de l'intérieur de l'époque—à la suite de la pression exercée sur lui par des députés qui étaient dans le commerce— a jugé à propos, vu qu'il y avait un grand nombre de mesureurs tout à fait incapables de remplir leurs fonctions, de réduire considérablement le personnel, et je ne pense pas que l'on considérerait comme raisonnable le fait de renvoyer ces hommes sans les indemniser d'une façon quelconque. Le gouvernement dont l'honorable député de Huron (sir Richard Cartwright, faisait partie, a considéré la somme de \$200 comme une pension annuelle raisonnable, et l'on ne propose pas de l'augmenter à l'heure qu'il est. En conséquence, comme la chose ne s'applique pas à ceux qui peuvent être nommés à l'avenir, je pense qu'il ne peut y avoir aucune objection au bill.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : S'il est clairement compris et déclaré que c'est bien le cas, cela répondrait à l'objection que j'ai soulevée. Ce à quoi je me suis opposé, c'est que, lorsqu'il y a un déficit sérieux chaque année, chaque homme eût droit à une pension en se retirant. Je ne doute pas que l'honorable monsieur ait raison de dire que, lorsque nous avons constaté qu'il y avait beaucoup plus de mesureurs que le nombre nécessaire, dans les intérêts du pays et du commerce, les employés recevant des appointements élevés, l'on a proposé l'arrangement qu'il a mentionné. Je pense que cela a épargné beaucoup d'argent au pays, et si je me le rappelle bien, l'honorable député de Renfrew était un de ceux qui se plaignaient du fardeau inutile imposé sur le commerce.

M. BLAKE : Le ministre voudra-t-il dire quelle est la balance qui figure encore au crédit du fonds, si, toutefois, il en existe; voudra-t-il dire aussi quel est le montant du déficit pour le dernier exercice ?

M. COSTIGAN : D'après ce que je comprends, l'excédant a été épuisé et il y a une légère balance de l'autre côté du grand livre.

M. BLAKE : C'est ce que j'ai compris. Je pense que le surplus a été épuisé pendant le dernier exercice, et je pense qu'il y a environ \$30,000 du mauvais côté.

M. COSTIGAN : Non, je pense qu'il y a environ \$18,000 ou \$19,000. Relativement à la question posée par l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) le bill n'établit pas le principe des qualifications pour cette catégorie de fonctionnaires. Il admet le principe général que, lorsqu'une charge est abolie dans l'intérêt public, celui qui l'occupait a droit à certaine considération. Ce n'est que dans le cas où une réduction a lieu dans le personnel, dans l'intérêt public, que la question des gratifications peut être considérée. En tout cas, il se passera plusieurs années avant qu'une nouvelle nomination ait lieu.

M. BLAKE : Je désire faire une observation sur cette question. Vous vous occupez de ce qui est apparemment

une industrie qui s'en va. En deux occasions, l'on a réduit le personnel parce qu'il était trop nombreux pour les besoins du bureau. Or, il serait bon, il me semble, de faire, pour l'avenir une disposition formelle qui priverait du droit de recevoir des gratifications ceux qui entreraient dans ce bureau dans l'espoir d'en obtenir. Alors ces employés seraient nommés dans cette entente. En règle générale, lorsque des gens sont nommés à des fonctions publiques, on suppose qu'ils sont nommés permanemment, que le service public aura toujours besoin d'eux. Dans le cas actuel, il y a des risques sérieux que le service public n'aura pas besoin d'eux, comme cela est arrivé en deux circonstances, et il me semble que l'honorable ministre devrait faire une disposition expresse pour leur faire abandonner tout espoir semblable.

M. COSTIGAN : Je partage tout à fait l'opinion de l'honorable monsieur; mais il peut arriver qu'un tel changement n'ait pas lieu avant dix ans, et je ne pense pas que nous devrions lier les parlements futurs. Ceux qui acceptent la position doivent en considérer les incertitudes.

M. BLAKE : Mais après ce débat, si l'honorable ministre nomme de nouveaux employés en l'absence d'une semblable disposition, cet espoir naîtra et le parlement ne sera pas libre d'agir à l'avenir quand une autre réduction pourra avoir lieu.

Ce que nous désirons, c'est empêcher qu'il ne s'élève de réclamations, et nous ne pouvons faire cela qu'en faisant connaître les conditions d'après lesquelles les hommes sont nommés.

M. WHITE (Renfrew) : Ce bill ne fait aucune disposition en dehors de celle déjà en vigueur. Il ne stipule pas que des gratifications seront accordées à ceux qui peuvent être nommés à l'avenir. En conséquence, il appartient à cette législature de s'occuper des questions qui s'élèveront à l'avenir, et si, plus tard, le parlement juge à propos, dans sa sagesse, d'accorder une gratification, je ne vois pas que nous puissions l'en empêcher.

M. BLAKE : Nous ne pourrions pas, en vertu d'une loi quelconque que nous adopterions aujourd'hui, empêcher un parlement futur de faire la chose, s'il le jugeait à propos dans sa sagesse. Mais nous pouvons imposer une obligation équitable de faire la chose. Je sais qu'en 1877, quand nous avons fait une réduction, nous avons payé une gratification et que nous avons fait la même chose en 1880, et puis le ministre déclara que cela était conforme à la politique générale du pays.

Je crois qu'il est probable que dans dix ans, si nous sommes appelés à réduire le nombre d'employés, nous dirons que ces hommes sont entrés au bureau dans une attente basée sur deux exemples précédents, et sur la déclaration du ministre aussi sur la politique que nous ne sommes pas libres, mais que nous sommes liés. Naturellement le parlement n'est pas lié par notre acte, parce qu'il peut être généreux s'il le veut, mais il peut se sentir forcé, par les circonstances que j'ai dites, d'accorder une gratification qu'il ne donnerait pas s'il était libre.

M. MACKENZIE : Je suggérerais qu'après les mots "jusqu'en 1876" vous mettiez "ou qui peuvent être employés jusqu'au temps de la passation de cet acte seulement."

L'amendement est adopté; le comité se lève et donne lecture du bill avec amendement.

Les amendements sont lus une seconde fois et adoptés.

M. COSTIGAN : Je propose que le bill soit lu pour la troisième fois demain.

M. BLAKE : Pas demain. Nous ne siégeons pas demain, c'est le 4 juillet.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député propose-t-il d'ajourner le 4 juillet ?

M. BLAKE : Non ; l'honorable député a refusé de proposer que nous siégeons demain.

M. MILLS : Nous avons siégé le 1er juillet, et avons voté plusieurs millions à l'Etat du Maine pour bâtir un chemin de fer.

M. BLAKE : Et nous exécutons l'acte le 4.

Le bill sera lu pour la troisième fois lundi.

AMENDEMENT DE L'ACTE DE MILICE.

M. CARON : Je propose la seconde lecture du bill (n° 152) pour amender l'Acte refondu de la milice, de 1883.

Le but du projet de loi est de donner au gouvernement l'autorité nécessaire pour augmenter le corps de milice permanent de 750 à 1,000 hommes. On demande par ce bill l'établissement de deux nouvelles écoles d'infanterie, l'une à London et l'autre à Winnipeg.

M. BLAKE : Je désire dire brièvement que l'impression demeure que j'ai déjà eu auparavant quand l'honorable député a proposé un changement dans la loi dont ceci est une extension qu'on pourrait faire beaucoup plus par un autre usage de l'argent public qui est dépensé pour ceci, et particulièrement par rapport au Nord-Ouest. Mon opinion est qu'un encouragement plus libéral pour la formation de corps locaux dans le pays serait un emploi beaucoup plus sage et plus effectif de l'argent public que l'établissement d'un corps ou d'une école à Winnipeg.

M. MULOCK : Combien de temps ces hommes seront enrôlés ?

M. CARON : Trois ans.

M. BLAKE : Tout ceci est dans le bill.

M. MULOCK : Non, ce n'est pas dans le bill. L'acte de milice, section 21, dit que les 75 hommes ainsi autorisés seront employés pendant trois ans de service continu. Ce bill ne dit pas ceci, mais "pour service continu." Y a-t-il un temps limité, ou bien ces hommes seront-ils enrôlés pour un temps indéfini ? Est-ce le commencement de la création d'une armée permanente ? Je crois que c'est une erreur d'oublier les mots "trois ans," et je suggère que le ministre devrait amender le bill en les insérant avant le mot "continu." S'il ne le fait pas je propose que le bill soit renvoyé en comité à ce sujet.

M. BLAKE : Je voudrais avoir votre opinion, M. l'Orateur, pour savoir jusqu'à quel point ce bill est dans l'ordre. C'est dans les termes un bill pour autoriser une addition au nombre d'hommes de 250. L'acte dit que toute la force que Sa Majesté est autorisée à mettre en action par la 21e section de l'Acte refondu de la milice, de 1883, peut être n'importe quel nombre d'hommes n'excédant pas 1,000, et elle dit que 250 hommes de plus pourront être enrôlés. Le résultat pratique de ce bill, s'il passe sous cette forme, serait de payer 250 hommes de plus. Ceci peut-il être fait sans résolution et par une clause comme celle-ci ?

M. l'ORATEUR : L'argent doit être voté dans les estimations.

M. BLAKE : Il y a comme de raison un vote annuel pour la milice, mais le prix accordé aux officiers est fixé par l'acte.

M. CARON : Ceci n'est pas pour avoir l'autorité d'augmenter le nombre d'hommes. Le paiement des hommes doit venir devant le parlement, et s'il n'est pas autorisé, comme de raison qu'ils ne pourront être payés, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'introduire des résolutions avant ce bill.

M. BLAKE : C'est réellement un point bien important. Je ne vois pas qu'il est plus nécessaire de faire entrer cette mesure par résolution que l'Acte refondu de la milice. Mais l'acte de milice qui autorisait la création de cette force, en

Sir JOHN A. MACDONALD

autorisait aussi le paiement, et les résolutions accordant le paiement, quoi qu'il y ait un vote annuel étaient amenées et convenablement en comité, comme le montrent les journaux que nous avons ici. Les clauses réservées au paiement étaient en blanc et furent entrées dans le bill en comité. Ceci propose d'agir avec le statut existant, qui s'occupe du paiement de toutes les forces engagées, et vous proposez d'ajouter à ces forces ; et naturellement, si vous passez le bill de cette façon vous appliquez les clauses du paiement de 250 hommes de plus ou un tiers de plus. Ainsi, si le bill passe, nous aurons sans avoir préalablement été rassemblés en comité, ajouté à la charge publique.

Sir HECTOR L. LANGEVIN : Je pense que quand les résolutions ont d'abord été proposées par le projet de loi de milice, le but n'était pas de déterminer par ces résolutions la somme d'argent qui devait être payée pour la milice, mais de déterminer le tarif—dans tous les cas, c'est autant que je puis me rappeler—le tarif par homme, pour dire combien d'argent serait payé à chaque homme servant sous l'acte de milice. C'est ce qui a été fait. Mon honorable ami ne demande pas que l'on change ce tarif, mais qu'au lieu de 750 hommes il y en ait 1,000. Le tarif ne sera pas changé, et si le bill passe la somme sera mise dans les estimations et alors la Chambre des communes décidera si la somme est d'accord avec le tarif fixé par la Chambre des communes pour la milice. Mais nous sommes obligés tous les ans de demander l'argent au parlement, bien que ces résolutions soient passées. Le mode de paiement sera le même pour les 250 hommes de plus que pour les 750. La question qui s'est élevée est bien intéressante, mais je crois qu'il y a quelque chose dans ce que j'ai dit à l'honorable député.

M. BLAKE : J'expliquerai à l'honorable ministre ce que je pense sur ce sujet. Quand l'acte fut passé on proposa de créer une force armée avec tel mode de paiement, et en multipliant le tarif par le nombre d'hommes vous avez eu la somme totale de la charge publique qui était autorisée par l'acte. Naturellement, c'était compris que ce serait nécessaire de voter les estimations chaque année. Mais malgré cela il a fallu avoir un comité avant de pouvoir introduire la clause dans le bill. Ce que l'on propose maintenant est d'augmenter le nombre d'hommes à qui on peut appliquer le tarif, de le monter de 750 à 1,000, et d'augmenter ainsi la charge publique. Le parlement n'a pas dit que le gouvernement aurait un pouvoir défini d'enrôler autant d'hommes qu'il le voudrait. Le parlement a dit : vous pouvez enrôler 750 à ce tarif, et nous savons ce que nous nous proposons de faire. Mais si vous ajoutez maintenant un tiers au nombre d'hommes, vous ajoutez un tiers à la charge publique, et vous faites cela sans une résolution préliminaire.

Sir HECTOR LANGEVIN : Peut-être, mais ne vaudrait-il pas mieux de s'assurer de faits en voyant ce qu'était cette résolution. Je ne l'ai pas vue. Peut-être la résolution était-elle pour déterminer le tarif pour chaque homme sans en déterminer le nombre.

M. BLAKE : Il en est ainsi.

Sir HECTOR LANGEVIN : Si la résolution n'a pas été déclarée que c'était pour une force de 750 hommes, je crois que nous pouvons agir de la même façon cette fois-ci.

M. BLAKE : La résolution concernait la législation présente. Nous avons un bill autorisant la création d'une force n'excédant pas 750 hommes, et nous avons une résolution autorisant le paiement de cette force, de sorte que nous avons devant nous tout l'effet de la proposition. Ce n'est pas le cas maintenant.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui nous avons le nombre d'hommes, et le taux de paiement qui leur est accordé par la loi.

M. CARON : Je rappellerai au chef de l'opposition que ces résolutions déclarent qu'aucune somme d'argent ne sera

payée sans être comprise dans les évaluations. Le mode de paiement introduit dans le Bill était pour fixer le salaire qui serait accordé aux officiers et aux hommes. Comme les choses sont maintenant, nous aurions pu payer les officiers et les hommes avec l'argent voté par le parlement pour la milice ordinaire, mais ceci n'empêche pas le ministre de la milice de payer les écoles d'infanterie et d'artillerie avec l'argent voté chaque année pour la milice; conséquemment, je croyais et crois encore que ce n'était pas nécessaire d'initier le bill par une résolution préliminaire.

M. PORATEUR : Je vois par les journaux de 1883 qu'une résolution fut passée alors sur laquelle était fondée une clause dans la milice qui réglait le tarif qui devait être payé aux diverses branches de service. La résolution était :

Qu'il est urgent de faire payer les officiers et soldats de la milice active de terre, pour chaque exercice de trois heures par jour d'après la section 45 du bill pour refondre et amender les lois affectant la milice du Canada.

Mais ce n'est pas la section qui est maintenant amendée. La section maintenant amendée est la 2me de l'acte de milice refondu et ne semble pas avoir été faite d'après une résolution. Cette clause dit qu'un certain nombre n'excédant pas 750 hommes, peuvent être enrôlés pour service continuél pour les corps autorisés par l'acte. Maintenant on propose de donner au département le pouvoir d'augmenter le nombre à 1,000, mais le paiement de cette force doit venir devant la Chambre par un message et être voté chaque année, et s'il n'est pas voté chaque année la force ne pourra être payée et devra être licenciée. Je ne crois donc pas que dans ces circonstances il soit nécessaire que cette clause soit fondée sur une résolution.

Le bill est lu une seconde fois sur division et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. CARON : Afin de rendre la chose parfaitement claire, je propose de mettre après le mot "pour" ces mots : "périodes de trois années de service continuél."

M. BLAKE : Je crois que la clause originale demandait une division en trois corps. La proposition présente est beaucoup plus large, vu qu'elle demande que ces 1,000 hommes soient divisés en autant de corps qu'on le jugera convenable. A-t-on l'intention de prendre ce pouvoir d'une manière délibérée et de diviser ces hommes en plus de cinq corps ?

M. CARON : Voici la raison pour laquelle j'ai mis ceci dans le bill : Prenez, par exemple, l'école à Winnipeg. C'était l'intention d'organiser un corps de 150 hommes. Cette année je n'ai pas l'intention d'organiser un corps de plus de 100 hommes. Mais cela peut devenir nécessaire à cause de la situation de mettre un corps de 200 hommes au lieu de 100. J'ai pensé que si le parlement savait que le département ne pouvait disposer de plus de 1,000 hommes, il lui laisserait en disposer à sa façon.

M. BLAKE : Ceci ne répond pas à ma question. Le point de l'honorable député est la concentration; le mien est la division. Son acte original arrangeait pour pas plus que trois compagnies d'infanterie. Ce que l'honorable député suggère, c'est que bien qu'il veuille avoir le pouvoir de faire nominalement deux compagnies de ces 250 hommes, il puisse les mettre ensemble sous un même commandement et au même endroit. Il pourrait même faire cela si l'on demandait qu'il n'y eût que cinq compagnies. Mais par la proposition qu'il fait maintenant, il prend le pouvoir de faire 7, 8 ou 10 compagnies d'infanterie. Si vous avez des troupes à des endroits différents, il est impossible de les maintenir aux mêmes prix que si elles étaient réunies au même endroit. Je ne vois pas d'objection à ce que les cinq compagnies soient toutes au même lieu, et quoique le ministre propose de les mettre à London et à Winnipeg, il pourrait

les avoir toutes à Winnipeg pour un temps. Par la proposition présente l'honorable ministre peut diviser les troupes en dix endroits, ce qui augmente les dépenses.

M. CARON : L'intention réelle est de créer deux nouvelles compagnies d'infanterie. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on insère dans le bill—la force doit être divisée en autant de corps qu'il est prévu par la clause 21 de l'acte refondu de 1883, avec l'addition de deux compagnies d'infanterie.

M. BLAKE : Est-ce que ce sont toutes les propositions que l'honorable ministre doit faire à la Chambre, cette session, concernant la milice du Nord-Ouest ?

M. CARON : C'est tout. Quand on a fait les estimations j'ai eu l'occasion de dire que les corps qui ont été organisés dans le Nord-Ouest pendant les troubles seront retenus comme permanents, faisant partie de la force de milice. Mais en dehors du 91e et 92e, la milice ne sera pas augmentée plus que ne le demande ce bill.

M. BLAKE : Je crois que les rapports des officiers locaux et officiers commandant les forces confirment le fait sur lequel j'ai insisté, savoir, la nécessité d'avoir des corps locaux et peut-être des corps d'infanterie montés sur des points variés du Nord-Ouest. Mon opinion est qu'on devrait accorder une attention spéciale à la formation de ces corps, et que dans un pays aussi largement colonisé que celui-là, avec des établissements aussi éloignés, il est très important qu'on s'occupe de cette question et pendant cette session.

M. CARON : J'appelle l'attention du chef de l'opposition au fait que le corps que nous avons l'intention d'organiser un corps d'infanterie montée. Toutes les décisions prises l'ont été après consultation avec le major général. Il croit qu'avec l'augmentation de la police montée et le nouveau corps que nous allons organiser à Winnipeg, la milice sera assez bien composée.

M. WELDON : Combien y a-t-il d'officiers des provinces maritimes dans les écoles d'infanterie ? Il n'y en a pas un seul, je crois.

M. CARON : On ne considère pas comme avantageux de nommer dans une école d'un endroit un officier du même endroit. Dans d'autres écoles il y a des officiers des provinces maritimes qui se sont montrés très capables. M. Seers est un élève de l'école militaire royale.

M. WELDON : Il est officier du 38e régiment du service impérial.

M. CARON : Cela peut être. Qu'il ait ou non servi dans l'armée anglaise, il demeure canadien, sorti du collège militaire impérial. Il est comme M. Freer sous ce rapport. J'ai cru que ce serait un grand avantage d'avoir des hommes qui ont servi dans le service actif, et les officiers que j'ai nommés ont tous deux servi en Egypte.

Le bill est lu, et accepté avec amendements.

RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS DU MANITOBA.

M. BOWELL : Je propose la seconde lecture du bill (n° 155) pour le règlement final des réclamations faites par la province du Manitoba sur le Canada.

Le bill est lu la seconde fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Section 1,

M. ROBERTSON (Hamilton) : Je suggérerais que le mot "Couronne" soit mis à la suite du mot "tout."

Amendement adopté.

M. WATSON : Je voudrais demander au ministre des douanes s'il a quelque idée de la quantité de terre, qui sera transférée au Manitoba d'après les dispositions du bill ?

M. BOWELL : Je n'ai pas d'idée.

M. BLAKE : L'honorable député a dit qu'en ce qui concernait les parties arpentées du Manitoba, on ferait dans le département de l'intérieur des calculs afin de renseigner la Chambre sur cette question.

M. BOWELL : Certainement, mais quand nous étions en comité, alors que l'honorable député était absent, j'ai dit que je ne pouvais avoir cette information.

M. WATSON : L'honorable député a-t-il vu les rapports des arpenteurs qui ont arpenté le sud du lac Manitoba, pour savoir si cette terre sera comprise.

M. BOWELL : Je ne les ai pas vus, convaincu qu'ils ne m'auraient donné aucune information, vu qu'on ne pensait pas à donner les terres mouillées quand les arpentages ont eu lieu.

M. WATSON : L'honorable député ne comprend pas bien ma question. On a fait des rapports sur ces terres, et en les lisant on pouvait voir si elles sont ou non comprises.

M. BLAKE : Je crois que la condition de partie des terres est loin d'être satisfaisante. Un honorable ministre en discutant cette question a dit que ce serait trop tôt pour la décider ; qu'on ne devait pas le décider maintenant, mais plus tard ; que le parlement devrait rester dans les ténèbres pour le moment. Il me semble que nous devrions savoir quelle sorte de marché nous faisons. Il peut être impossible de savoir combien il y a d'acres, mais il me semble qu'avec les rapports sur certaines parties on pourrait donner un chiffre approximatif et le principe général de décision auquel on est arrivé—surtout comme ce marché n'est pas laissé à discussion subséquente—sur la valeur du mot "marais" relativement à ces terres particulières qui étaient cultivables et non couvertes d'eau il y a quelque temps, mais qui ont été submergées depuis par l'inondation du lac. Je dis que nous devrions savoir si ces terres sont ou non comprises. Est-ce une affaire de négociation ou d'arbitrage pour éclairer les doutes, ou aurons-nous une répétition du plan de l'avoir enveloppé dans une obscurité cherchée, cette législation que nous passons comme nous l'avons fait pour une autre pièce de législation l'autre jour ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il est quelque fois impossible de trouver une définition plus explicite que le mot lui-même. Vous ne pouvez trouver de mots pour expliquer plus clairement le sens de oui ou non que les mots eux-mêmes. Ainsi du mot "marais," terme aussi bien connu dans ce pays que la terre sèche. Il a sa signification. Il ne veut certainement pas dire une terre périodiquement couverte d'eau par inondation. C'est une terre marécageuse comme tout le monde l'entend, où l'eau, la terre, la boue liquide couvrent le pays. Tous connaissent les marais d'Irlande et ceux du Canada. La clause mentionnée suffit pour empêcher le gouvernement de donner d'autres terres ; nous ne laissons pas au Manitoba de décider ce qu'est un marais, il faut ce que ce soit prouvé ici à l'autorité centrale. Je ne crois pas qu'on puisse être plus explicite. Marais veut dire marais, l'eau signifie l'eau, oui signifie oui, et non, non.

M. BLAKE : Nous sommes encore enfoncés dans le marais. L'honorable ministre nous dit qu'on ne peut définir le terme plus clairement que oui ou non, mais l'honorable ministre ne nous a pas encore dit oui ou non. Je ne lui demande pas en ce moment de modifier sa définition. Je demande ce que signifie sa définition telle qu'appliquée aux terres de la localité particulière dont j'ai parlé. L'honorable membre dit que la difficulté ne s'est pas encore montrée aux Etats-Unis. Je n'en sais rien.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous n'en entendons pas parler.

M. WATSON.

M. BLAKE : Elle peut s'être fait voir, parce que je crains qu'il n'arrive beaucoup de choses dont nous n'entendons pas parler. Mais les circonstances de ces terres en particulier sont singulières et peuvent ne s'être pas montrées dans un autre pays. L'honorable membre dit que la signification du mot marais est bien claire. Il pourra donc facilement nous dire si ce sont là des marais ou non.

M. BOWELL : Ceci est une nouvelle question. Elle s'est élevée l'autre jour, quand j'ai dit que les terres mentionnées par l'honorable député n'entrent pas dans la signification de ce mot que des terres temporairement couvertes d'eau ne pouvaient pas, dans le sens de l'acte, être considérées comme des marais. J'ai parlé surtout des terres couvertes par les eaux du lac Manitoba qui ne pourraient être appelées marais si l'on permettait à l'eau de s'écouler dans le lac Winnipeg en creusant la sortie du lac Manitoba.

M. MITCHELL : Je dois dire que je n'aime pas cette législation. Je m'y suis opposé l'autre jour et j'ai donné mes raisons. Je trouve quelle est entièrement ambiguë et conduira à une longue correspondance et à beaucoup de difficulté avec la province du Manitoba. Je trouve que le gouvernement doit être plus précis dans sa législation. S'il a fait des arrangements avec le Manitoba pour lui donner les terres marécageuses, il devrait chercher ce qu'ils donnent et savoir ce qu'ils font. Mais ce pouvoir général de prendre des terres est trop général pour la législation de ce pays. Quand on lui a demandé ce qu'étaient les marais l'honorable ministre a dit qu'il leur donnerait la même définition que ceux des Etats-Unis. C'est un fait avéré dans ce pays que les plus grandes fraudes ont été commises sur ce sujet—de grandes corporations ont obtenu—sous le nom de terrains marécageux des terres à charbon et des terres très cultivables. Nous ne voulons pas les mêmes difficultés dans ce pays, et quand la question reviendra dans quelques années, nous ne voulons pas que le Manitoba réclame des marais à la façon des Etats-Unis. J'ai dans la main une définition qui, je crois, fera l'affaire : un marais est un terrain continuellement humide, boueux, couvert d'eau continuellement, et incapable d'être cultivé.

M. BOWELL : Cette dernière définirait tout, je crois.

M. MITCHELL : Très bien, alors prenez cette dernière définition, mais ne faisons pas de lois d'une façon aussi ambiguë et ne nous préparons pas des troubles pour le parlement si plus tard il faut discuter les droits et réclamations du Manitoba. Je crois que quand on donne une partie de toute une province ce devrait être par un bill plus précis que celui présenté à la Chambre.

M. DAWSON : Dans l'Etat du Minnesota, près de la frontière, les terres sont marécageuses à des centaines de milles d'étendue. Elles ne sont pas nécessairement des marais, mais elles le deviennent dans un but particulier, celui de les passer à l'Etat. Il y a des montagnes et des vallées dans ces terres marécageuses. Elles ne valent pas les prairies, mais dans ces marais il y a beaucoup de bonne terre, et c'est un arrangement fait entre les gouvernements fédéraux et d'Etat sur la donation des terres. Je suppose que cette définition serait applicable dans ce cas.

M. BLAKE : Voici une contribution de valeur ; l'honorable premier et moi en savons plus sur ces terres des Etats-Unis que tout à l'heure. L'honorable député de Northumberland dit que les plus grandes fraudes se commettent au sujet des marais, et mon honorable ami qui connaît bien le Minnesota annonce que les montagnes et des terres cultivables sont comprises dans les marais pour la donation. Je crois que c'est un cas très sérieux quand nous employons ce mot que l'honorable ministre dit aussi clair que oui pour oui et non pour non, et quand le ministre des douanes met en marge que ce mot aura le même sens qu'aux Etats-Unis,

avec les conséquences démontrées par les honorables représentants de Northumberland et Algoma.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il se peut que dans le Minnesota les montagnes soient des marais. Je ne crois pas que dans le reste du monde les montagnes soient des marais, à moins que Noé ait appelé le mont Ararat un marais, qui était couvert d'eau quand son arche l'a frappé, mais les montagnes ne sont pas des marais d'après le dictionnaire de Johnson ou de tout autre. L'honorable député dit qu'il veut que cette question soit expliquée de façon à ce qu'il n'y ait plus de difficulté. Il y aurait des difficultés si nous ne passions ces résolutions. Nous avons fait un marché avec le Manitoba, et la législature du Manitoba a passé un bill acceptant ces clauses. Si le parlement n'approuve pas cet arrangement qu'il le dise, mais l'affaire est faite, et il faut en subir les conséquences.

M. MACKENZIE: Les deux côtés sont sujets à interprétation.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je pensais que les membres de l'opposition étaient en général en faveur des droits d'Etat. Je crois avoir entendu quelques-uns dire que les terres devraient être passées au Manitoba, que le Manitoba devrait être dans la même position que Québec et l'Ontario et avoir ses propres terres.

Mais ce que nous désirons réellement faire est ceci: l'arrangement primitif a été fait comme la Chambre le sait, quand on donnait aux terres plus de valeur qu'elles n'en avaient. Le Manitoba promet d'assécher certains marais à condition qu'il aurait la moitié du terrain sec, le reste allant au Canada. Ils ont fait l'expérience, dépensé l'argent, et se sont trouvés à perdre par cette opération. Puis, voyant l'exemple des Etats-Unis accordant les marais nous avons dit: nous ne pouvons demander au parlement du Canada; il est peu probable que le parlement voterait l'argent pour faire sécher ces marais pour les coloniser; et conséquemment nous donnons ces terres afin que l'entreprise et le capital du Manitoba servent à les faire sécher quand il les croira assez bonnes. Sinon, ces terres resteront dans l'état où elles sont. Je ne crois pas que le Canada dépense de l'argent pendant cette génération pour assécher ces marais. Nous devrions permettre à la province du Manitoba ou aux capitalistes de le faire. Je ne doute pas que le gouvernement du Manitoba ne trouve des capitalistes importants qui prendront ces terres pour les améliorer, pour une certaine partie des terres, et la province nous rendra de grands services en peuplant et en colonisant un pays que nous donnons, mais qui n'aura aucune valeur entre nos mains.

M. BLAKE: L'honorable ministre parle comme si nous nous opposions au marché. Nous considérons maintenant quel est ce marché. Nous voulons le comprendre. Puis l'honorable député dit que les membres de ce côté ont dit qu'ils voulaient que les terres fussent concédées au Manitoba et que maintenant ils objectent. Nous n'avons pas d'objections à ce que le Manitoba ait les terres, nous voulons savoir ce qu'il reçoit. Il dit que nous sommes en faveur des droits d'Etat. Oui, mais nous ne sommes pas en faveur des querelles d'Etat, nous ne voulons pas un état de controverse entre la province et le parlement, et nous ne voulons pas que le parlement puisse se servir d'une manière arbitraire de son explication des marais. Nous voulons que tout soit clair, pour qu'il ne puisse y avoir ni dispute, ni querelle, ni controverse.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela pourrait être et l'arrangement serait plus clair si on ajoutait au mot marais sa définition, mais il n'a pas été défini, et ils ont fait leur loi acceptant les terres marécageuses d'après cet arrangement, et si nous définissons les terres marécageuses d'une manière différente que celle qu'il leur accorde, nous commencerons avec une querelle au lieu de terminer par une querelle. L'honorable député admet qu'il consent à ce que le Mani-

toba ait les terres dans la province. Alors, plus la disposition est large, le plus ils pourront avoir des terres et plus grand devra être le plaisir de l'honorable membre. L'arrangement étant fait et le mot marais n'étant pas défini dans leur acte, il ne doit pas l'être dans le nôtre. Il se peut, d'après le point de vue adopté par l'honorable député, qu'on eut mieux fait de définir le mot dans leur acte et alors nous en aurions fait autant dans le nôtre; mais à rien ne servirait de le faire sans leur consentement, et l'arrangement serait détruit *ab initio*.

M. BLAKE: Alors la difficulté vient du mauvais genre de marché que fait l'honorable ministre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE: Il dit qu'il vaudrait mieux avoir la définition dans l'arrangement.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai dit d'après le point de vue de l'honorable député.

M. BLAKE: Je pense que d'après le point de vue du sens commun il aurait mieux valu avoir une définition du mot marais. L'honorable membre a fait un marché vague, insuffisant, obscur, et fait pour fomentier des discussions.

M. POPE: Si un marais est asséché, c'est une terre marécageuse.

M. BLAKE: Et les terres au lac Manitoba?

M. POPE: Dans la même position.

M. BLAKE: Ecoutez, écoutez.

M. POPE: Si ce sont des terres marécageuses.

M. BLAKE: J'admets que si ce sont des marais, ce sont des marais.

M. POPE: On ne suppose pas en accordant des marais à une province, qu'ils ne puissent lui servir à rien. Il n'y aurait aucune utilité à leur accorder des terres qui ne rendraient rien quand il les auraient. Les meilleures terres que nous avons dans ce pays peuvent être et sont des terres marécageuses. Un cultivateur quelconque sait que quand une terre marécageuse a été séchée, elle est très riche à cause du dépôt qui s'y est fait pendant longtemps, et cependant c'est un marais. Je ne crois pas qu'il y ait de difficulté du tout.

M. BLAKE: Peut-être que si l'honorable député pouvait décider pour les deux côtés, il n'y aurait pas de difficulté s'il pouvait garder la même position pendant deux jours, mais comme il ne doit pas décider pour les deux côtés, et comme il diffère presque complètement avec le ministre des douanes sur les circonstances que j'ai amenées, j'ai peur qu'il y ait des difficultés.

M. WATSON: En lisant un rapport d'arpentage, je vois que M. Guerin, en 1881, fit rapport au gouvernement comme suit: il a calculé que 696,320 acres sont aujourd'hui couvertes d'eau, c'est-à-dire autour du lac Manitoba, qui pourrait être abaissé par une dépense qui semble extravagante; mais il a l'intention de faire un canal du lac Manitoba au lac Winnipeg, de la rivière Fairford et à travers le lac Saint-Martin. La somme totale de plan et d'ouvrage pour conserver ceci en réparations s'évalue à \$281,000. Il donne comme valeur de la terre, quand l'eau est baissée, à \$2 l'acre; ce qui fait un total de \$1,692,540. Ce rapport de M. Guerin est commenté par M. Perley, et il déclare au gouvernement que M. Guerin a fait un examen très soigné du lac et de ces terres. J'appellerai aussi l'attention à la correspondance entre le ministre des travaux publics du Manitoba et du gouvernement. A la date du 25 juin 1881, le ministre dit dans son rapport:

Je demande la permission de faire rapport que les établissements dans la vicin角度 du lac Manitoba affectés par l'inondation des eaux du dit lac, souffrent beaucoup de la surabondance de l'eau; que beaucoup de

colons ont été empêchés à cause de cela de rentrer leurs moissons depuis trois ou quatre ans.

Maintenant, je considère que toute terre qui a été inondée pendant quatre ans de façon à empêcher la récolte, devrait être appelée un marais. Ceci était en 1878, 1879, 1880 et 1881; et elles ont été vacantes depuis ce temps, quoique le lac ait baissé quelque peu, mais elles ne seront pas occupées à moins que le lac ne soit diminué et tenu diminué.

Des appels constants pour obtenir du soulagement sont faits par les colons dans ces localités affectées. Ces colons se plaignent qu'à moins d'un soulagement immédiat, ils seront obligés de s'adresser au consul américain pour une place dans les Etats-Unis.

Le gouvernement a apparemment accordé peu ou pas d'attention aux rapports envoyés par la législature locale du Manitoba, par le ministre des travaux publics de cette province, et par d'autres députations, car ce lac est resté sans qu'on ait fait une piastre de dépenses depuis 1881. Je sais que le gouvernement local, par les rapports qui ont été faits, s'attend à ce que ces terres autour du lac Manitoba soient passées à la province. Et je crois qu'après les rapports qui ont été faits et l'action du gouvernement concernant ces terres et le nombre d'années qu'elles ont été couvertes d'eau, le ministre de l'agriculture et autres messieurs devraient être capables de dire si ces terres sont des marais ou non.

Nous devrions avoir une juste idée de la portée du mot "marais." Le ministre des douanes dit que ces terres ne sont pas regardées comme des marais, tandis que le ministre de l'agriculture exprime une opinion contraire. D'après un rapport du ministre des travaux publics, les habitants de ces localités ne purent rentrer leurs moissons pendant quatre années à cause de la quantité d'eau. Certainement des terres de cette sorte devraient être appelées des marais. Elles ne peuvent être appelées terres d'agriculture, et la question est si, d'après ce bill, ces terres peuvent ou non être appelées des marais.

M. MULOCK: Je crois que le mot "marais," s'il est un synonyme de "terre marécageuse," est vague et peut amener de la confusion. Si vous avez recours au dictionnaire Worcester, vous verrez que la définition qu'il donne est: terre spongieuse, basse, remplie d'eau, molle, mouillée et généralement couverte d'eau. Maintenant on propose de donner au Manitoba tout ce qui rentre dans quelque une de ces définitions, est-ce cela? Comment agirez-vous dans le cas où il y aurait une partie de marais et une partie de bonne terre. La province aura-t-elle toute la terre parce qu'il y a une partie marécageuse, ou perdra-t-elle le tout parce qu'une partie est bonne? Ou quelle partie de la section aura-t-elle? Quand le contrat fut fait avec le Pacifique canadien, si je ne me trompe, il était prévu que si une partie de section était trouvée incultivable, la compagnie pourrait rejeter la section toute entière.

M. DAWSON: Je viens de découvrir au juste ce que c'est qu'un marais (*swamp*).

M. BLAKE: Ne vous y enfoncez pas.

M. DAWSON:—

Terre basse, saturée d'eau, terre humide et spongieuse...le "swamp" produit des arbres et des arbrisseaux, tandis que le "bog" ne produit que des herbes et des plantes et de la mousse.

M. BLAKE: Je ne vois pas de montagnes dans cette description.

M. TROW: Je voudrais demander au premier ministre si l'on a déjà concédé des terres marécageuses au Manitoba d'après des arrangements antérieurs. Je demande cela parce qu'il y a un très grand marais d'eau dans l'établissement du Boyne, qui a été cédé au Manitoba il y a quelques années, et ils ont essayé de l'assécher.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne puis répondre à cette question sans avis. Je sais que le gouvernement du Manitoba a perdu de l'argent par cette opération, mais je

M. WATSON

ne sais pas si le terrain a été réclaté ou non. Je vais m'informar.

M. WATSON: Je suppose que si des terres ont été réclatées dans le passé par le gouvernement local, qui a dépensé sur ces terres, elles seront rendues par le présent marché.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si quelques parties de ces terres ont cessé depuis d'être des marais, elles ne retourneront pas au Manitoba.

M. ROSS: Je puis dire que le gouvernement local a eu quelques terres du gouvernement fédéral, parce que le premier a eu un encan et a vendu plusieurs de ces terres il y a trois ans. S'il les a vendues, il a donné des actions, et s'il a fait cela, le gouvernement local a dû avoir un don de ce gouvernement-ci. Je parle des terres de Boyne.

M. WATSON: L'honorable député de York-Nord (M. Mulock), a parlé de l'arrangement des terres avec le Pacifique canadien. Je crois qu'il y a une différence entre cette compagnie et la province du Manitoba. Dans ce cas le gouvernement est parfaitement libre de déterminer la signification du mot terre marécageuse; mais dans l'autre cas le Pacifique était parfaitement libre d'accepter telle terre qu'il voudrait.

M. MITCHELL: Je crois que l'objection faite par l'honorable député de York-Nord doit être considérée par le gouvernement. Vous pouvez à peine voyager quatre ou cinq milles dans le Nord-Ouest sans rencontrer des parties de sections qui forment de grands marécages. Maintenant, je crois que le gouvernement et la Chambre doivent comprendre ce qu'ils font. Supposez qu'il y ait un quart de section ou une section de terre sur laquelle il y a un de ces marécages, qui est de la boue, de l'herbe et de l'eau, mêlés ensemble, serait-ce compris dans le bill? Ou toute la section serait-elle prise si les trois quarts de la section étaient terrain sec. Faudrait-il comprendre comme dans l'acte américain que quand une partie est marécageuse on prend le tout? Je crains que les gens du Manitoba n'appliquent ainsi la clause. Il est vrai que le gouvernement peut l'entendre autrement, mais cela conduirait à des correspondances, à des négociations dispendieuses, à de nouveaux arrangements, et amèneraient la Chambre à de longues discussions.

Sur le préambule,

M. MITCHELL: Comme nous avons maintenant fini du bill excepté le préambule, si le gouvernement veut le modifier et donner toutes les terres non concédées, soit aux chemins de fer, soit aux individus, soit aux institutions de bienfaisance, il aura tout mon appui, s'il veut les accorder, dis-je, au Manitoba. J'aimerais mieux voir ceci fait que de passer le bill dans sa forme présente. Ce serait une finalité; mais l'effet de ce bill sera des troubles, des négociations de toute sorte et des dépenses.

Rapport du bill avec amendements.

IMMIGRATION CHINOISE.

La résolution concernant la nomination et la rémunération du contrôleur, de l'interprète et autres personnes qui peuvent être nommées permanentes et régler l'immigration chinoise dans le Canada est adoptée.

M. CHAPLEAU: Je propose la seconde lecture du projet de loi (n° 156) pour restreindre et régler l'immigration chinoise en Canada.

Le bill est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Section 5,

M. BAKER: J'aimerais à répéter ma suggestion que le tonnage devrait être monté à 100 tonnes. On m'a instam-

ment prié de faire voir ceci au gouvernement, et je manquerais à mon devoir si je ne le faisais pas.

M. CHAPLEAU : L'honorable député verra comme l'ont dit ses collègues, que c'est un bon commencement, et si la première expérience prouve que ceci n'est pas assez strict, le règlement sera rendu plus sévère.

Section 8,

M. CHAPLEAU : Je propose que la question soit amendée en ajoutant, après le mot "paiement," "à défaut de paiement, à l'emprisonnement n'excédant pas 12 mois" et aussi après "Sa Majesté," "et sera saisi par un officier chargé de faire exécuter cet acte, et traité en conséquence."

Amendement adopté.

Section 11,

M. BAKER (Victoria) : Je propose que l'on insère les mots suivants : "et tels autres livres et documents qu'il peut avoir instruction de garder de temps en temps."

M. CHAPLEAU : Cela va tout seul.

Section 23,

M. CHAPLEAU : On m'a informé et je pense que cette information a de la valeur, que si l'on permettait six mois à partir du 1er janvier, un nombre de Chinois se procureraient ce qui est appelée une résidence double, en venant de San-Francisco à la Colombie-Anglaise, et ils retourneraient immédiatement après avoir obtenu un certificat, qui pourrait être vendu suivant la chance qu'ils pourraient avoir.

Je propose donc cet amendement :

Que quant à ce qui regarde tout vaisseau faisant voile d'un port quelconque du continent de l'Amérique du Nord, cet acte sera en force dans un mois après la passation de cet acte, et quant aux ports de Chine, six mois après la passation de cet acte.

M. BAKER (Victoria) : Je ferai remarquer respectueusement au ministre que l'acte devant entrer en force le 1er octobre de cette année, pour les vaisseaux arrivant de Chine, et être mis à exécution dans dix jours de son passage quant à ce qui regarde les Etats-Unis. La distance entre Hong Kong et Victoria peut être traversée en vingt-huit jours. De sorte que l'on peut donner information après que cet acte sera passé, disons dans trente jours, ce qui donnerait assez de temps pour avertir toute personne qui a l'intention de partir, d'aller dans la Colombie-Anglaise avant que l'acte n'ait force de loi, et assez de temps serait accordé à ceux qui veulent amener des Chinois, pour remplir leurs contrats dans un temps convenable.

Je ne diminue pas l'intention du gouvernement, car nous sommes enchantés du bill jusqu'à présent et pouvons nous féliciter du succès obtenu, et qui, nous l'espérons rencontrera presque sinon tout à fait tous les besoins de la Colombie-Anglaise, mais les gens de la Colombie-Anglaise seraient encore beaucoup plus heureux si ma suggestion était adoptée.

M. CHAPLEAU : L'honorable monsieur n'est pas raisonnable. La période de douze mois a d'abord été mentionnée parce que, nous aussi, nous avons cru que c'était un délai raisonnable ; mais des représentations ayant été faites par mon honorable ami et ses collègues de la Colombie-Anglaise, nous avons pensé que si l'on accordait une année, un grand nombre d'immigrants pourraient venir de quelque autre manière. Je pense que les concessions que nous avons faites sous ce rapport seront tout à fait suffisantes et que si nous adoptions la suggestion de l'honorable monsieur, elle pourrait nuire aux contrats donnés sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BAKER (Victoria) : Je reconnais parfaitement les concessions que le gouvernement a faites, et la demande que je fais aujourd'hui n'est pas déraisonnable ; mais si l'honorable monsieur était dans ma position, il demanderait pré-

oisément les mêmes dispositions que je demande maintenant.

M. CHAPLEAU : J'ose le dire, et si l'honorable député était dans ma position, il ferait ce que je fais maintenant.

M. BAKER : Cela dépend entièrement des circonstances.
Bill rapporté avec amendements.

BILL CONCERNANT LE CENS ELECTORAL.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que le bill (n° 103) concernant le cens électoral, soit renvoyé au comité général de la Chambre dans le but de l'amender. Le premier amendement est comme suit :

En insérant à la fin du paragraphe de l'article 2 donnant la signification du mot "Cité" les mots qui suivent :—"à l'exception des cités de Hull et de Saint-Hyacinthe, dans la province de Québec, qui seront considérées comme villes pour les fins de cet acte."

J'ai expliqué, dans le cours du débat qui a eu lieu précédemment, que la valeur de la propriété dans ces deux cités n'était pas égale à celle de la plupart des autres cités, et nous proposons que, pour l'estimation de la propriété, elles soient considérées comme villes ; sans cela, plusieurs hommes qui ont aujourd'hui le droit de suffrage en seraient privés. Puis, la définition des mots "fils de cultivateur" n'a pas été beaucoup changée en étendant la signification pour les fins de l'acte ; mais aucune disposition n'est faite au sujet de la signification des mots "fils de propriétaire d'immeubles autre qu'un cultivateur." En conséquence, je propose cet amendement :

En insérant à la fin du paragraphe de l'article 2 donnant la signification du mot "fils de cultivateur," les mots qui suivent :—"fils de quel que propriétaire de biens-fonds dans les cités et les villes, signifie toute personne du sexe masculin non autrement qualifiée à voter et qui est le fils d'un propriétaire et occupant de biens-fonds, et comprend le petit-fils, le beau-fils ou le gendre ; et dans les comtés, signifie toute personne de sexe masculin non autrement qualifiée à voter, et qui est le fils d'un propriétaire et occupant de biens-fonds autres qu'une ferme, et comprend le petit-fils, le beau-fils ou le gendre."

Puis, conformément à une promesse que j'ai faite, le bill a été amendé à la suggestion de mon honorable ami le député d'York-Nord (M. Mulock) ; l'amendement stipule que, lorsqu'il s'agit de locataires dont la résidence n'est pas spécifiée sur le rôle de cotisations, l'estimation de la propriété devrait être une preuve *prima facie* du droit de suffrage des locataires, si la propriété est évaluée à \$150 ; mais, à raison de quelque accident, cette disposition ne s'applique pas aux cités et aux villes, et en conséquence je propose que le bill soit encore amendé :

En insérant après le mot "certificat," dans la dernière ligne du paragraphe 4 de l'article 3 les mots suivants : "Et pourvu, de plus, que lorsque le montant du loyer du locataire ne sera pas mentionné sur quel que rôle d'évaluation révisé ou final, le fait que la propriété foncière pour laquelle il est inscrit sur tel rôle comme en étant l'occupant est évaluée dans les cités à \$300 ou plus, ou dans les villes à \$200 ou plus, soit considéré comme preuve *prima facie* de son droit d'être inscrit comme électeur."

M. MILLS : Lors du débat qui a eu lieu sur ce bill, l'honorable premier ministre a dit que c'était l'intention du gouvernement de stipuler qu'un juge pourrait être le réviseur dans son district judiciaire, et aussi, de stipuler que le juge ne devrait pas seulement siéger pour le district électoral dans lequel il pourrait résider, mais aussi pour une partie d'un district électoral qui pourrait se trouver dans les limites de son district judiciaire et en dehors du district électoral où il réside. Les annexes du bill ont été amendées en conséquence ; mais les différents articles du bill exigeraient quelque modification dans le même sens et l'honorable monsieur a dit qu'il ferait préparer des amendements par le greffier en loi ; cependant, il ne les a pas encore mentionnés. J'aimerais savoir s'il a fait préparer ces amendements.

Sir JOHN A. MACDONALD : Dans le 13e article, nous pouvons insérer la disposition que le juge peut être nommé

reviseur pour un district électoral dans son comté ou pour toute partie d'un district électoral dans les limites de son comté. Cela répondrait au besoin, je pense.

M. MILLS : En ce qui concerne cet article en particulier ; mais si l'honorable monsieur tient la promesse qu'il a faite—et je suppose qu'il la tiendra—de faire une disposition à cet effet, il sera nécessaire, quand nous nous réunirons en comité d'apporter quelques petites modifications à d'autres articles. Par exemple, le reviseur doit avoir un bureau dans les limites du district. Une partie de l'article 15 stipule que si la liste n'est pas imprimée, le reviseur peut en faire préparer une copie à raison de 6 centins pour chaque 10 noms, tandis que d'après la première partie de l'article, la liste doit être imprimée, et alors le prix n'excédera pas 5 centins par copie. J'étais sous l'impression qu'une partie de cet article avait été retranchée, mais il est évident que si cela restait ainsi, le reviseur ne ferait jamais imprimer la liste, parce qu'il serait toujours dans son intérêt de faire payer la liste 10 centins.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous pouvons amender cela de consentement mutuel.

M. MILLS : D'après l'article 28, tel qu'il est à l'heure qu'il est, il n'est pas du devoir du greffier de la couronne en chancellerie de faire imprimer dans la *Gazette* une partie quelconque de la liste des électeurs, tant que la liste entière du district électoral n'est pas complétée ; de sorte que, s'il y avait une division de votation pour laquelle la liste ne serait pas complétée, la liste de tout le district électoral serait sans effet. D'autres articles stipulent avec raison que la liste d'une municipalité quelconque, lorsqu'elle est complétée et certifiée, devrait être mise en vigueur. En conséquence, il sera nécessaire d'amender l'article 28 pour le rendre conforme aux autres articles. L'article 44, par exemple, ne s'accorde pas avec l'article 28, tel qu'il est. Puis, je pourrais comparer l'article 44 à l'article 58. L'article 44, je le crains, est destiné à être appliqué, non à la première élection ni à la préparation des premières listes électorales, mais à toutes les listes électorales subséquentes ; mais l'article 58 est destiné à s'appliquer à la première liste des électeurs. Il serait préférable que le premier ministre retranchât les trois premières lignes et demie de l'article 58 et permit que la disposition fût suspendue pour tout l'article. Je mentionne la chose pour que, lorsque nous nous réunirons en comité, s'il n'y a aucune objection, le comité puisse reviser tous ces articles.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'y ai pas la moindre objection, car nous devons rendre l'acte aussi complet que possible.

M. MILLS : L'honorable premier ministre a aussi proposé de faire quelques amendements au sujet des électeurs sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; j'ai demandé à l'honorable député de Brant (M. Paterson) de me donner une copie de l'amendement dont il a donné avis.

M. MILLS : L'honorable premier ministre aurait-il objection à amender la loi relative aux électeurs sauvages de manière à stipuler que les sauvages qui résident sur leurs réserves et ont le droit de suffrage soient affranchis, laissant ceux qui sont en dehors des réserves obtenir le privilège de voter comme tout autre électeur ?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est ramener de nouveau toute la question sur le tapis.

M. MILLS : Pas nécessairement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous ne pouvons pas faire cela.

M. MILLS : Je ne mentionne que des questions au sujet desquelles, je pense, il n'y aura aucune contestation.

Sir JOHN A. MACDONALD.

Sir JOHN A. MACDONALD : Alors, nous pouvons considérer toutes ces questions comprises dans ma motion, à l'exception de celle qui concerne les sauvages.

M. MILLS : Nous ferions mieux de nous réunir en comité pour reconsidérer le bill.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, nous ne pouvons pas le faire.

M. MULOCK : Le premier ministre voudra peut-être permettre que l'on considère en même temps l'amendement dont j'ai donné avis relativement à l'intervention des agents des sauvages. J'ai été obligé de m'absenter, et en mon absence l'amendement a été un peu critiqué par quelques députés de ce côté-ci de la Chambre ; il n'a pas été adopté, bien que le premier ministre en favorisait l'adoption. Depuis il m'a été donné de convaincre ceux qui s'y opposaient, qu'il pourrait être de quelque utilité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que nous irions plus rapidement si je proposais mes résolutions et si les honorables messieurs proposaient ces articles dans un ordre convenable.

M. EDGAR : Il y a un amendement que l'honorable ministre adoptera, j'en suis sûr, car il est évident qu'il comble une lacune. Il a été admis que la valeur réelle devait constituer une preuve *primæ faciè* du loyer d'un locataire, si le loyer ne figurait pas sur le rôle de cotisation. La disposition a été faite pour les comtés, mais l'honorable monsieur a oublié de stipuler la chose dans le cas des villes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela fait partie de ma motion.

M. MILLS : Je vois que dans la définition qu'il a donnée l'honorable monsieur parle de race "mongole chinoise." Je ne me rappelle pas si le mot "mongole" était dans l'amendement et si cela ne comprenait pas les Japonais que l'honorable premier ministre n'a pas proposés d'exclure.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le mot "mongole" était là, décidément.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable monsieur a une copie de la motion que j'ai faite, et je pense que l'on épargnerait du temps s'il voulait la mettre avec les autres amendements. J'ai remarqué que toute motion faite par lui en comité ou devant la Chambre, semblait adoptée plus promptement que les motions proposées par les autres, et si l'honorable monsieur voulait mettre cette motion avec la sienne, je pense que cela hâterait les choses.

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

(En comité.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'adoption du premier amendement que j'ai lu relativement à l'interprétation du mot "cité."

M. MILLS : Il est très évident, je pense, que l'amendement de l'honorable monsieur n'est proposé que pour des considérations politiques et qu'il n'est basé sur aucun principe. Quand cette question a été discutée, nous avons rappelé à l'honorable monsieur que dans le cas de la ville de Sandwich, il y avait une population d'environ 1,000 habitants ; que dans le cas du village de Leamington, il y avait une population de 2,000 et au delà ; dans le cas du village d'Essex-Centre, il y en avait au delà de 2,000 ; dans le village de Tilbury-Ouest, au delà de 2,000 ; Wallaseburg, au delà de 2,000 ; dans la ville de Bothwell, il y a moins de 1,000. Le principe d'après lequel l'honorable monsieur prétend agir, que ce sont là des villes plutôt que des cités, ne s'applique pas à ces deux cas seuls mais à une vingtaine d'autres cas qui ont été signalés par l'honorable député

d'York-Nord (M. Mulock) lorsque le bill était sous considération.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous ne pouvons pas examiner la population et l'étendue de tous les différents villages et villes, mais nous prenons ces deux cités qui ont été particulièrement ambitieuses. Elles auraient dû conserver leur titre de villes; alors, il n'y aurait aucun inconvénient. Je ne pense pas que l'honorable monsieur ait tout à fait raison de dire que cet amendement est proposé pour des fins politiques. Il est vrai que mon honorable ami, le député du comté d'Ottawa (M. Wright), est conservateur et appuie le gouvernement, mais je ne pense pas que M. Bernier appuie le gouvernement, bien que cela augmente le nombre de ses électeurs, ou, plutôt, laisse sa division exactement comme elle était auparavant.

L'amendement est adopté.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose maintenant l'amendement que j'ai lu, relativement aux fils de cultivateurs.

L'amendement est adopté.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député d'Ontario-Ouest (M. Edgar) a attiré mon attention sur la nécessité d'adopter une disposition semblable au sujet des locataires, dans les comtés comme dans les cités et les villes; je propose donc l'amendement que j'ai lu à la Chambre avant que l'Orateur ne quittât le fauteuil.

M. MULOCK: Il s'agissait de savoir s'il ne serait pas bien de permettre au locataire de voter dans les deux cas; d'abord, s'il paie le loyer exigé ici où si sa propriété vaut ce montant. S'il a une propriété évaluée à \$150, qu'il vote sur cette propriété; on ne serait pas obligé ainsi d'examiner des actes, etc, et cela épargnera beaucoup de temps.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela blesse le principe de l'acte, lequel comporte que le locataire, dans le but d'avoir le droit de suffrage, doit payer un certain loyer. Dans le but de hâter l'expédition de la besogne, l'article dit que, même dans un comté, le fait qu'il est estimé à \$150 sera une preuve *prima facie*, en l'absence de preuve contraire, qu'il paie le loyer requis.

L'amendement est adopté.

Bill rapporté avec amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose la troisième lecture du bill.

M. MULOCK: Je propose que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin de l'amender en ajoutant un nouvel article, comme suit:

Que toute personne qui est un agent dans le sens de l'Acte des Sauvages 1880, et qui, directement ou indirectement, cherche à induire ou à forcer toute personne qui est un indien ou un sang-mêlé et qui a droit de vote, en vertu de propriétés formant partie d'une réserve tel que défini par le dit acte, à faire inscrire son nom comme voteur, ou à voter ou à s'abstenir de voter à toute élection d'un membre de la Chambre des Communes, sera coupable de délit; et si elle en est trouvée coupable, sera passible d'une amende n'excédant pas \$300, ou d'un emprisonnement pour un terme n'excédant pas six mois, ou des deux, et ne pourra exercer aucune charge ou emploi salarié quelconqué, à la nomination du gouverneur ou du surintendant général des affaires des sauvages, pendant une période de deux ans à dater de sa conviction.

Le bill est renvoyé en comité et l'amendement adopté.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose la troisième lecture du bill.

M. MILLS: Je propose en amendement:

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant qu'un juge soit le reviseur de tout son district judiciaire. Et aussi, d'amender les clauses 14, 15, 28 et 53.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cet amendement n'est certainement pas nécessaire. Il est maintenant prescrit que le juge pourra être le reviseur pour tout le district élec-

toral ou une partie du district électoral; et c'est ce que demande l'honorable député. Si le juge a un certain district judiciaire, dont une partie appartient à un autre district électoral, le gouvernement pourra le nommer comme reviseur pour cette partie du district judiciaire, laquelle appartient à un autre district électoral. Cela est à la discrétion du gouvernement dans l'un ou l'autre cas, de sorte que je ne pense pas que cette partie de l'amendement comporte quelque objet. Puis, quant à la dernière partie de l'amendement, l'honorable monsieur ne dit pas comment il propose d'amender ces articles.

M. MILLS: J'appelle l'attention de l'honorable monsieur sur le fait que, d'après le bill tel qu'il est, le reviseur d'un district électoral doit être le reviseur de tout le district. Naturellement, si l'honorable monsieur veut laisser le bill dans une condition qui rende impossible la nomination d'un juge pour tout son district judiciaire, il prend une position contraire aux promesses qu'il a faites en comité général.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai promis d'adopter des amendements qui rendraient le bill plus applicable.

M. MILLS: J'appelle l'attention de l'honorable monsieur sur l'article 18.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce n'est pas l'amendement de l'honorable député.

M. MILLS: D'après l'article 14, chaque fois qu'il est question du reviseur, il est stipulé qu'il sera le reviseur pour tout le district. Le principe général du bill est tel qu'à moins qu'il ne soit amendé, un juge ne peut pas être le reviseur pour son district judiciaire.

Le bill est renvoyé en comité et l'amendement est adopté.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que le bill tel qu'amendé soit maintenant pris en considération.

M. CHARYTON: Je désire mettre dans vos mains une motion que je ferai sans commentaires, car la question a déjà été discutée à fond. Je propose:

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant de laisser au peuple le contrôle des listes de votation par l'entremise d'officiers de son choix; et afin d'éviter les frais inutiles d'un double mécanisme pour préparer les listes de votation, la dépense supplémentaire résultant d'une loi fédérale sur le cens électoral, et la confusion et l'ennui causés au peuple par deux méthodes distinctes pour préparer et reviser les listes de votation, de prescrire que chaque province aura le droit de juger de ses propres besoins dans l'exercice de la franchise sur son propre territoire (en autant que la diversité des conditions dans les différentes provinces rend difficile, sinon impossible, de fixer un système uniforme de cens pour toute la Puissance qui puisse satisfaire aux besoins et aux exigences de chaque province séparément); et qu'une méthode uniforme dans chaque province, tant pour les élections provinciales que pour les élections fédérales, sera obtenue en édictant que les listes de votation en usage dans chaque province, pour l'élection des membres de la Chambre des Communes du Canada, seront les listes de votation préparées dans chaque province en vertu des lois locales et servant à l'élection des membres de la Chambre d'Assemblée de chaque telle province.

La Chambre se divise sur l'amendement.

Pour:

Messieurs

Armstrong,	Fisher,	Melnsac,
Auger,	Forbes,	Mills,
Bernier,	Geoffrion,	Mulock,
Blake,	Gigault,	Paterson (Brant),
Bonrassa,	Gilmor,	Platt,
Burpee,	Guy,	Ray,
Cameron (Huron),	Gunn,	Rinfret,
Cameron (Middlesex),	Holton,	Scriver,
Campbell (Renfrow),	Innes,	Somerville (Brant),
Cattwright,	Irvine,	Somerville (Bruce),
Oasgrain,	Kirk,	Springer,
Catudal,	Langeller,	Sutherland (Oxford),
Charlton,	Laurier,	Trow,
De St. Georges,	Lister,	Vail,
Dupont,	Livingston,	Watson,
Edgar,	McOrarey,	Weldon,
Fairbank,	Melntyre,	Wells.—51.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Fortin,	Orton,
Allison,	Foster,	Paint,
Bain (Soulanges),	Gagné,	Patterson (Essex),
Baker (Victoria),	Girouard,	Pinsonneault,
Beaty,	Gordon,	Pope,
Bell,	Grandbois,	Pruyn,
Benoit,	Guilbault,	Riopel,
Bergeron,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergin,	Haggart,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hesson,	Ross,
Blondeau,	Hickey,	Royal,
Bowell,	Homer,	Shakespeare,
Cameron (Inverness),	Jamieson,	Small,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Chapleau,	Labrosse,	Tassé,
Cimon,	Landry (Kent),	Taylor,
Cochrane,	Landry (Montmagny),	Temple,
Colby,	Langevin,	Townshend,
Costigan,	Lessage,	Tupper,
Coughlin,	Macdonald (King),	Vanasse,
Curran,	Macdonald (Sir John),	Wallace (Albert),
Daly,	Mackintosh,	Wallace (York),
Dawson,	McMillan (Vaudreuil),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ingé),	McOallum,	White (Hastings),
Desaulniers (St. Ma'rice),	McDougald (Pictou),	White (Renfrew),
Dickinson,	McDougald (C. Breton),	Wigle,
Dodd,	McLelan,	Wood (Brockville),
Dugas,	McNeill,	Wood (Westm'nd),
Farrow,	Massue,	Woodworth,
Ferguson (Leeds & Gren),	Moffat,	Wright.—96.

L'amendement est rejeté.

Séance du soir.

BILL EXAMINÉ EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE

Le bill (n° 28) pour constituer en corporation la compagnie de drainage de la confédération.—(M. Haggart.)

BILL CONCERNANT LE CENS ELECTORAL

La Chambre reprend l'examen du bill (n° 103) concernant le cens électoral.

M. JENKINS : Je propose :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en insérant après l'article 8, l'article suivant :—" Dans les provinces de la Colombie Anglaise et de l'Île du Prince-Edouard, outre les personnes ayant droit d'être inscrites comme voteurs et de voter en vertu des prescriptions précédentes du présent acte, toute personne qui, à l'époque de la passation du dit acte,—

1. Sera âgée de 21 ans, et ne sera pas par cet acte ou par aucune loi du Canada déqualifiée ou empêchée de voter,—et
2. Sera sujet anglais de naissance ou par naturalisation, et sera domiciliée dans ces provinces, et aura droit de voter dans les dites provinces, respectivement, en vertu des lois actuellement existantes dans ces provinces,—aura le droit de se faire inscrire comme voteur et de voter tant qu'elle continuera à être qualifiée à voter aux termes des dispositions des dites lois en dernier lieu mentionnées, et pas plus."

En 1854, la législature de l'Île du Prince-Edouard a adopté un bill accordant le suffrage universel au peuple de cette province. A cette époque, plusieurs étaient opposés au projet. On le regardait comme un empiètement sur les droits de propriété, comme un projet comportant de grands dangers pour l'Etat, et l'on a cru que la populace allait régner, et que l'on verrait tous les maux qui accompagnent un tel état de choses. Une expérience de trente ans a démontré la fausseté de ces prédictions. Aucun mauvais résultat n'a suivi l'extension du droit de suffrage ; au contraire, les résultats ont été avantageux de toute manière, et ceux qui étaient le plus hostiles au suffrage universel à cette époque désirent aujourd'hui maintenir ce système. On a supposé que les électeurs admis au privilège d'exercer le droit de suffrage par ce bill se joindraient en masse à l'élément radical. C'est le contraire qui est arrivé, et il est bien connu que la majorité de cette classe d'électeurs appuie le parti libéral conservateur. La connaissance de ce fait a porté l'honorable David Laird, ministre de l'intérieur dans l'ancien gouvernement, à pré-

M. CHARLTON

sender en cette Chambre un bill destiné à effacer les noms de tous les électeurs qui votaient d'après le système du suffrage universel. Ce bill a été présenté dans la Chambre ; il a été appuyé par les honorables députés qui considèrent aujourd'hui avec une juste indignation les très légères restrictions qu'amènera le bill maintenant devant la Chambre ; et les jeunes gens de l'Île du Prince-Edouard doivent remercier leurs amis du Sénat de ce qu'ils n'ont pas été privés de leur droit de suffrage à l'élection de leurs représentants. On a fait des efforts de différente nature pour pallier cette tentative de priver nos jeunes gens du droit de suffrage ; on a dit que ce bill n'était présenté qu'à titre de mesure temporaire, qui devait être en vigueur jusqu'à ce que le gouvernement local adoptât un bill d'enregistrement. Or, M. l'Orateur, bien que j'admets entièrement le droit de suffrage et de contrôler le système par lequel ses membres doivent être élus, je nie qu'elle ait le droit de forcer un gouvernement provincial à adopter un bill d'enregistrement ou de l'obliger à assumer une partie quelconque des frais des élections fédérales ou à priver du droit de suffrage un corps quelconque d'électeurs jusqu'à ce qu'il l'ait fait. La question est claire ; c'était une tentative faite de propos délibéré, une tentative des plus injustifiables de la part de l'ancien ministre de l'intérieur de se débarrasser d'une classe d'électeurs qui lui nuisaient.

Mon honorable collègue semble pénétré du même esprit ; il désire beaucoup que les noms de certains électeurs soient retranchés de la liste ; il considère qu'il est arbitraire, injuste et outrageant que la présente liste soit considérée comme preuve *prima facie* du droit de suffrage. Je ne partage pas avec mon honorable collègue cet extrême désir de faire retrancher des noms de la liste des électeurs ; au contraire, M. l'Orateur, je regretterais que l'on retranchât même le nom d'un seul électeur, et j'espère que la Chambre verra l'injustice qu'il y a de priver une classe quelconque de ce privilège qu'elle a autrefois exercé. Le bill maintenant soumis à la Chambre est très libéral ; il se rapproche beaucoup du suffrage universel ; dans la plupart des provinces, il étendra le droit de suffrage, mais, dans l'Île du Prince-Edouard, il le restreindra dans une certaine mesure. Bien que j'admets qu'il puisse être opportun que nous ayons un droit de suffrage uniforme pour toute la Confédération, je prétends qu'il serait impolitique et injuste de donner un effet rétroactif aux dispositions de ce bill ; cela serait contraire à l'esprit du siècle, contraire à l'esprit et à l'intention de ce bill de priver du droit de suffrage un homme qui en a déjà joui. D'après l'expérience que j'ai du suffrage universel, ceux qui votent en vertu de ce système sont aussi intelligents et aussi indépendants que toute autre classe d'électeurs, et ils ont invariablement exercé leur privilège d'une manière convenable et qui fait honneur à la province à laquelle ils appartiennent. Cet amendement, M. l'Orateur, est destiné à assurer le droit de suffrage à tous ceux qui ont déjà voté en vertu du suffrage universel ou qui auraient en le droit de voter en vertu de l'ancienne loi aux prochaines élections générales ; et j'espère que les bons résultats qui, j'en suis sûr, seront produits par l'extension du droit de suffrage, enlèveront les doutes et les scrupules de ceux qui s'opposent aujourd'hui au suffrage universel, et qu'avant une deuxième élection fédérale, ce système de voter sera adopté et que tout citoyen honnête et instruit de la Confédération aura le droit d'enregistrer son vote pour les représentants qui doivent faire les lois sous lesquelles il vit.

M. MACDONALD (King, I. P. E.) : Puisque nous n'avons pas pu conserver aux habitants de l'Île du Prince-Edouard le privilège dont ils ont joui jusqu'ici, je suis très heureux d'appuyer l'amendement de l'honorable député de Queen.

Je regretterais de contribuer à priver les électeurs de privilèges dont ils jouissent aujourd'hui. Il n'y a aucun doute que, bien que l'uniformité ne soit pas réellement nécessaire au bill, elle est très désirable. Comme l'Île du

Prince-Edouard et la Colombie-Anglaise sont les seules provinces dans lesquelles le droit de suffrage a été restreint jusqu'à un certain point, j'espère que la Chambre acceptera l'amendement de l'honorable député de Queen (M. Jenkins). La population de l'Île du Prince-Edouard a toute confiance que le chef du gouvernement ne continuera pas à priver du droit de suffrage quelqu'un des électeurs de cette province, et j'espère que la Chambre jugera à propos d'adopter l'amendement.

Naturellement cette Chambre a parfaitement le droit d'adopter un bill relatif au cens électoral, de faire des arrangements à propos de la manière de faire ses propres élections, et j'espère que, dans les circonstances, l'on ne jugera pas à propos de priver du droit de voter quelques-uns des électeurs de l'Île du Prince-Edouard et de la Colombie-Anglaise.

M. MILLS: Je félicite les honorables députés de l'Île du Prince-Edouard sur leur changement d'opinion à propos de cette question. Il y a quelques instants ils ont voté contre le principe d'appliquer aux différentes provinces pour les élections des membres de cette Chambre le même système que pour les élections dans ces provinces. L'honorable monsieur consent volontiers à priver un grand nombre d'électeurs du droit de suffrage dans toute autre province, mais il ne veut pas que l'on prive de ce droit les électeurs de sa propre province. Je ne sais pas pourquoi les honorables messieurs nieraient à d'autres provinces les privilèges qu'ils réclament pour la leur; mais il est évident que l'honorable député n'a pas examiné les conditions remplies par les électeurs dans les autres provinces, autrement il n'admettrait guère que l'on restreigne le droit de suffrage aux dépens des autres provinces. Je ne sais pas de province où le bill étende le droit de suffrage, car dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, plusieurs mille de ceux qui ont aujourd'hui le privilège d'exercer le droit de suffrage en seront privés.

M. HACKETT: L'honorable monsieur semble croire que les députés de l'Île du Prince-Edouard sont très inconséquents. Les privilèges dont on a joui au sujet de l'élection des membres du parlement fédéral lors des dernières élections fédérales doivent être continués, et l'honorable monsieur a dit, il y a quelques instants, que nous votions contre une résolution donnant le même privilège aux autres provinces. Je ne pense pas que l'honorable monsieur ait raison. La dernière résolution avait simplement trait au fait que les listes électorales devraient être prises dans chaque province pour les élections fédérales; et, dans l'Île du Prince-Edouard, nous n'avons aucune liste électorale et si la résolution avait été adoptée, il aurait fallu changer tout le bill et enlever le droit de suffrage à un grand nombre de gens de cette province. Mais l'amendement de l'honorable député de Queen (M. Jenkins) ne nuit pas du tout à l'uniformité du bill. S'il est adopté par cette Chambre, comme je l'espère, il ne fera que donner le droit de suffrage aux électeurs de l'Île du Prince-Edouard qui ont voté à la dernière élection, tant qu'ils posséderont le privilège qui leur a permis de voter à cette élection; et les jeunes gens qui auront l'âge requis devront se conformer à la loi, tout comme les gens des autres parties de la Confédération. Je considère l'amendement comme très important pour l'électorat de l'Île du Prince-Edouard, pour ceux qui y ont exercé le droit de voter depuis vingt-cinq ans ou plus. L'honorable auteur de l'amendement a dit qu'il y a vingt-cinq ans ou plus, lorsque le suffrage universel a été introduit dans la province, les propriétaires ont ressenti beaucoup de malaise, que c'était un changement trop radical, et qu'ils craignaient beaucoup que ceux qui jouissaient du droit de suffrage les priveraient des droits et des privilèges dont ils jouissaient auparavant. Mais il n'en a pas été ainsi.

Après avoir fait une expérience du suffrage universel pendant vingt-cinq ou trente ans, ceux qui ont le plus tenu

à conserver ce privilège ont été les propriétaires de la province, et les habitants de l'Île considéreraient ce privilège comme un de leurs droits les plus chers. Bien que le bill maintenant soumis à la Chambre soit très libéral, qu'il comporte beaucoup et qu'il stipule presque le suffrage universel, cependant, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, cette loi restreindra le suffrage dans une légère mesure, et quelques jeunes gens et peut-être quelques vieillards qui jouissaient auparavant de ce privilège en seront privés.

J'espère donc que cet amendement sera adopté et que ces gens conserveront le privilège dont ils ont joui pendant si longtemps. Nous avons préparé cet amendement il y a quelques semaines, lorsque cette Chambre a adopté la disposition que les livres de votation seraient pris comme la base d'après laquelle le reviseur devait faire sa liste, dans les endroits où il n'y a pas de listes électorales. Le reviseur n'éprouvera aucun inconvénient. Le livre de votation sera une preuve *primâ facie* du droit que l'électeur possède de voter. J'ai été surpris de voir dans les procès-verbaux que l'honorable député de Queen (M. Davies), qui, je le regrette, est absent de la Chambre, avait donné avis d'un amendement comportant que tous ceux qui ne remplissent pas certaines conditions dans l'Île du Prince-Edouard devraient être retranchés de la liste. Son amendement est comme suit:

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en retranchant la disposition qui établit les livres de votation à la dernière élection dans tel district électoral dans l'Île du Prince-Edouard comme preuve *primâ facie* du droit de vote des personnes dont les noms sont inscrits dans tels livres de votation comme voteurs, et en prescrivant en son lieu et place que dans l'Île du Prince-Edouard, le reviseur de chaque district devra, aussitôt que possible après avoir prêté le serment d'office, obtenir des copies attestées des rôles d'évaluation dans les cités et villes où se trouvent tels rôles, et dans les comtés situés en dehors des villes et cités, des copies certifiées des derniers rôles d'évaluation revisés de chaque arrondissement scolaire; et que telles listes constitueront une preuve *primâ facie* de la valeur des terres y mentionnées.

L'honorable député a prétendu être beaucoup en faveur du suffrage universel dans les discours qu'il a prononcés en cette Chambre, il semblait désirer beaucoup que le privilège dont la population de l'Île du Prince-Edouard a joui pendant si longtemps lui fut conservé; mais il craignait beaucoup que les livres de votation ne fussent pris comme base des listes électorales; et il a donné avis de cet amendement pour retrancher tous les noms de ceux qui figuraient sur les livres de votation, et, au lieu de cela, prendre les rôles de cotisation des districts scolaires de la province. Je suis très surpris de voir que l'honorable député aille si loin. Si vous ne prenez pas comme base les listes de votation de la province de l'Île du Prince-Edouard, vous ne pouvez pas avoir de listes électorales. Nous savons qu'il est très facile de retrancher un nom de la liste, tandis qu'il est très difficile, surtout pendant la saison des affaires, de faire venir un électeur dans le but de lui faire mettre son nom sur la liste. Les salaires des instituteurs sont payés par le gouvernement provincial; le district scolaire peut ou non voter un supplément au salaire, il peut avoir ou non un rôle de cotisations, selon qu'il lui plaît, ou le peuple peut souscrire volontairement un montant destiné à faire fonctionner l'école. De sorte qu'une liste ne pourrait pas être préparée de cette manière, et je suis heureux que le très honorable premier ministre ait approuvé sa proposition de conserver le livre de votation comme la base sur laquelle le reviseur pourrait faire sa liste dans la province de l'Île du Prince-Edouard. Nous avons déjà eu l'enregistrement des électeurs dans cette province. L'ancien gouvernement avait l'intention d'enlever le droit de suffrage à une grande partie de la population, ou d'obliger la province à faire les frais de préparer la liste électorale. La population de l'Île s'est beaucoup indignée de cette proposition. Les honorables messieurs de la gauche parlent maintenant d'uniformité. Tandis que dans toutes les autres provinces le même système qui permettait à un électeur de voter pour un membre de la législature provinciale, lui permettait de voter pour un membre de cette Chambre,

l'on faisait une exception de l'Île du Prince-Edouard. Nous avions là deux systèmes de cens électoral; l'un était le suffrage universel, en vertu duquel les membres de la Chambre d'Assemblée ou de la Chambre basse étaient élus; en vertu de l'autre système, il fallait une propriété de la valeur de £100, et c'est d'après ce système que les conseillers législatifs étaient élus.

D'après le bill présenté en cette Chambre en 1874, ce dernier système a été adopté pour l'élection des membres de cette Chambre. Il est vrai que cette disposition a été rejetée par le Sénat, et que les privilèges dont jouissait la population de l'Île du Prince-Edouard lui ont été continués par le Sénat, à cette époque. Or, l'honorable député de King, (M. McIntyre) qui était à la Chambre à cette époque, et qui, je suis heureux de le constater, est dans la Chambre ce soir, a dit, en adressant la parole ici il y a quelques jours sur cette question, qu'il était à peu près égal pour la population de l'Île du Prince-Edouard que le Sénat adoptât ou non cet amendement au bill.

Comme l'honorable député a fait allusion à moi en cette circonstance, je prendrai la liberté de lire un extrait de son discours et de le corriger sous quelques rapports. Parlant de l'article du bill, tel qu'adopté par cette Chambre, il dit :

Cet article était d'une nature simplement temporaire; il n'a été inséré que pour servir de déposition jusqu'à ce que la législature locale adoptât un acte d'enregistrement, ce qu'elle a fait à la session suivante. Ainsi, quel que soit l'inconvénient qu'ait soulevé l'insertion de cet article, l'acte de la législature locale l'a fait complètement disparaître. Cet article n'aurait jamais été inséré, si l'on n'avait pas su que la législature locale était sur le point d'adopter un acte d'enregistrement. Ce n'était qu'un article temporaire, et qu'il eût été ou non rejeté par le Sénat, cela ne faisait aucune différence en ce qui concerne l'Île.

Or, cet énoncé de l'honorable député n'est pas tout à fait exact. Il peut se faire qu'il ait été destiné à servir d'article temporaire; mais il serait permanent, à moins que la législature de l'Île ne se chargeât des frais de la confection de listes électorales. Mais l'honorable monsieur dit que la législature de l'Île l'a fait à la session suivante de la législature. L'honorable monsieur n'a pas raison sous ce rapport. La législature de l'Île n'a pas adopté d'acte concernant l'enregistrement des élections avant 1874, trois ans après l'adoption de l'acte de 1874. Si le Sénat n'avait pas amendé le bill et qu'une élection eût eu lieu dans l'Île du Prince-Edouard dans l'intervalle, entre 1874 et 1877, au moins les trois quarts des électeurs de l'Île auraient été privés du droit de suffrage.

L'honorable monsieur s'est plaint très fortement du projet maintenant devant la Chambre; il a dit qu'il priverait du droit de suffrage un grand nombre de jeunes gens et de vieillards de cette province, mais l'acte adopté à cette époque aurait fait perdre ce privilège aux trois quarts des électeurs de l'Île du Prince-Edouard.

Bien qu'il ne soit pas aussi libéral que nous le désirerions, ce bill est cependant très libéral. Un homme possédant une propriété valant \$150 a le droit de voter; le locataire, l'occupant, le fils de cultivateur, le fils de l'artisan, le pêcheur, ont le droit de suffrage, tandis qu'en vertu du bill de 1874, tel qu'il a été transmis de cette Chambre au Sénat, aucun habitant de l'Île du Prince-Edouard n'aurait eu le droit de suffrage à moins qu'il n'eût possédé un immeuble valant \$325. Je ne puis pas comprendre comment un député qui a tacitement approuvé un bill qui privait tant d'électeurs du droit de suffrage, puisse dire que le présent bill est un empiètement évident sur les droits du peuple de cette province. Il peut arriver que l'on dise que je vais trop loin quand j'affirme que ce bill aurait privé les trois quarts des électeurs du droit de suffrage; mais en examinant les listes électorales de la province, je vois qu'à la dernière élection des conseillers législatifs du comté de Queen, le principal comté, les suffrages enregistrés ont été de 1,491, tandis que les suffrages enregistrés à la dernière élection partielle pour la Chambre des Communes ont été de

M. HACKETT

6,816; de sorte qu'en vertu du bill Laird plus des trois quarts des habitants auraient été privés du droit de voter.

En 1876, un an avant l'adoption de l'acte concernant l'enregistrement des électeurs dans la province, l'honorable David Laird, ministre de l'intérieur dans le dernier gouvernement, a donné sa démission et a été nommé gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Au mois d'octobre 1876, une élection a eu lieu dans le comté de Queen pour remplacer M. Laird. Si ce bill n'avait pas été amendé par le Sénat, les trois quarts des électeurs de Queen auraient perdu leur droit de suffrage à cette époque, de sorte que l'adoption de ce bill dans l'état où il était lorsqu'il fut transmis de cette Chambre au Sénat et l'amendement fait par ce dernier corps constituait deux choses très différentes pour la population de l'Île du Prince-Edouard. L'honorable monsieur dit que cela aurait fait très peu de différence. J'ai une autorité qu'il ne contestera pas; c'est la haute autorité de l'honorable député de Queen (M. Davies), qui est non-seulement le chef de l'honorable monsieur, mais qui est, je crois, le chef reconnu des députés de l'opposition des provinces maritimes. Cet honorable député a dit que la disposition temporaire du bill Laird avait soulevé une tempête d'une extrémité à l'autre de l'Île du Prince-Edouard, une tempête justifiable, car, comme disposition temporaire, je dis qu'elle était injustifiable.

Il n'est pas nécessaire que je traite plus longuement les mérites de cette question. Le sujet est bien connu des honorables députés. J'espère que nous avons leurs sympathies et j'espère que nous aurons leur appui. Les honorables députés de toutes les parties du pays ne désirent pas priver de ce haut privilège ceux qui l'ont déjà exercé, et bien que le bill soit d'une nature très libérale—et je l'ai appuyé pour plusieurs raisons—il ne va pas aussi loin que je le voudrais, et j'aimerais que l'on continuât aux libres, indépendants et intelligents habitants de l'Île du Prince-Edouard le privilège qu'ils ont exercé jusqu'aujourd'hui.

M. McINTYRE: Il me semble que les honorables députés de l'Île du Prince-Edouard qui m'ont précédé ont pris une singulière attitude au sujet de ce bill. Ils oublient à propos qu'ils ont voté pour la deuxième lecture du projet, laquelle comportait l'adoption de tout le bill. Maintenant, ils prétendent désirer beaucoup mitiger le mal qu'ils ont déjà commis, en lisant des amendements qui, ils le savent très bien, ne seront pas acceptés par le gouvernement dont ils sont les principaux partisans. C'est une conclusion anticipée qu'ils ne seront pas acceptés; mais ces députés veulent figurer comme ayant voté contre le projet dont le but était de priver du droit de suffrage ceux qui les ont envoyés ici.

L'honorable monsieur dit que c'est un bill très libéral; mais, au lieu de parler du bill, il parle d'un acte adopté ici il y a environ dix ans, acte au sujet duquel nous n'avons pas à nous occuper le moins du monde dans le moment. Son discours était destiné à jeter de la poudre aux yeux des habitants de l'Île du Prince-Edouard et à détourner leur attention du présent bill pour la porter sur un acte adopté il y a dix ans. Je vais démontrer jusqu'à quel point ce bill est libéral et ce que l'honorable député entend par libéralité. Dans l'Île du Prince-Edouard, le suffrage universel a été en vigueur pour ceux qui n'avaient aucune propriété foncière, et, après avoir accompli leur travail fixé par statut ou payé \$1, qui en était l'équivalent, ils pouvaient voter. Comment vont-ils voter aujourd'hui? Ils avaient autrefois le droit de suffrage en payant \$1, et aujourd'hui, ce montant est élevé à \$300 pour le revenu.

En outre, en ce qui concerne la propriété, toute personne ayant de la propriété rapportant 40 shillings par année, ou \$6.40, avait le privilège de voter, et les conditions les moins élevées, en vertu de ce bill, sont un loyer de \$20 par année. Il y a une grande différence entre la condition de \$6.40 et celle de \$20 par année. C'est une partie de la libéralité qui d'après l'honorable monsieur est attachée à ce

bill Naturellement, lorsqu'un homme possède des biens, il a toujours droit de suffrage, mais ce sont les jeunes gens qui n'ont aucune propriété qui retirent des avantages du suffrage universel. Je considère ce bill comme une demande dans le mauvais sens, au moins en ce qui concerne l'Île du Prince-Edouard et la Colombie-Britannique. Nous revenons à un état de choses qui existait il y a trente ou quarante ans. D'après ce bill, les livres de votation employée à la dernière élection doivent être considérés comme preuve *primâ facie* que ceux dont les noms figurent dans ces livres ont le droit de suffrage. Mais il y a des centaines de personnes dont les noms figurent sur les livres de votation qui n'auront aucun droit de suffrage, parce qu'elles ont voté à la dernière élection générale en vertu du système du suffrage universel. Puis, il y a cette classe de jeunes gens qui, depuis, ont atteint l'âge requis pour être électeurs, et ils ont autant de droit d'être mis sur la liste que ceux qui y sont maintenant; cependant, ils ne peuvent pas voter, parce qu'ils ne remplissent pas les conditions requises. Si les noms de ces hommes qui, réellement, ne remplissent pas les conditions requises, restent dans le livre de votation, cela sera complètement dû à la bonne volonté de personnes appartenant aux deux partis politiques, qui ne s'opposeront pas à la chose; car, si une personne quelconque désire que son nom soit retranché, cela peut se faire.

L'honorable monsieur qui m'a précédé a parlé du bill de 1874; il a dit beaucoup de choses au sujet de la tendance de ce bill à priver les gens du droit de suffrage. Dans une première occasion, j'ai dit que cet article qui avait trait à l'Île du Prince-Edouard était destiné à établir une espèce d'enregistrement des électeurs jusqu'à ce que la législature locale adoptât un acte d'enregistrement qui a été adopté environ deux ans après, l'honorable monsieur le dit. Je pense que cet acte a été passé avant 1877, mais je n'en suis pas sûr.

Je terminerai mes remarques en proposant un amendement à celui qui a été proposé par l'honorable député du comté de Queen (M. Jenkins):

Que tous les mots après le mot "l'amender" soient retranchés et remplacés par les suivants: "en prescrivant que les conditions requises pour être électeur aux élections provinciales dans l'Île du Prince-Edouard continueront à être les conditions requises pour être électeur aux élections des membres de la Chambre des communes."

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne pense qu'il y ait beaucoup de chance que ce sous-amendement soit adopté, car dans une circonstance précédente, la Chambre s'est prononcée formellement contre ce projet,—partant, je crois qu'il n'est pas très utile de discuter cette question. La question réellement soumise à la Chambre est l'amendement proposé par mon honorable ami qui siège devant moi (M. Jenkins), et je dirai immédiatement que j'accepte cet amendement. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) a déclaré que, vu que nous avons voté, il y a peu de temps, contre la résolution de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), il serait tout à fait inconséquent pour nous d'appuyer celui-ci. Je ne vois pas du tout qu'il en soit ainsi. La motion de l'honorable député de Norfolk-Nord était contre le principe de ce bill, savoir, que le parlement fédéral devait fixer le cens électoral pour l'élection des députés à ce parlement au lieu de laisser ce soin aux législatures locales. C'est le principe de ce bill; partant, les honorables députés qui ont voté contre cela et qui, en même temps, appuient cet amendement, ne sont dans aucun sens, coupables d'inconséquences. Je crois cependant, qu'en réalité, cet amendement est de très peu d'importance. J'admets avec l'honorable député de Prince (M. Hackett) qu'en vertu du bill actuel, presque tous les hommes peuvent voter. J'ai entendu un libéral dire que tout homme, au Canada, qui ne pourrait pas voter en vertu de l'un ou de l'autre des systèmes stipulés dans ce bill mériterait d'être interné dans l'asile des pauvres. Que ce soit comme propriétaire de biens réels ou personnels, ou en vertu de l'article relatif au revenu,

ou comme gagnant des gages, d'une façon ou d'une autre, tout homme indépendant de ce pays—telle est la condition heureuse du pays—gagne assez et devrait posséder assez de propriété pour avoir le droit de suffrage.

Ainsi, je pense que le nombre d'hommes qui seront ajoutés à la liste, dans l'Île du Prince-Edouard, par l'adoption de cet amendement, sera très petit, si peu considérable que cela n'affectera réellement pas l'élection dans aucun comté de l'île. Eh bien, M. l'Orateur, il y a une opinion à ce sujet et les honorables députés prétendent que tous ceux qui, aujourd'hui, ont le droit de suffrage dans l'Île du Prince-Edouard ou la Colombie-Britannique, ne devraient pas en être privés. Or, ce bill n'est pas du tout destiné à faire perdre le droit de suffrage aux électeurs.

L'honorable député de Bothwell a dit qu'il enlevait le privilège de voter aux électeurs. Je dis qu'il n'en est pas ainsi. L'honorable député fait peut-être allusion au bill qui doit venir en vigueur dans Ontario au mois de janvier prochain. Mais, c'est une chose de l'avenir. Le bill actuel, qui a déjà été présenté à cette session, est un bill qui étend le droit de suffrage, et un grand nombre d'hommes qui, jusqu'ici, n'avaient aucun droit de voter aux élections fédérales, voteront en vertu de cette loi; il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est un bill qui étend le droit de suffrage. Ceux qui, jusqu'aujourd'hui, ont eu le droit de suffrage dans l'Île du Prince-Edouard et la Colombie-Britannique, pourraient se croire lésés si ce bill enlevait le droit de vote à quelques-uns d'entre eux, et comme l'amendement de l'honorable député (M. Jenkins), n'affectera pas d'une façon importante le principe du bill et n'affectera que les hommes qui ont aujourd'hui le droit de suffrage et qu'il n'aura aucun effet à l'avenir, je l'accepte.

M. MILLS: Et à propos du Manitoba?

M. EDGAR: Le premier ministre a justement dit que ce n'était pas un bill présenté dans le but de priver du droit électoral. Or, aujourd'hui, j'ai pris la peine d'examiner quel était l'état de choses dans une couple de quartiers de la cité d'Ottawa; pour voir si c'était ou non un bill présenté dans le but de priver du droit électoral. Nous savons qu'en vertu du nouvel acte d'Ontario, les électeurs qui ont le droit de voter pour l'élection des membres de la législature d'Ontario ont aujourd'hui le droit de voter pour les membres de la Chambre des communes. En vertu de l'acte adopté par la législature d'Ontario, les conditions requises des propriétaires, locataires ou occupants d'immeubles dans les cités, pour être électeurs sont de \$200; les conditions adoptées par ce bill, pour les cités, sont de \$300 en ce qui concerne les immeubles. Dans cette ville, le dernier rôle de cotisation qui ait été imprimé a été fait en 1879. J'ai constaté que dans le quartier By, dans cette cité, il y avait 82 personnes dont les immeubles sont estimés à entre \$200 et \$300. Ces gens auront le droit de suffrage en vertu de l'acte d'Ontario, mais si ce bill est adopté, ils perdront ce droit. Je prends un autre quartier. Je prends le quartier Ottawa, dans cette cité, et je constate qu'il y a, dans ce quartier seulement, 181 personnes auxquelles ce bill enlèvera le droit de suffrage. Dans ces deux quartiers, il y a 263 personnes dont les noms figurent sur le rôle de cotisations de 1879, le dernier imprimé, qui perdront leur droit de suffrage par l'application de ce bill, parce que l'acte d'Ontario fait loi aujourd'hui. Ce n'est pas une question de spéculation; il ne s'agit pas de savoir ce que la loi pourra être; il s'agit de savoir ce qu'est la loi aujourd'hui. Elle a été adoptée le 1er juillet et on l'a mise en opération ce jour-là pour plusieurs fins. Par exemple, pour toutes les fins se rattachant aux cotisations, c'est la loi du jour, et après le 1er janvier, ce sera la loi sous tous les rapports, et nous n'attendons pas d'élections avant cette époque.

Cela ne comprend pas une autre classe à laquelle ce bill fera perdre le droit de suffrage; je veux parler des électeurs qui gagnent des salaires et dont le droit de suffrage est basé

sur le revenu qu'ils reçoivent et qui, s'ils ont un revenu de \$250 ont aujourd'hui le droit de suffrage en vertu de l'acte d'Ontario, tandis que par cette loi ces gens n'auront pas ce droit à moins qu'ils ne retirent un revenu de \$300. Il y a un nombre considérable de gens qui retirent entre \$250 et \$300 de revenu et qui perdront absolument leur droit de suffrage quand ce bill sera adopté. J'ose dire que dans chaque division électorale du Canada—et Ottawa élit deux députés à cette Chambre—ce bill fera perdre le droit de suffrage à autant d'électeurs que dans ces deux quartiers de la cité d'Ottawa. Si cela est exact, alors, en vertu de cet article, il y aura plus de 25,000 électeurs qui perdront leur droit de suffrage dans la province d'Ontario seulement; et cependant, le très honorable premier ministre dit à la Chambre que ce n'est pas un bill qui prive les électeurs de leur droit de suffrage.

M. STAIRS: J'aimerais appeler l'attention de la Chambre sur l'effet que ce bill aura dans la province de la Nouvelle-Ecosse. J'ai compris que l'honorable député de Bothwell (M. Mills) avait dit que ce bill privera du droit de suffrage un grand nombre d'électeurs dans toutes les provinces de la Confédération. Ayant pris la peine de constater quel sera l'effet produit dans le comté de Halifax, je me permettrai de dire que j'ai reçu de Halifax le rôle de cotisations pour cinq divisions électorales, que l'on peut considérer comme des districts importants. Ces divisions renferment des pêcheurs, des cultivateurs et des mineurs, et une analyse attentive des chiffres démontre que dans ces cinq divisions électorales, il y avait 944 contribuables résidents lorsque le dernier rôle de cotisations a été préparé.

En vertu de l'ancien acte de la Nouvelle-Ecosse—la Chambre se rappellera que l'on a dit qu'un nouvel acte avait été adopté dans le cours de la dernière session de la législature locale—en vertu de l'ancien acte, dis-je, 652 de ces contribuables rempliraient les conditions requises pour être électeurs d'après l'article relatif au droit de suffrage basé sur la propriété immobilière. La seule classe qui pourrait perdre le droit de suffrage en vertu du présent bill, serait la classe des personnes dont les noms figurent sur le rôle comme possédant des biens réels et personnels. Sur 659 électeurs, il n'y en aurait que 7 qui seraient privés du droit de suffrage en vertu du bill fédéral, qui ne comprend pas de droit de suffrage basé sur les biens réels et personnels. Donc, s'il n'y a rien autre chose dans le bill fédéral, la Chambre verra qu'il y a un nombre insignifiant de personnes qui perdront leur droit de suffrage dans les cinq divisions parce qu'elles n'ont pas les biens réels et personnels qui donnent le droit de suffrage en vertu de ce bill. En vertu du bill fédéral, il y aura sur ces 994, le même nombre de personnes remplissant les conditions requises, comme propriétaires, qu'il y en aurait en vertu de l'acte local, en ce qui concerne le droit de suffrage basé sur la propriété immobilière, c'est-à-dire 652. Puis, il y aura, de fait, un très grand nombre de personnes ayant le droit de suffrage en vertu de ce bill, vu la manière différente dont le droit est obtenu, l'un étant basé sur l'estimation et l'autre sur la valeur réelle. Tous ceux qui prendront la peine d'examiner les listes constateront qu'il y a, dans ces divisions de votation, un très grand nombre de personnes sur les listes, et naturellement cela comprendra un très grand nombre de gens auxquelles il ne manque que très peu de dollars pour avoir le montant nécessaire pour obtenir le droit de suffrage. En parcourant la liste, j'ai vu plusieurs montants, \$145, \$140 et \$130. En vertu de l'acte local actuel, ceux-là n'auraient pas le droit de suffrage, mais en vertu du bill fédéral, il est certain qu'ils l'auront. Il n'y a pas le moindre doute qu'il y aura au moins 200 hommes qui auront le droit de suffrage comme propriétaires d'immeubles, en vertu de l'acte fédéral, qui ne l'ont pas en vertu des actes locaux, soit anciens soit nouveaux. En outre, je vois qu'il y a 37 personnes dont les noms ne sont pas sur

M. EDGAR

la liste qui auront probablement le droit de suffrage en vertu de la disposition relative aux pêcheurs, savoir, ceux qui possèdent pour \$150 de propriété immobilière, d'engins de pêche, etc. Ils n'ont pas le droit de suffrage en vertu de l'acte local, parce qu'ils ne remplissent pas les conditions requises par la disposition relative aux pêcheurs; car, en vertu de l'acte local, ils doivent avoir des biens personnels pour une valeur de \$300, tandis qu'il ne faut que \$150 pour donner les conditions requises aux pêcheurs en vertu du bill fédéral.

En examinant le rôle de cotisation, il paraît qu'il y en avait très peu—pas plus d'un ou deux sur sept—qui eussent le droit de suffrage en vertu de la disposition concernant les biens réels et personnels. De plus, en examinant les rôles de cotisations, j'ai constaté qu'il y avait 219 contribuables dont les noms figurent sur ces rôles qui possèdent assez de biens pour donner le droit de suffrage à un ou plusieurs de leurs fils en vertu du bill fédéral. Ces gens n'avaient pas le droit de suffrage en vertu de l'acte de la Nouvelle-Ecosse, et, en conséquence, strictement parlant, on ne peut pas dire qu'ils perdront ce privilège, mais le droit de suffrage a été étendu. Je ne désire pas tromper la Chambre et j'éprouve beaucoup de plaisir à dire que l'acte adopté l'année dernière donnera à ces gens les mêmes droits qu'ils auront en vertu du bill fédéral. J'ai aussi parlé des pêcheurs, et il y en aura un très grand nombre qui auront le droit de suffrage, car ils possèdent assez d'immeubles et de rets pour avoir ce droit en vertu de ce bill, privilège qu'ils n'ont pas en vertu de l'acte local. Au lieu de priver les gens du droit de suffrage, ce droit sera réellement étendu à 700 électeurs au moins.

M. LAURIER: Je suis un de ceux qui ne croient pas au suffrage universel. Je ne crois pas qu'il soit juste en principe, car je crois que le grand principe qui doit régir cette matière est que le règlement du droit de suffrage devrait appartenir à chaque province, et si vous avez le suffrage universel dans l'Île du Prince-Edouard et si le peuple de cette province en est satisfait, je ne voudrais pas contribuer à les en priver, pas plus que je ne voudrais contribuer, avec la majorité de cette Chambre, à nous imposer, dans la province de Québec, un suffrage plus étendu que celui que nous avons. Le premier ministre a dit qu'il ne voulait priver aucun électeur de l'Île du Prince-Edouard du droit de suffrage. Je dis que le même principe de justice exige que le droit de suffrage ne soit pas donné à un homme, dans la province de Québec ou dans toute autre province, si la législature de cette province n'a pas jugé à propos de le lui donner. Pour cette raison, je suis prêt à voter pour l'amendement et le sous-amendement.

La Chambre se divise sur le sous-amendement de M. McIntyre.

Pour :
Messieurs

Armstrong	Gillmor,	McIsaac,
Auger,	Guay,	Mills,
Bernier,	Gunn,	Mulock,
Blake,	Hackett,	Paterson (Brant),
Bourassa,	Holton,	Ray,
Burpee,	Innes,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Irvine,	Scriver,
Cameron (Middlesex),	Jenkins,	Somerville (Brant),
Campbell (Renfrew),	Kirk,	Somerville (Bruce),
Cartwright,	Langellier,	Springer,
Catudal,	Laurier,	Sutherland (Oxford),
De St. Georges,	Lister,	Trow,
Edgar,	Livingston,	Vail,
Fairbank,	Macdonald (King's),	Watson,
Fisher,	Mackenzie,	Weldon,
Forbes,	McCraney,	Wells.—50.
Geoffrion,	McIntyre,	

CONTRE

Messieurs

Abbott,	Farrow,	Montplaisir,
Allison,	Ferguson (Welland),	Orton,

Bain (Soulanges),	Fortin,	Paint,
Baker (Victoria),	Foster,	Pinsonneault,
Barnard,	Gagné,	Pope,
Beaty,	Girouard,	Prüyn,
Bell,	Gordon,	Riopel,
Benoit,	Grandbois,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Guilbault,	Robertson (Hastings),
Bergin,	Guillet,	Ross,
Blondeau,	Hall,	Royal,
Bowell,	Hesson,	Shakespeare,
Cameron (Inverness),	Hickey,	Small,
Campbell (Victoria),	Hömer,	Smyth,
Carliug,	Jamieson,	Sprotile,
Caron,	Kaulbach,	Sfairs,
Chapleau,	Kilvert,	Taschereau,
Cimon,	Kranz,	Tassé,
Cochrane,	Labrosse,	Taylor,
Colby,	Landry (Kent),	Townshend,
Costigan,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Ooughlin,	Langevin,	Vanasse,
Curran,	Macdonald (Sir John),	Wallace (Albert),
Cutbert,	Mackintosh,	Wallace (York),
Daly,	McMillan (Vandreull),	White (Cardwell),
Daoust,	McCallum,	White (Hastings),
Dawson,	McDougald (Picton),	White (Kenfrew),
Desaulniers (Mask'ngé),	McDougald (U. Breton),	Wigle,
Desaulniers (St. M'rice),	McLelan,	Wood (Strockville),
Dickinson,	McNeill,	Wood (Westm'land),
Dodd,	Masue,	Woodworth.—95.
Dugas,	Moffat,	

Le sous-amendement est rejeté.

M. WELDON : En ce qui concerne la province du Nouveau-Brunswick, il a été fait quelques changements importants au droit de suffrage, et quelques-uns de mes honorables amis ont indiqué les changements qui auront lieu dans quelques-uns des comtés en vertu de l'opération de ce bill. Dans des discours précédents, j'ai parlé de l'effet du bill sur les électeurs de la cité de Saint-Jean, et je regrette que plusieurs électeurs de cette cité, qui ont exercé le droit de suffrage pendant des années, soient privés de ce privilège. Si l'on doit tenir compte en cette matière, des habitants de l'Île du Prince-Edouard et de ceux de la Colombie-Britannique, il est juste que l'on tienne compte des prétentions des classes de la province du Nouveau-Brunswick, dont j'ai parlé, qui perdront le droit de suffrage si ce bill est adopté dans sa forme actuelle. Il y a un grand nombre de gens qui possèdent des propriétés considérables et de grande valeur dans les cités de Saint-Jean et de Portland et qui seront privés du droit de suffrage en vertu des dispositions de ce bill ; il y en a aussi d'autres qui perdront ce privilège dont ils jouissent aujourd'hui parce qu'ils sont hommes libres de la cité. J'ose croire que si le ministre des finances était présent, il admettrait avec moi que ces hommes ne devraient pas être privés du droit de suffrage, car, je crois, le ministre des finances doit plus d'un suffrage, dans la cité de Saint-Jean, à la classe même à laquelle ce bill va enlever ce privilège. Dans cette opinion, je me permettrai de proposer en sous-amendement :

Que l'on retranche dans le dit amendement les mots " dans les provinces de la Colombie-Anglaise et de l'Île du Prince-Edouard " et de les remplacer par les suivants : " Afin de permettre aux personnes ayant actuellement droit de vote dans les provinces de la Colombie-Anglaise, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard de voter aux élections futures des membres de la Chambre des communes dans les dites provinces.

M. LANDRY (Kent) : Je regrette beaucoup que le premier ministre ait accepté l'amendement proposé par l'honorable député de l'Île du Prince-Edouard, si je comprends cet amendement. J'ai écouté la discussion avec patience et intérêt et je me suis efforcé de comprendre l'amendement. Mais, si je le comprends, je regrette beaucoup qu'on l'ait accepté, en tant que je me sens obligé d'y opposer un vote défavorable. Il y a quelques moments, j'ai essayé de chercher l'amendement pour l'étudier, mais il m'a été impossible de l'avoir, car il était entre les mains d'un autre député, et comme avis n'en avait pas été donné, il peut arriver que les détails ne m'en soient pas familiers ; mais si je le comprends, il propose de donner à l'Île du Prince-Edouard le droit en ce qui concerne la première liste électorale qui sera faite

en vertu de cette loi, d'agir en vertu de la loi telle qu'elle existe aujourd'hui ; c'est-à-dire de prendre les conditions requises aujourd'hui pour être électeurs comme la base des listes préparées pour les élections fédérales, et de continuer ainsi tant qu'ils vivront, pour tous les électeurs qui, d'après les anciennes listes, auront le droit de suffrage ; mais s'il y a de nouveaux électeurs, le droit de suffrage leur sera donné en vertu de la loi qui s'applique aux autres parties de la Confédération. D'après mon interprétation, l'effet produit par cette disposition sera qu'un jeune homme qui a aujourd'hui 21 ans et qui a droit de suffrage en vertu de la loi de l'Île aura, s'il atteint 81 ans, le droit de suffrage pendant encore 60 ans, sans qu'il soit nécessaire de remplir d'autres conditions ; tandis qu'un jeune homme qui n'a que 20 ans, juste un an de moins, arrivera l'année suivante, et s'il ne remplit pas les conditions requises en vertu du présent bill, il n'aura pas du tout le droit de suffrage durant le même espace de temps.

En outre, cette exception détruit l'uniformité du bill. Je sens que je ne pourrais pas voter contre l'amendement proposé par mon honorable ami le député de la cité et du comté de Saint-Jean (M. Weldon), si je ne votais pas contre l'autre ; je sens que je dois voter contre l'un et l'autre. Je voterai donc contre l'amendement de l'honorable député de Saint-Jean et contre celui de l'honorable député de l'Île du Prince-Edouard (M. Jenkins), si l'explication que j'en ai donnée est exacte.

M. BURPEE : Je n'approuve pas les conclusions de l'honorable député de Kent (M. Landry). Il y a un vieux dicton qui dit qu'il vaut mieux avoir la moitié d'un pain que de n'en pas avoir du tout. Je préférerais le suffrage universel dans toute la Confédération, comme il existe dans l'Île du Prince-Edouard, au droit de suffrage accordé par ce bill ; mais il est évident, d'après la dernière division, que nous ne pouvons pas avoir le suffrage universel pour l'Île du Prince-Edouard, ni pour aucune des autres provinces. Or, je consens à accepter pour le Nouveau-Brunswick ce qui a été concédé à l'Île du Prince-Edouard par le premier ministre ; c'est-à-dire, je consens à prendre les listes du Nouveau-Brunswick telles qu'elles existent aujourd'hui et à permettre à ceux dont les noms sont aujourd'hui sur les listes des électeurs d'avoir le droit de suffrage tant qu'ils vivront, et à accepter pour ceux qui arriveront après cette année, le droit de suffrage qui sera adopté pour toute la Confédération, plutôt que de priver du droit de suffrage les électeurs dont les noms sont maintenant sur les listes. Or, je pense que le Nouveau-Brunswick a la une cause juste, et je ne puis pas comprendre en vertu de quel principe cette concession peut nous être refusée si on l'accorde à l'Île du Prince-Edouard. Pour avoir le droit de suffrage basé sur les immeubles, au Nouveau-Brunswick, il faut posséder une propriété valant \$100. Par ce bill cette valeur est portée à \$150, et nous avons les rapports officiels des fonctionnaires de cinq comtés donnant le nombre des personnes qui ne possèdent pas de propriété pour la valeur de \$140 et dont les noms seront retranchés de la liste. Dans le comté d'York, il y en aura 804 ; dans Queen, 527 ; dans Sunbury, 394 ; dans Charlotte, 550, et dans Carleton, plus de 396. Or, ce que nous demandons par l'amendement de l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) c'est que ces gens soient mis sur le même pied que ceux qui ont le droit de suffrage dans l'Île du Prince-Edouard. Si l'honorable monsieur peut donner une bonne raison pour expliquer pourquoi l'on ne devrait pas accorder ce privilège au Nouveau-Brunswick comme à l'Île du Prince-Edouard, j'aimerais qu'il la donnât. C'est une question d'uniformité ; il y a d'un côté du poisson, et de l'autre de l'autre côté. Je demande que la Chambre examine cet amendement, qui est basé sur le principe que les différentes provinces devraient être mises sur le même pied sous ce rapport.

M. BLAKE : Assurément, les habitants du Nouveau-Brunswick ont autant de titre à la considération que ceux

de la Colombie-Anglaise et de l'Île du Prince-Edouard. Si les préjugés, les passions et les sentiments du peuple d'une province doivent être pris en considération, ceux des habitants des autres provinces ne doivent-ils pas l'être ? L'honorable premier ministre dit qu'il ne pense pas que cela fasse beaucoup de différence dans l'Île du Prince-Edouard, qu'il croit que très peu de personnes, nanties du droit de suffrage en vertu de l'amendement qu'il a accepté, en seraient privées si l'amendement était rejeté ; mais il croit que c'est une concession raisonnable à faire à ces messieurs qui proposent que ceux qui ont aujourd'hui le droit de suffrage dans ces provinces, ne devaient pas le perdre. On lui a fait remarquer à plusieurs reprises, dans le cours de ces débats, qu'un grand nombre de gens seraient privés du droit de suffrage par l'application de ce bill dans la province du Nouveau-Brunswick, et assurément la même règle devrait s'appliquer à ces personnes. Si l'honorable premier nie les données statistiques qui ont été citées et s'il dit qu'il y aura très peu d'électeurs qui seront privés du droit de suffrage au Nouveau-Brunswick, peut-on dire quelque chose de plus en ce qui concerne l'Île du Prince-Edouard ? Mais il est vraisemblable qu'un très grand nombre de gens perdront le droit de suffrage au Nouveau-Brunswick, non seulement les propriétaires d'immeubles, mais aussi, comme l'a fait remarquer l'honorable député de King (M. McIntyre), ceux qui possèdent des biens personnels, système d'après lequel une très grande partie de ses commettants ont voté, système qui n'est pas du tout reconnu par ce bill. Or, ce qui est juste pour une province l'est aussi pour une autre. Un juif n'a-t-il pas des yeux, des affections et des passions ? Ne doit-on pas considérer un habitant du Nouveau-Brunswick autant qu'un habitant de l'Île du Prince-Edouard sur la côte de l'Atlantique, ou un habitant de la Colombie Anglaise sur la côte du Pacifique ? Comme mon honorable ami l'a dit, doit-on faire du poisson d'un côté et de la chair d'un autre côté ? Fera-t-on une exception dans un cas et n'en fera-t-on aucune dans l'autre ? Quelle est cette espèce de justice ? C'est, M. l'Orateur, la différence de l'uniformité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce sont là des paroles très braves, M. l'Orateur, mais il y a une différence importante entre les deux cas. Dans l'Île du Prince-Edouard et dans la Colombie-Anglaise, tout le monde a le droit de suffrage, et par conséquent, l'on prétend que l'application de cet acte privera, dans une certaine mesure, quelques hommes de ce droit ; mais il y a au Nouveau-Brunswick un droit de suffrage basé sur la propriété qui n'est pas identique à celui qui est prévu par ce bill ; mais un des hommes qui ont le plus d'expérience dans les affaires électorales de cette province, mon collègue, le ministre des finances, qui n'est pas ici, dit que ce bill, en général, étendra considérablement le droit de suffrage dans la province du Nouveau-Brunswick.

M. BURPEE : Il enlèvera ce droit à un grand nombre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Les deux systèmes de cens électoral ne marchent pas de pair ; toutes les conditions requises le sont pas les mêmes de nom ; mais par les divers droits de suffrage accordés par ce bill, le nombre des électeurs dans la province du Nouveau-Brunswick, d'après les meilleurs renseignements qui m'ont été fournis, sera considérablement augmenté. Donc, il n'y a aucune analogie entre les deux cas.

M. MILLS : L'honorable premier ministre nous a dit qu'en général le bill qu'il a présenté donnera au Nouveau-Brunswick un système électoral aussi libéral que celui qu'il possède aujourd'hui.

Sir JOHN A. MACDONALD : Plus étendu.

M. MILLS : Mais il oublie que son bill va priver du droit de suffrage un grand nombre de personnes du Nouveau-Brunswick. Il est très bon de rester dans les généralités, mais les honorables députés de King (M. McIntyre) et de Sunbury (M. Burpee) ont étudié cette question avec soin ;

M. BLAKE.

ils ont obtenu les renseignements nécessaires et ont déclaré que, dans un comté, plus de 400 électeurs, et, dans un autre plus de 800 électeurs seront privés du droit de suffrage. L'honorable monsieur dit que dans l'Île du Prince-Edouard un grand nombre de gens seront nantis du droit de suffrage ; mais est-ce une compensation à donner à un homme d'accorder le droit de suffrage à un autre homme, quand on l'en prive lui-même ?

Il peut arriver que l'honorable premier ministre accorde à un petit nombre ce droit qu'ils ne possèdent pas encore. Je ne m'oppose pas à ce qu'il accorde le droit de suffrage, mais je m'oppose à ce qu'il l'enlève à ceux qui le possèdent aujourd'hui. Lors du débat qui a eu lieu à propos de ce bill, j'ai fait remarquer qu'aucun de ceux qui possèdent le droit de suffrage en Angleterre n'en sont privés—excepté pour certains délits—lorsque l'on fait des changements aux conditions requises pour être électeurs ; mais l'honorable ministre a entrepris de priver du droit de suffrage un grand nombre d'habitants de ce pays.

Un de mes honorables amis a fait un calcul ; il a démontré qu'il avait enlevé le droit de suffrage à plus de 130,000 habitants dans la Confédération du Canada ; et je dis qu'il est monstrueux de priver de ce privilège inestimable ceux qui en ont joui jusqu'ici, quand rien n'a été fait pour prouver qu'ils en sont indignes. C'est ce qu'il fait.

Mon honorable ami le député de Sunbury a fait remarquer que, dans son comté, plusieurs centaines de personnes perdraient le droit de suffrage ; et il demande que le bill soit amendé de telle sorte que ceux qui possèdent aujourd'hui ce privilège continuent à en jouir. Le premier ministre dit qu'aucun électeur ne perdra le droit de suffrage au Nouveau-Brunswick. S'il a raison—je ne l'admets pas, mais s'il a raison—cet amendement ne pourrait causer aucun tort ; il laisserait les choses dans l'état où elles sont aujourd'hui. Il n'y aurait aucune apparence d'injustice, bien que le nombre des électeurs ne fût pas plus considérable que le nombre de ceux auxquels il propose de donner le droit de suffrage. Quel tort causerait cette double garantie contre la privation du droit électoral ? L'honorable premier ministre donne aujourd'hui le droit de suffrage à ceux auxquels il proposait de l'enlever il y a peu de jours dans la Colombie-Britannique et dans l'Île du Prince-Edouard. Ces gens ont-ils, à ce privilège, des titres que les habitants du Nouveau-Brunswick, qui en ont joui jusqu'à ce moment, ne peuvent pas faire prévaloir ? C'est une proposition monstrueuse et la Chambre ne devrait pas s'en occuper.

Cette Chambre s'est abaissée dans plus d'une circonstance durant cette session, à la demande du premier ministre. Elle est revenue plusieurs fois sur ce qu'elle avait dit durant cette session. L'honorable monsieur lui demande, ce soir, de revenir sur ce qu'elle a affirmé au sujet de l'Île du Prince-Edouard. Je ne m'y oppose pas. Il a eu d'abord, tort ; il est plus près d'avoir raison aujourd'hui. Mais qu'il rende aux habitants du Nouveau-Brunswick la justice qu'il dit pouvoir rendre à ceux de l'Île du Prince-Edouard ; qu'il traite les habitants d'une province aussi justement qu'il se propose de traiter les habitants d'une autre province. Dans cette Confédération, nous sommes censés être sur un pied d'égalité. Je ne veux pas refuser à la plus petite province ce que je demanderais pour la plus grande et la plus peuplée de la Confédération. Respectons les droits dont le peuple a joui jusqu'ici, et pour cela votons pour l'amendement proposé par mon honorable ami de la province du Nouveau-Brunswick.

M. GILLMOR : J'ai été un peu surpris lorsque mon honorable ami qui siège derrière moi m'a dit qu'environ 400 électeurs seraient privés du droit de suffrage dans le comté de Queen, N. B. Je pouvais à peine le croire, mais je me suis donné la peine de faire venir et d'examiner la liste de Charlotte, mon propre comté, et, bien qu'il y eût deux divisions de votation dont on n'a pas pu se procurer les listes,

j'ai appris que 530 électeurs perdaient leur droit de suffrage en vertu de ce bill. La question de savoir qui peut voter en vertu de ce bill, est une simple question de spéculation. J'en connais autant à ce sujet que le ministre des finances, et il n'en sait pas plus à ce sujet qu'un autre. Nous ne pouvons pas dire combien auront le droit de suffrage, tant que la nouvelle liste ne sera pas préparée, mais en attendant je suis convaincu que quelques-uns seront privés de ce droit.

La question de savoir combien de gens auront le droit de suffrage en vertu de ce bill, est une simple matière de spéculation. Il peut arriver qu'ils aient le droit de suffrage en vertu de la disposition relative à ceux qui gagnent des gages, ou il peut arriver qu'ils exercent sur quelqu'un de l'influence pour faire évaluer leur propriété à \$150, lorsqu'elle n'a été évaluée jusqu'ici qu'à \$100. Je ne vois pas comment le gouvernement peut donner un droit à deux provinces et le refuser à d'autres. Je ne puis pas aller trouver tous ces 500 ou 600 hommes qui sont privés très vraisemblablement du droit de suffrage, et leur dire s'ils pourront voter ou non en vertu de quelque autre système.

On peut dire aussi la même chose en ce qui concerne l'Île du Prince-Édouard et la Colombie-Britannique. Mon honorable ami, le député de Kent, N.-B., (M. Landry), dit qu'il va voter contre les deux amendements. Sans doute que, dans son comté, il y aura quelques électeurs qui seront privés du droit de suffrage. Il ne veut pas cela. Ils ont voté pour l'envoyer ici. Pourquoi ne réclamerait-il pas pour eux le même privilège que le gouvernement est disposé à concéder à l'Île du Prince-Édouard et à la Colombie-Britannique? Je ne puis pas voir en vertu de quel principe il peut refuser cela. D'après moi, 10,000 électeurs perdront le droit de suffrage au Nouveau-Brunswick, et qui peut dire le nombre de ceux qui seront nantis de ce droit en vertu de ce bill? Cependant, on ne causerait aucun tort en laissant subsister l'état de choses qui existe aujourd'hui pour ceux qui sont déjà électeurs. Si l'amendement n'est pas adopté, le bill sera illogique et ne rendra pas justice à toutes les provinces.

M. CAMERON (Huron): Le fait est que la conduite du premier ministre en cette affaire est injustifiable, et personne ne le sait mieux que le premier ministre lui-même. Il propose de permettre à tout habitant de l'Île du Prince-Édouard et de la Colombie-Britannique qui a aujourd'hui le droit de suffrage, de garder ce droit tant qu'il vivra, et lorsque mon honorable ami, le député de Saint-Jean (M. Weldon), émet une proposition analogue, l'honorable premier ministre refuse d'accorder ce droit à la province du Nouveau-Brunswick. L'honorable premier ministre dit que les cas sont différents; je l'admets avec lui. Où se trouve la différence? Dans l'Île du Prince-Édouard et à la Colombie-Britannique, le suffrage universel existe; tout homme a le droit de voter. Il peut arriver qu'un homme soit ici aujourd'hui et qu'il soit ailleurs demain; il n'a aucun lien au pays qui justifie le gouvernement de lui permettre de garder le droit de suffrage. Dans la province du Nouveau-Brunswick, personne ne peut voter à moins qu'il ne remplisse les conditions requises en ce qui concerne la propriété immobilière; à moins qu'il n'ait une maison et une terre, à moins qu'il n'ait des biens au montant que l'honorable premier ministre exige par ce bill, il n'a pas le droit de suffrage. Mais dans l'Île du Prince-Édouard et dans la Colombie-Britannique, il n'existe pas de semblable système électoral. Au Nouveau-Brunswick, ceux-là mêmes qui ont droit à la considération de cette Chambre, ceux-là mêmes dont les foyers sont dans la province, sont privés du droit de suffrage par ce bill. Je le demande: Comment peut-on justifier cette proposition?

L'honorable premier ministre nous dit qu'il a étendu le droit de suffrage d'une façon considérable. Comment l'a-t-il fait? Il a donné aux Micmacs du Nouveau-Brunswick le droit de suffrage et il propose d'enlever ce droit aux hommes libres de la cité de Saint-Jean, qui ont aujourd'hui

le privilège de l'exercer. Cependant, l'honorable premier ministre prétend dire qu'il y a une distinction entre les deux cas. Il n'y a aucune distinction qui pourrait donner aux électeurs de l'Île le droit de suffrage, et il le sait. L'honorable premier ministre sait que ses partisans en cette Chambre, lesquels représentent l'Île du Prince-Édouard, l'ont averti qu'ils n'oseraient pas retourner vers leurs commettants, à moins qu'il ne fasse ce changement. L'honorable premier ministre sait très bien qu'à moins qu'il ne fasse ce changement dans l'Île du Prince-Édouard et la Colombie-Anglaise, au lieu d'avoir neuf partisans dans ces provinces, il n'en aura aucun. L'honorable premier ministre n'est guidé par aucun principe. Pour lui, c'est une simple question d'expédient. Il est disposé à sacrifier tout principe aux exigences politiques. Il pense sans doute qu'il peut obtenir l'appui de trois députés de l'Île du Prince-Édouard et de six députés de la Colombie-Anglaise, en leur rendant cette justice qu'il n'est pas disposé à rendre aux autres provinces, et il appelle cela franc jeu et justice à tous. Mon honorable ami, M. l'Orateur, a dit que le premier ministre avait, durant tout ce débat, tellement traîné ses partisans dans la fange, qu'il ne pouvait pas y croire, ni lui ni eux, et qu'il devra encore les traîner aussi longtemps avant qu'il ne puisse faire adopter ce bill dans la forme où il est aujourd'hui.

M. IRVINE: Quand j'ai parlé sur la deuxième lecture de ce bill, j'ai dit que, d'après moi il ne priverait aucun de mes commettants du droit de suffrage. Depuis, quelques-uns de mes collègues, en conversant avec moi, m'ont avoué que je n'avais pas raison, et ainsi, je me suis donné la peine d'écrire au secrétaire-trésorier de mon comté pour lui demander d'examiner les nouveaux rôles de cotisations de cette année et de m'envoyer le résultat de ses recherches. Je lui demandai de voir s'il y avait des personnes dont les biens immobiliers et personnels étaient estimés entre \$100 et \$150. Je reçus une lettre, que je consens à montrer au premier ministre, et cette lettre déclare que, dans mon comté, il y a sur le rôle de cotisations environ 300 noms de gens auxquels ce bill fera perdre le droit de suffrage, comme ne remplissant pas les conditions qu'il exige. Or, M. l'Orateur, le premier ministre a déclaré que le ministre des finances, son collègue du Nouveau-Brunswick, était une excellente autorité sur la question. Il peut en être ainsi, mais je pense que je suis justifiable de dire que les répartiteurs nommés en vertu de la loi du Nouveau Brunswick, sont des autorités aussi bonnes, si non meilleures. Il leur faut prêter serment qu'ils estimeront la propriété des habitants pour les fins de cotisations, aussi exactement qu'ils le feraient s'il s'agissait de la propriété d'une personne décédée. Ils vont de porte en porte pour estimer la propriété réelle et personnelle de chaque personne, et l'on doit admettre, je pense, qu'ils sont de meilleures autorités que le premier ministre ou le ministre des finances.

La chambre se divise sur le sous-amendement de M. Weldon.

[Pour :
Messieurs

Armstrong,
Anger,
Bernier,
Blake,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Cattudal,
De St. Georges,
Edgar,
Fairbank,
Fisher,
Forbes,
Geoffrion,

Gillmor,
Guay,
Gunn,
Holton,
Innes,
Irvine,
Kirk,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
Mackenzie,
McCraney,
McIntyre,
Molsaac,

Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Scriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—46.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Farrow,	Massue,
Allison,	Fortin,	Moffat,
Bain (Soulanges),	Foster,	Montplaisir,
Baker (Victoria),	Gagné,	Orton,
Barnard,	Girouard,	Paint,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guilbault,	Pope,
Benoit,	Guillet,	Pruyn,
Bergeron,	Hackett,	Riopel,
Billy,	Hall,	Robertson (Hamilton),
Blondeau,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Bowell,	Hickey,	Ross,
Cameron (Inverness),	Homer,	Royal,
Campbell (Victoria),	Jamieson,	Small,
Carling,	Jenkins,	Small,
Caron,	Kaulbach,	Sproule,
Chapleau,	Kilvert,	Stairs,
Cimon,	Kranz,	Taschereau,
Cochrane,	Labrosse,	Tassé,
Colby,	Landry (Kent),	Taylor,
Costigan,	Landry (Montmagny),	Temple,
Coughlin,	Langevin,	Townshend,
Curran,	Lesage,	Tupper,
Cuthbert,	Macdonald (King),	Vanasse,
Daly,	Macdonald (Sir John),	Wallace (Albert),
Daoust,	Mackintosh,	Wallace (York),
Dawson,	McMillan (Vaudreuil),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	McCallum,	White (Hastings),
Desaulniers (St. Maurice),	McDougald (Pictou),	White (Renfrew),
Dickinson,	McDougald (Cap Breton),	Wigle,
Dodd,	McLellan,	Wood (Brockville),
Dugas,	McNeill,	Wood (Westmoreland),
		Woodworth.—96.

Le sous-amendement est rejeté.

M. WATSON : A l'heure qu'il est, dans la province du Manitoba, les conditions requises pour être électeurs sont de \$100 dans les cités, villes et villages, ainsi que dans les municipalités rurales. Je suis convaincu qu'en vertu de ce bill, tel qu'il est aujourd'hui, un grand nombre des électeurs du Manitoba seront privés du droit de suffrage ; partant, j'espère que le premier ministre consentira à ajouter le Manitoba à l'île du Prince-Edouard et à la Colombie-Britannique, et à lui donner les mêmes droits. S'il ne fait pas cela, il commettra une grande injustice envers plusieurs habitants du Manitoba. En conséquence, je demande qu'il ne soit permis de proposer en sous-amendement :

De retrancher dans le dit amendement les mots " dans la province de la Colombie-Britannique et l'île du Prince-Edouard " et d'insérer les suivants : " Afin de permettre aux personnes ayant actuellement droit de vote dans les provinces de la Colombie-Britannique, de l'île du Prince-Edouard et du Manitoba, de voter aux élections futures des membres de la Chambre des Communes dans les dites provinces. "

La Chambre se divise sur le sous-amendement de M. Watson.

Pour :
Messieurs

Armstrong,	Gillmor,	Mills,
Auger,	Guay,	Mulock,
Bernier,	Gunn,	Paterson (Brant),
Blake,	Holton,	Ray,
Burpee,	Innes,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Irvine,	Scrivier,
Cameron (Middlesex),	Kirk,	Somerville (Brant),
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Somerville (Bruce),
Cartwright,	Laurier,	Springer,
Catudal,	Lister,	Sutherland (Oxford),
De St. Georges,	Livingston,	Trow,
Edgar,	Mackenzie,	Vail,
Fairbank,	McCraney,	Watson,
Fisher,	McIntyre,	Weldon,
Forbes,	McIsaac,	Wells.—46.
Geoffrion,		

Contre :
Messieurs

Abbott,	Farrow,	Massue,
Allison,	Fortin,	Moffat,
Bain (Soulanges),	Foster,	Montplaisir,
Baker (Victoria),	Gagné,	Orton,
Barnard,	Girouard,	Paint,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guilbault,	Pope,

M. IRVINE

Benoit,	Guillet,	Pruyn,
Bergeron,	Hackett,	Riopel,
Billy,	Hall,	Robertson (Hamilton),
Blondeau,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Bowell,	Hickey,	Ross,
Cameron (Inverness),	Homer,	Royal,
Cameron (Victoria),	Jamieson,	Small,
Carling,	Jenkins,	Sproule,
Caron,	Kaulbach,	Stairs,
Chapleau,	Kilvert,	Taschereau,
Cimon,	Kranz,	Tassé,
Cochrane,	Labrosse,	Taylor,
Colby,	Landry (Kent),	Temple,
Costigan,	Landry (Montmagny),	Townshend,
Coughlin,	Langevin,	Tupper,
Curran,	Lesage,	Vanasse,
Cuthbert,	Macdonald (King),	Wallace (Albert),
Daly,	Macdonald (Sir John),	Wallace (York),
Daoust,	Mackintosh,	White (Cardwell),
Dawson,	McMillan (Vaudreuil),	White (Hastings),
Desaulniers (Mask'ngé),	McCallum,	White (Renfrew),
Desaulniers (St. M'rice),	McDougald (Pictou),	Wigle,
Dickinson,	McDougald (O. Breton),	Wood (Brockville),
Dodd,	McLellan,	Wood (Westmoreland),
Dugas,	McNeill,	Woodworth.—96.

M. MULOCK : Je pense que le premier ministre commettra une erreur s'il abandonne le principe sur lequel ce projet est basé: Pendant le débat qui a eu lieu sur le bill, il a constamment cherché à pénétrer la Chambre de la nécessité de l'uniformité, c'est-à-dire, que l'on doit appliquer à toutes les provinces les lois que l'on pourrait faire pour une province. Cette après-midi, encore, à propos d'une suggestion faite au sujet du changement projeté, le premier ministre a répliqué que cela nuirait au principe de l'uniformité ; c'était à propos du droit de suffrage des locataires. Ce soir, le premier ministre a annoncé que l'on ne devait pas toucher au système en vigueur dans les deux provinces situées aux extrêmes limites de la Confédération. Il a émis le principe que parce que des gens jouissent du suffrage universel, le droit de voter ne devait pas leur être enlevé. Si c'est un bon principe, il est applicable à toutes les provinces, et le même droit doit être étendu à tout citoyen de la Confédération. S'il pense que c'est un mauvais principe d'enlever le droit de suffrage à des habitants de la Colombie-Britannique ou de l'île du Prince-Edouard, je lui demanderai d'appliquer ce principe à toutes les autres provinces. Sur quel principe se propose-t-il de priver du droit de suffrage les électeurs d'Ontario et de Québec ou du Manitoba ? Si vous prenez l'ancienne loi d'Ontario et que vous comparez les droits des locataires, vous constaterez qu'ils sont restreints par ce bill. En vertu de la loi locale, le locataire n'était pas obligé d'être en possession de la propriété louée pour avoir le droit de suffrage.

En vertu de ce bill, il faudra qu'il soit en possession de cette propriété. Si vous comparez ce projet avec le bill récemment adoptée par la législature d'Ontario, il est évident qu'un grand nombre d'électeurs perdront le droit de suffrage. Dans Algoma, le suffrage universel est aujourd'hui en vigueur. Est-il juste, alors, que les électeurs de l'île du Prince-Edouard et de la Colombie-Anglaise qui, n'était cet amendement, n'auraient pas le droit de voter dans ces conditions, aient le privilège, tandis que plusieurs habitants d'Algoma le perdrait ? Pour ces raisons, je propose l'amendement suivant, rédigé exactement dans les termes de l'amendement concernant l'île du Prince-Edouard :

Que les mots suivants soient ajoutés à l'amendement :—" Dans les provinces de l'Ontario, Québec, Manitoba, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, outre les personnes ayant droit d'être inscrites comme électeurs et de voter en vertu des dispositions précédentes de cet acte, toute personne qui à l'époque de l'adoption du dit acte,—

1. Sera âgé de 21 ans et ne sera pas, par cet acte ou par aucune loi du Canada, déqualifiée ou empêchée de voter,—et
2. Sera sujet anglais de naissance ou par naturalisation, et aura droit de voter dans les dites provinces, respectivement, en vertu des lois actuellement existantes dans ces provinces,—aura le droit d'être inscrite comme électeur et de voter tant qu'elle continuera à être qualifiée à voter en vertu des dispositions des dites lois en dernier lieu mentionnées, et pas plus.

La Chambre se divise sur le sous-amendement de M. Mulock :

Pour :
Messieurs

Armstrong, Auger, Bernier, Blake, Burpee, Cameron (Huron), Cameron (Middlesex), Campbell (Renfrew), Cartwright, Cataudal, De St. Georges, Edgar, Fairbank, Fisher, Forbes, Geoffrion,	Gillmor, Guay, Gunn, Holton, Innes, Irvine, Kirk, Langellier, Laurier, Lister, Livingston, Mackenzie, McCraney, McIntyre, McIsaac,	Mills, Mulock, Paterson (Brant), Ray, Rinfret, Scriver, Somerville (Brant), Somerville (Bruce), Springer, Sutherland (Oxford), Trow, Vail, Watson, Weldon, Wells.—46.
--	--	---

Contre :
Messieurs

Abbott, Allison, Bain (Soulanges), Baker (Victoria), Barnard, Beaty, Bell, Benoit, Bergeron, Billy, Blondeau, Bowell, Cameron (Inverness), Campbell (Victoria), Carling, Caron, Chapleau, Cimon, Oochrane, Colby, Costigan, Coughlin, Curran, Outhbert, Daly, Daoust, Dawson, Desaulniers (Mask'ngé), Desaulniers (St. M'rice), Dickinson, Dodd, Dugas,	Farrow, Fortin, Foster, Gagné, Girouard, Grandbois, Guilbault, Guillet, Hackett, Hall, Hesson, Hickey, Homer, Jamieson, Jenkins, Kaulbach, Kilvert, Kraus, Labrosse, Landry (Kent), Landry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), Mackintosh, McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald (Picton), McDougall (O. Breton), McLellan, McNeill,	Massue, Moffat, Montplaisir, Orton, Paint, Pinsonneault, Pope, Pruyn, Riopel, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Ross, Royal, Small, Sproule, Stairs, Taschereau, Tassé, Taylor, Temple, Townshend, Tupper, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), White (Renfrew), Wigle, Wood (Brockville), Wood (Westm'land), Woodworth.—38.
--	--	---

Le sous-amendement est rejeté.

M. LANGELIER : On espérait que l'amendement proposé par l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. Jenkins) serait accepté par le gouvernement. Presque aussitôt, le premier ministre a dit qu'il ne l'accepterait pas. Or, cet amendement est accepté, ou l'on a accepté quelque chose de semblable, et je pense que les députés de la province de Québec devraient voir à ce que leur province fût aussi bien traitée que les autres provinces, et en conséquence je propose :

D'ajouter les mots suivants au dit amendement : " Dans la province de Québec, outre les personnes ayant droit d'être inscrites comme voteurs et de voter sous l'autorité des dispositions du présent acte, toute personne qui, à l'époque de la passation du dit acte, —

1. Sera âgée de 21 ans et ne sera pas déqualifiée par le présent acte ou par aucune loi du Canada, — et
2. Sera sujet anglais de naissance ou par naturalisation et aura droit de voter dans la dite province sous l'autorité des lois qui y sont actuellement en vigueur — aura droit d'être inscrite comme voteur et de voter tant qu'elle continuera à être qualifiée à voter aux termes des dispositions des dites lois en dernier lieu mentionnées, et pas plus.

La Chambre se divise sur le sous-amendement de M. Langellier.

Pour :
Messieurs

Armstrong, Auger, Bernier, Bourassa, Burpee, Cameron (Huron), Campbell (Renfrew),	Gillmor, Guay, Gunn, Holton, Innes, Irvine, Kirk,	Mulock, Paterson (Brant), Ray, Rinfret, Scriver, Somerville (Brant), Somerville (Bruce),
---	---	--

Cartwright,
Casgrain,
Cataudal,
De St. Georges,
Fairbank,
Fisher,
Forbes,
Geoffrion,

Langellier,
Laurier,
Livingston,
Mackenzie,
McCraney,
McIntyre,
McIsaac,
Mills,
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—44.

Contre :
Messieurs

Abbott, Allison, Bain (Soulanges), Baker (Victoria), Barnard, Beaty, Bell, Benoit, Bergeron, Bergin, Billy, Blondeau, Bowell, Cameron (Inverness), Campbell (Victoria), Carling, Caron, Chapleau, Cimon, Colby, Costigan, Coughlin, Curran, Outhbert, Daly, Daoust, Dawson, Desaulniers (Mask'ngé), Desaulniers (St. Maurice), Dickinson, Dodd, Dugas,	Ferguson (Leeds & Gren.), Fortin, Foster, Gagné, Girouard, Gordon, Grandbois, Guilbault, Guillet, Hackett, Hesson, Hickey, Homer, Jamieson, Jenkins, Kaulbach, Kilvert, Labrosse, Landry (Kent), Landry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), Mackintosh, McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald (Picton), McDougall (O. Breton), McLellan, McNeill, Massue,	Moffat, Montplaisir, Orton, Paint, Pinsonneault, Pruyn, Riopel, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Ross, Royal, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Taschereau, Tassé, Taylor, Temple, Townshend, Tupper, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), White (Renfrew), Wigle, Wood (Brockville), Wood (Westm'land), Woodworth.—95.
---	---	---

Le sous-amendement est rejeté.

M. SPROULE : Avant que la motion ne soit adoptée, je désire dire quelques mots pour expliquer le vote que j'ai déjà donné sur cette question. J'ai déjà prétendu que cet acte était assez libéral; qu'il serait invraisemblable qu'un homme âgé de 21 ans, jouissant de la santé et capable de gagner sa vie, ne fût pas en état de voter en vertu de cet acte. Néanmoins, quant à l'amendement, s'il est nécessaire à la Colombie-Anglaise ou à l'île du Prince-Edouard, alors je dis qu'il devrait s'appliquer à toutes les autres provinces. J'approuve les remarques de l'honorable député de Kent sur cette question, et si l'on prenait un vote à ce sujet, je voterai en faveur des idées que j'ai exprimées.

La chambre se divise sur l'amendement de M. Jenkins.

Pour :
Messieurs

Abbott, Allison, Armstrong, Bain (Soulanges), Baker (Victoria), Barnard, Beaty, Benoit, Bergeron, Bergin, Bernier, Billy, Blondeau, Bowell, Burpee, Cameron (Inverness), Cameron (Middlesex), Campbell (Renfrew), Carling, Caron, Cartwright, Casgrain, Cimon, Colby, Costigan, Coughlin, Curran,	Fisher, Forbes, Fortin, Foster, Gagné, Geoffrion, Gillmor, Gordon, Grandbois, Guillet, Gunn, Hackett, Hesson, Hickey, Holton, Homer, Innes, Irvine, Jamieson, Jenkins, Kaulbach, Kilvert, Labrosse, Langellier, Langevin, Laurier, Lister,	McLellan, McNeill, Massue, Montplaisir, Orton, Paint, Paterson (Brant), Pinsonneault, Pruyn, Ray, Rinfret, Riopel, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Royal, Scriver, Small, Smyth, Somerville (Brant), Springer, Stairs, Taschereau, Tassé, Taylor, Trow, Tupper,
---	--	--

Cuthbert, Livingston, Vail,
Daly, Macdonald (Kings), Wallace (Albert),
Daoust, Macdonald (Sir John), Wallace (York),
Dawson, Mackintosh, Watson,
De St. Georges, McMillan (Vaudreuil), Weldon,
Desaulniers (Mask'ngé), McCallum, Wells,
Desaulniers (St. M'rice), McCraney, White (Cardwell),
Dickinson, McDougald (Picton), White (Hastings),
Dodd, McDougall (O. Breton), Wigle,
Dugas, McIntyre, Wood (Brockville),
Fairbank, McIsaac, Wood (Westm'land)—114

CONTRE :
Messieurs

Auger, Landry (Kent), Sproule,
Bourassa, Landry (Montmagny), Sutherland (Oxford),
Catudal, Lesage, Temple,
Girouard, Mulock, Vanasse,
Guilbault, Ross, White (Renfrew).—17.
Kirk, Somerville (Bruce),

L'amendement est adopté et la Chambre se forme de nouveau en comité.

(En comité.)

M. MILLS: En supposant qu'un des résidents de l'île partirait et irait résider ailleurs, il cessera d'être électeur pendant le temps de son absence; mais s'il revient dans l'île, est-il sur le même pied que tout autre individu sans propriété? Je comprends qu'un grand nombre de ces habitants de l'île du Prince-Edouard, qui ont jusqu'ici voté sur la propriété, sont des pêcheurs qui, quelquefois, résident dans l'île mais qui, parfois aussi, résident ailleurs. L'honorable premier ministre présente un bill destiné à donner le droit de suffrage à un certain nombre de gens; il introduit un élément dissolvant, car il ne peut pas supposer que le bill reste pendant longtemps dans sa forme actuelle, et, en conséquence, il devrait expliquer ce qu'il entend par cet article.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le bill parle de lui-même.

M. MILLS: Non. Quel en est l'effet légal? L'honorable premier ministre a quelque intention au sujet de ceux auxquels il propose de donner le droit de suffrage, et je lui demanda quelle est son intention.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Nous devrions, je pense, savoir ce que comporte un amendement qui est si clairement contraire au but que l'on a déclaré s'être proposé dans le bill. Le but était sans doute d'épargner les amis de l'honorable premier ministre dans l'île du Prince-Edouard.

M. MILLS: La rumeur circule en cette Chambre, que l'honorable premier ministre lui-même est l'auteur de cet article, et que l'honorable député de l'île du Prince-Edouard n'en est que le père nourricier. L'honorable premier ministre ayant rédigé cet article devrait savoir et dire à la Chambre quelle en est la portée véritable.

Le bill est rapporté avec amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que le bill, tel qu'amendé, soit maintenant examiné.

M. LANGELIER: Je propose:

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que chaque personne ayant le droit de voter aux élections pour l'Assemblée législative d'aucune province, aura le droit de voter aux élections pour la Chambre des communes.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Langelier.

POUR :
Messieurs

Armstrong, Gigault, Paterson (Brant),
Auger, Gillmor, Ray,
Bernier, Holton, Rinfret,
Burpee, Innes, Scriver,
Cameron (Middlesex), Irvine, Somerville (Brant),
Campbell (Renfrew), Kirk, Somerville (Bruce),
Cartwright, Langelier, Springer,

M. SPROULE

Casgrain, Laurier, Sutherland (Oxford),
Catudal, Lister, Trow,
De St. Georges, Livingston, Vail,
Dupont, McCraney, Watson,
Fairbank, McIntyre, Weldon,
Fisher, Mills, Wells.—41.
Geoffrion, Mulock,

CONTRE :
Messieurs

Abbott, Forbes, Massue,
Allison, Fortin, Moffat,
Bain (Soulanges), Foster, Orton,
Baker (Victoria), Girouard, Paint,
Barnard, Gordon, Pinsonneault,
Beaty, Grandbois, Prunz,
Bell, Guilbault, Robertson (Hamilton),
Benoit, Guillet, Robertson (Hastings),
Bergeron, Hackett, Ross,
Billy, Hesson, Royal,
Blondeau, Hickey, Small,
Bowell, Homer, Smyth,
Cameron (Inverness), Jamieson, Sproule,
Campbell (Victoria), Jenkins, Stairs,
Carling, Kaulbach, Taschereau,
Caron, Kilvert, Tassé,
Colby, Kranz, Taylor,
Costigan, Labrosse, Temple,
Coughlin, Landry (Kent), Townshend,
Curran, Landry (Montmagny), Tupper,
Cuthbert, Langevin, Vanasse,
Daly, Lesage, Wallace (Albert),
Daoust, Macdonald (Kings), Wallace (York),
Dawson, Macdonald (Sir John), White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé), Mackintosh, White (Hastings),
Desaulniers (St. Maurice), McMillan (Vaudreuil), White (Renfrew),
Dickinson, McCallum, Wigle,
Dodd, McDougald (Picton), Wood (Brockville),
Dugas, McDougall (Oap-Breton), Wood (Westmoreland),
Farrow, McLennan, Woodworth.—92.
Ferguson (Leeds & Gren) McNeill,

L'amendement est rejeté.

M. BURPEE: Je propose:

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin d'amender le paragraphe 3 de l'article 4, en retranchant le mot "cinquante" dans la ligne 2 du dit paragraphe 4.

C'est afin de mettre à \$100 au lieu de \$150 le droit de suffrage basé sur la propriété.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Burpee.

POUR :
Messieurs

Armstrong, Gillmor, Ray,
Auger, Holton, Rinfret,
Bernier, Innes, Somerville (Brant),
Burpee, Irvine, Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex), Landry (Kent), Springer,
Campbell (Renfrew), Langelier, Sutherland (Oxford),
Cartwright, Lister, Temple,
Casgrain, Livingston, Trow,
Catudal, McCraney, Vail,
De St. Georges, Mills, Watson,
Fairbank, Mulock, Weldon,
Fisher, Paterson (Brant), Wells.—37.
Forbes,

CONTRE :
Messieurs

Abbott, Fortin, Massue,
Allison, Foster, Moffat,
Bain (Soulanges), Geoffrion, Orton,
Baker (Victoria), Gigault, Paint,
Barnard, Girouard, Pinsonneault,
Beaty, Gordon, Prunz,
Bell, Grandbois, Robertson (Hamilton),
Benoit, Guillet, Robertson (Hastings),
Bergeron, Hackett, Ross,
Billy, Hesson, Royal,
Blondeau, Hickey, Small,
Bowell, Homer, Smyth,
Campbell (Victoria), Jamieson, Sproule,
Carling, Jenkins, Stairs,
Colby, Kaulbach, Taschereau,
Costigan, Kilvert, Tassé,
Coughlin, Kranz, Taylor,
Curran, Labrosse, Townshend,
Daly, Landry (Montmagny), Tupper,
Daoust, Langevin, Vanasse,
Lesage, Wallace (Albert)

Dawson, Macdonald (Kings), Wallace (York),
Desaulniers (Mask'ngé) Macdonald (Sir John), White (Cardwell),
Desaulniers (St. M'rice), Mackintosh, White (Hastings),
Dickinson, McMillan (Vaudreuil), White (Renfrew),
Dodd, McCallum, Wigle,
Dugas, McDougald (Picton), Wood (Brockville),
Dupont, McDougall (O. Breton), Wood (Westmoreland),
Farrow, McLelan, Woodworth.—89.
Ferguson (Leeds et Gren) McNeill,

L'amendement est rejeté.

M. TROW : Je propose :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que la qualification des voteurs, dans la province de l'Ontario, pour l'élection des membres de la Chambre des communes, sera la même que celle qui pourra être fixée comme étant la qualification requise des voteurs à l'élection des membres de l'Assemblée législative de l'Ontario.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Trow.

Pour :
Messieurs

Armstrong,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Auger,	Gillmor,	Ray,
Bernier,	Holtan,	Rinfret,
Burpee,	Innes,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Springer,
Cartwright,	Laurier,	Sutherland (Oxford),
Casgrain,	Lister,	Trow,
Catudal,	Livingston,	Vail,
De St. Georges,	McCrane,	Watson,
Fairbank,	Mills,	Weldon,
Fisher,	Mulock,	Wells.—36.

Contre :
Messieurs

Abbott,	Forbes,	McNeill,
Allison,	Fortin,	Masius,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffa,
Baker (Victoria),	Girouard,	Orton,
Barnard,	Gordon,	Paint,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Pruyn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Royal,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Towshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tapper,
Cuthbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (Kings),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McCallum,	Wigle,
Dodd,	McDougald (Picton),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (O. Breton),	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLelan,	Woodworth.—88.
Ferguson (Leeds et Gren)		

L'amendement est rejeté.

M. ARMSTRONG : Je me lève pour proposer un amendement à l'article relatif au locataire, et je désire appeler pendant quelques instants l'attention du premier ministre sur cet article. Je vois que l'on fait une distinction odieuse entre le locataire et les deux autres classes qui votent sur la propriété. Quant au propriétaire de biens, il n'est rien exigé en ce qui concerne l'intérêt qu'il a dans ces biens ; on exige, simplement, qu'il en soit nominativement le propriétaire. La propriété peut être hypothéquée pour toute sa valeur, et, outre cela, le propriétaire peut avoir des dettes, mais cependant, on lui permet de voter sur sa propriété. Puis, en ce qui concerne l'occupant, il n'est pas nécessaire qu'il ait un intérêt pécuniaire dans la propriété. Il peut n'être qu'un *squatter*, et cependant il a le droit de suffrage. La chose est tout à fait différente quand nous considérons l'article relatif au locataire. Là, on fait la distinction qu'il doit payer un cer-

tain montant de loyer, quelle que soit la valeur intrinsèque de la propriété. Plus que cela : une certaine partie de ce loyer, jusqu'à \$20, devra être payée avant qu'il soit permis de voter. Je le répète, c'est une distinction odieuse.

Puis je vois une classe de locataires tout à fait privée du droit de suffrage.

L'article ne s'applique qu'à deux classes de locataires : d'abord, celle qui paye son loyer en argent ; ensuite celle qui paie avec les produits de la terre. Mais dans Ontario, et, je le suppose, dans les autres provinces aussi, il y a une nombreuse classe de locataires qui n'est comprise sous aucun de ces chefs. Nous avons souvent des locataires qui, au lieu de payer en argent ou en produits, remunèrent le propriétaire en faisant des améliorations ; par exemple, en faisant des clôtures ou en défrichant une partie de la terre, ou en égoutant une partie de la terre, ou en construisant des bâtiments, ou de quelque manière que ce soit, non comprise dans ces deux classes. Je prétends que cela causera un tard considérable. Un locataire de cette classe peut payer un loyer considérable. La propriété qu'il occupe peut valoir \$1,000 ou \$10,000, et la considération qu'il donne pour en avoir l'usage peut s'élever à des centaines de dollars ; cependant, en vertu de ce bill, il n'aura aucun droit de voter. L'article, tel qu'il est maintenant, exigeant que ce loyer soit payé, causera aussi des difficultés lorsqu'il s'agira de constater le montant exact du loyer, et dans plusieurs cas cela causera beaucoup d'ennuis. Il peut arriver que cet ennui soit très grand. La pauvreté n'est pas une honte, lorsqu'un homme n'a pas été mis dans cet état par sa mauvaise conduite, car il n'y a pas un homme, quelque pauvre qu'il soit, qui désire étaler cette pauvreté aux yeux du public. En vertu du bill tel qu'il est, lorsqu'un locataire va voter, on lui demande d'abord s'il a payé son loyer ; et il a toujours été permis au propriétaire, s'il est du parti politique opposé, d'inventer un compte contre lui et de contester la question de savoir s'il a payé le montant du loyer.

En outre, nous pouvons facilement concevoir qu'il peut arriver qu'un locataire pauvre soit souvent soumis à une autre espèce d'ennui. Nous savons que non seulement des candidats, mais des agents, ont l'habitude de solliciter le suffrage d'un homme qui est censé avoir le droit de voter. Il peut arriver qu'un locataire incapable de payer son loyer soit tous les jours ennuyé par ceux qui vont ainsi solliciter son suffrage, et qu'enfin de compte, dans le but de se soustraire à leurs importunités, il admette qu'il n'a pas payé son loyer et qu'il est incapable de le faire.

Je le répète, on fait une distinction odieuse au détriment du locataire. On peut dire que le principe du bill est que ce n'est pas la valeur de la propriété, en ce qui concerne le locataire, mais le loyer payé, qui doit lui donner le droit de suffrage. Mais pourquoi approuverait-on un principe de ce genre, lorsqu'il tend non seulement à enlever le droit de suffrage à un grand nombre d'électeurs, mais à établir une distinction odieuse, ne produisant aucun bien ou ne répondant à aucune fin utile ? Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que les qualifications d'un locataire seront déterminées d'après la valeur réelle de l'immeuble dont il est l'occupant, de la même manière que dans le cas d'un occupant ou d'un propriétaire dans toutes les provinces où la valeur réelle est constatée sur le rôle d'évaluation.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Armstrong

Pour :
Messieurs

Armstrong,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Auger,	Gillmor,	Ray,
Bernier,	Holtan,	Rinfret,
Burpee,	Innes,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Springer,
Cartwright,	Laurier,	Sutherland (Oxford),
Casgrain,	Lister,	Trow,
Catudal,	Livingston,	Vail,
De St. Georges,	McCrane,	Watson,

Fairbank,
Fisher,
Forbes,

Mills,
Mulock,

Weldon,
Wells.—37.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Bernard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Billy,
Blondeau,
Bowell,
Campbell (Victoria),
Carling,
Caron,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. Maurice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,

Ferguson (L'ds et Gren.),
Fortin,
Foster,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Kilvert,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougald (Picton),
McDougall (U. Breton),
McNeill,
Massue,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pinsonneault,
Pruyn,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Taylor,
Townshend,
Tupper,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—37.

L'amendement est rejeté.

M. SOMERVILLE (Brant) : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que les fils des propriétaires, occupants et locataires, dans la province de l'Ontario, qui sont nés ou naturalisés sujets anglais, âgés de vingt et un ans, et dont les pères sont inscrits sur le rôle d'évaluation révisé pour propriété foncière de la valeur de quatre cents piastres dans les cités et villes, et dans les villages et townships incorporés, pour la valeur de deux cents piastres, auront droit de faire inscrire leurs noms sur les listes de votation, et de voter pour l'élection des membres de la Chambre des Communes.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Armstrong,
Auger,
Bernier,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catudal,
De St Georges,
Fairbank,
Fisher,

Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Holton,
Innes,
Irvine,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McCraney,
Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—38.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Billy,
Blondeau,
Bowell,
Campbell (Victoria),
Carling,
Caron,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. Maurice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,

Ferguson (L'ds et Gren.),
Fortin,
Foster,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Kilvert,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McNeill,
Massue,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pinsonneault,
Pruyn,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Tassé,
Taylor,
Townshend,
Tupper,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—37.

M. ARMSTRONG

Desaulniers (St. Maurice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougald (Picton),
McDougall (O. Breton),
McLelan,
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—37.

M. McCRAANEY : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que tout homme qui est sujet anglais de naissance ou par naturalisation, âgé de vingt et un ans, et inscrit sur le rôle d'évaluation révisé comme occupant de propriété foncière de la valeur réelle de deux cents piastres dans les cités et villes, et de cent piastres dans les villages et townships incorporés, aura droit de faire inscrire son nom sur la liste de votation de telle cité, ville, village ou township incorporé, suivant le cas, et de voter à l'élection d'un membre pour la Chambre des communes.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Armstrong,
Auger,
Bernier,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catudal,
De St. Georges,
Fairbank,
Fisher,
Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Holton,
Innes,
Irvine,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McCraney,
Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—38.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Billy,
Blondeau,
Bowell,
Campbell (Victoria),
Carling,
Caron,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. Maurice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
Ferguson (L'ds et Gr.),
Fortin,
Foster,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Kilvert,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougall (Picton),
McDougall (U. Breton),
McLelan,
McNeill,
Masson,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pinsonneault,
Pruyn,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Tassé,
Taylor,
Townshend,
Tupper,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—37.

M. INNES : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que dans la province de l'Ontario, tout homme qui sera un sujet anglais, âgé de 21 ans, et qui aura été inscrit sur le dernier rôle d'évaluation révisé, comme propriétaire ou occupant de biens-fonds au montant de deux cents piastres dans les cités et les villes, et de cent piastres dans les villages et les townships, aura le droit de faire inscrire son nom sur la liste des voteurs, et de voter à l'élection d'un membre de la Chambre des communes.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Armstrong,
Auger,
Bernier,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catudal,
Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Holton,
Innes,
Irvine,
Langelier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,

De St. Georges,
Fairbank,
Fisher,
McOraney,
Mills,
Mulock,
Weldon,
Wells.—38.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Billy,
Blondeau,
Bowell,
Campbell (Victoria),
Carling,
Caron,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. M'rice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
Ferguson (L'ds et Gron.),
Fortin,
Foster,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Kilvert,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougald (Picton),
McDougall (O. Breton),
McLellan,
McNeill,
Massue,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pinsonneault,
Pruyn,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Tassé,
Taylor,
Townshend,
Tupper,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brookville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—87.

M. CAMERON (Middlesex) : Je désire proposer un amendement dans le sens des idées que j'ai émises lorsque les différents articles du bill ont été discutés en comité. J'ai appuyé fortement la proposition qui a été faite alors, laquelle comportait que ceux qui étaient chargés de la préparation des listes électorales locales, en d'autres termes, les fonctionnaires des différentes municipalités, devaient être chargés de la préparation des listes préliminaires en vertu de ce bill. Ceux qui étaient chargés de la préparation de ces listes dans la province d'Ontario, ont accompli leur besogne d'une façon satisfaisante ; ce sont des hommes appartenant à tous les parties politiques, et ils ont été activement surveillés par les conseils municipaux de leurs propres municipalités, lorsqu'il y a eu un appel au juge. En vertu de ce bill, la préparation des listes est confiée à un individu sur lequel on n'exerce pas une semblable surveillance. Tout en m'opposant, pour ces raisons, au changement projeté, je m'oppose aussi à la ligne de conduite adoptée à ce sujet, dans le bill maintenant soumis à la discussion, parce que, dans mon opinion, nous laissons de côté des hommes compétents, honorables et parfaitement responsables, qui ont rempli ces fonctions pendant plusieurs années et qui, dans la plupart des circonstances, les ont remplies d'une façon que l'on ne devrait certainement pas blâmer par la ligne de conduite que l'on propose d'adopter par ce bill. Indépendamment des motifs politiques, ces hommes peuvent préparer les listes électorales dans la province d'Ontario avec soin et de façon à nous assurer ce qui est la principale fin de tout système électoral : le succès [du parti qui a la majorité]. Je nie que l'on puisse atteindre le même but d'une façon aussi efficace par ce bill.

Ce bill propose d'enlever au peuple le contrôle des listes électorales, pour le donner à une créature du gouvernement du jour, système qui, je pense, causera de grands mécontentements parmi le peuple. Outre ces raisons, il y a celle des frais. Dans le cas actuel, nous assumons une responsabilité à laquelle nous pouvons nous soustraire en adoptant la proposition que je désire faire. Pour toutes ces raisons, je propose en amendement :—

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que la préparation des listes de votation dans la province de l'Ontario, sera confiée à ceux qui préparent maintenant les listes de votation pour l'élection des membres de la législature provinciale.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Armstrong,
Auger,
Bernier,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catudal,
De St. Georges,
Fairbank,
Fisher,
Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Holton,
Innes,
Irvine,
Langslier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McOraney,
Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—38.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Billy,
Blondeau,
Bowell,
Campbell Victoria,
Carling,
Caron,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St. M'rice),
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
Ferguson (L'ds et Gren),
Fortin,
Foster,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
Jenkins,
Kaulbach,
Kilvert,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Mackintosh,
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougald (Picton),
McDougall (O. Breton),
McLellan,
McNeill,
Massue,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pinsonneault,
Pruyn,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Tassé,
Taylor,
Townshend,
Tupper,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brookville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—87.

M. LANGELIER : J'ai un amendement à peu près analogue à celui qui vient d'être rejeté et qui s'appliquait seulement à la province d'Ontario. Mon amendement s'appliquera à toute la Confédération. Le voici :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général, afin de l'amender en prescrivant que les listes des électeurs qualifiés sous l'autorité du présent acte seront préparées par les mêmes officiers et de la même manière que les listes des électeurs qualifiés à voter aux élections pour les assemblées législatives dans les différentes provinces.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Armstrong,
Auger,
Bernier,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catudal,
De St. Georges,
Fairbank,
Fisher,
Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Holton,
Innes,
Irvine,
Langslier,
Laurier,
Lister,
Livingston,
McOraney,
Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wells.—38.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Allison,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Benoit,
Bergeron,
Billy,
Blondeau,
Bowell,
Ferguson (L'ds et Gren),
Fortin,
Foster,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Jamieson,
McNeill,
Massue,
Moffat,
Orton,
Paint,
Pinsonneault,
Pruyn,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Royal,
Small,
Smyth,

Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Outhbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McOallum,	Wigle,
Dodd,	McDougald (Pictou),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (U. Breton),	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLellan,	Woodworth.—87.

M. LISTER : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que dans le cas d'un appel sur la demande de toute personne désirant être inscrite sur la liste de votation ou ayant droit n'y rester inscrite, telle personne pourra voter ; et son bulletin ne sera pas compté, mais sera cacheté par le sous-officier-rapporteur dans une enveloppe portant à l'endos la division de votation, l'élection et le numéro placé en regard du nom du votant sur le registre de votation, et ces bulletins seront transmis à la cour devant laquelle tel appel sera en instance ; et lorsque le jugement sera rendu sur l'appel, la cour devra certifier à l'officier-rapporteur les votes à ajouter, s'il en est, au nombre compté, pour chaque candidat, et le rapport sera modifié en conséquence ; et la cour attestera aussi ce résultat de l'appel au reviseur, qui modifiera les listes de votation autant qu'il sera nécessaire, conformément à tel certificat.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Innes,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catada,	Livingston,	Watson,
De St. Georges,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	Mills,	Wells.—88.
Fisher,	Mulock,	

Contre :

Messieurs

Abbott,	Ferguson (L'de et Gren)	McNeill,
Allison,	Fortin,	Masne,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Gironard,	Orto,
Barnard,	Gordon,	Paint,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Prynn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Royal,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Outhbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McOallum,	Wigle,
Dodd,	McDougald (Pictou),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (U. Breton),	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLellan,	Woodworth.—87.

M. CAMERON (Huron) : Je désire proposer un amendement que j'ai discuté en comité général. Il permet que l'on interjette appel de la décision du reviseur ; il comporte, en substance, la proposition que le premier ministre a faite dans le bill tel que d'abord présenté à la Chambre. En vertu de ce bill, lorsque le reviseur n'est pas un juge, il y a appel au juge de la cour de comté, mais ce tribunal juge en dernier

M. LANGELIER.

ressort. Par cet amendement, je propose qu'il y ait appel de la décision du juge de la cour de comté ou du juge de la cour supérieure, selon le cas, lorsqu'il est reviseur ou juge en appel. Je crois que cet amendement est de la plus haute importance. C'est la loi en Angleterre, et je pense que ce devrait être la loi ici. La proposition que le premier ministre a faite au parlement dans ce bill, comporte que lorsque le reviseur n'est pas le juge, il devra y avoir un appel au juge, mais lorsque le reviseur est le juge, il ne devra pas y avoir appel de sa décision. Nous savons qu'en vertu de ce bill, des questions de droit importantes et difficiles s'éleveront vraisemblablement, et il est de la plus haute importance, je crois, que la loi soit raisonnablement définie. Dans mon amendement, je propose qu'il y ait appel de la décision du juge à une cour supérieure. L'amendement couvre toutes les propositions contenues dans le bill d'abord présenté par le premier ministre, et comprend aussi le système nécessaire pour son fonctionnement. Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général, afin de l'amender en ajoutant à l'article 47 les paragraphes suivants :—

(a.) Toute personne qui, sous l'autorité des articles précédents, aura porté plainte selon la forme y prescrite, au sujet de la liste des électeurs dans un arrondissement de votation quelconque concernant sa révision définitive, que cette liste soit la première ou une liste subséquente dressée pour cet arrondissement sous l'empire du présent acte, ainsi que toute personne au sujet de laquelle cette plainte aura été faite, et qui sera mécontente de la décision du reviseur ou du juge en appel sur quelque question de droit relative à cette plainte, pourront donner au reviseur, ou à tel juge dans les sept jours qui suivront le jour qu'il aura rendu cette décision, avis par écrit de leur intention d'appeler de cette décision à une cour supérieure, en indiquant brièvement dans cet avis la décision dont elles se plaignent, ainsi que leurs raisons pour en appeler ; et le reviseur ou tel juge devra, aussitôt qu'il le pourra commodément, relater sous forme d'exposé les faits établis selon lui par la preuve et qu'il est nécessaire de porter à la connaissance de la cour supérieure pour qu'elle puisse régler la question de droit, ainsi que sa propre décision dans l'affaire d'une manière aussi conforme que possible aux formules et à la pratique suivie pour l'exposé et l'addition d'un cas spécial (*special case*) dans la cour où l'appel doit être porté, et il signera alors cet exposé comme reviseur ou tel juge, et, après l'avoir lu à l'appelant ou à son conseil ou agent, lui fera signer à la fin du dit exposé (*special case*) une déclaration en ces termes : "J'appelle de la décision ci-dessus," après quoi le reviseur ou le juge inscrira au verso du dit exposé les noms des parties appelante et intimée, s'il y a un intimé ou une partie qui veuille maintenir la décision dont est appel, ainsi que le numéro de l'arrondissement de votation et le nom du district électoral dont il s'agit, et il délivrera à l'appelant ou à son conseil ou agent une copie certifiée de l'exposé, ainsi qu'à l'intimé, ou à son conseil ou agent s'il en est requis.

(b.) Il ne sera permis ni reçu aucun appel d'une décision d'un reviseur ou d'un juge portant sur une question de faits ou l'admission ou le rejet d'une preuve fournie ou offerte sur toute question de faits, mais l'appel ne sera permis que sur une question ou des questions de droit, ainsi que ci-dessus mentionné. Avec le consentement du reviseur ou du juge un nombre quelconque de personnes désirant appeler de sa décision sur une même ou les mêmes questions de droit, pourront, faire cause commune dans le même exposé, et n'en faire qu'un seul et même appel.

(c.) L'appel sera sous forme de requête à la cour accompagnée de l'exposé de cause certifié par le reviseur ou le juge, et demandant que la liste des électeurs en question soit modifiée par l'inscription ou la radiation de noms prétendus avoir été à tort omis ou inscrits, ou autrement, selon le cas, et sera présenté au nom de l'appelant à la prochaine session de la cour à laquelle l'appel est interjeté après l'expiration du dit avis d'appel par tout membre du barreau ou avocat pratiquant devant cette cour.

(d.) Une copie de cette requête devra avoir été signifiée, au moins quatre jours avant cette présentation, au reviseur ou au juge et à la partie en faveur de laquelle la décision dont est appel a été rendue, ainsi qu'un avis du jour et de l'endroit auxquels la requête sera présentée,—cette signification devant se faire de la manière prescrite dans les cas ordinaires de sommation à comparaître devant cette cour en matières civiles, ou de toute autre manière prescrites par les règles établies à ce sujet par la cour, en exécution du présent acte. Le reviseur ou le juge, et la partie adverse (s'il en existe) pourront comparaître par tout membre du barreau ou avocat pratiquant devant cette cour, à qui pourront être valablement signifiées toute ordonnance de la cour relative à la cause ou tout avis ou document de procédure ;

(e.) Si le requérant ou les requérants ne comparaît ou ne comparaissent pas au jour où la requête doit être présentée, ou si, tout en comparant, il retire ou ils retirent sa ou leur requête, la cause, à la demande du reviseur ou du juge ou de toute autre personne à laquelle la requête aura été signifiée comme susdit, sera déboutée en ce qui concernera ce requérant ou ces requérants, et la liste ne subira pas de modifications quant à lui ou à eux ;

Si le requérant ou les requérants comparaît ou comparaissent, et si ni le reviseur ni les autres parties ne comparaissent, ou si, tout en com-

paraissant, ils ne combattent pas la requête la cour ordonnera que la liste des électeurs soit modifiée selon la requête, et le reviseur la modifiera en conséquence ;

Mais si la requête est combattue par le reviseur ou autre partie comme susdit (s'il en est) comparait alors, la cour fixera un jour et un endroit qui lui conviendront pour l'audition de la cause par quelque juge de la cour qui en connaîtra, et la décidera sommairement sans s'astreindre à aucunes formalités techniques de procédures ; cette décision sera sujette à aucun appel, et il en sera donné avis, en la manière que la cour l'ordonnera au reviseur qui devra s'y conformer et modifier la liste des électeurs ou la laisser telle qu'elle est, suivant le cas ;

Pourvu toujours que la cour puisse, si elle est d'avis que l'exposé soumis n'est pas suffisant pour lui permettre de rendre un jugement en droit, renvoyer l'exposé au reviseur pour qu'il soit fait d'une manière plus complète ;

La cour pourra adjuger les frais en faveur ou contre toute partie dans la cause ;

La cour ou les juges de cette cour ayant, par la loi, le pouvoir de faire des règles de pratique pour la procédure à suivre devant elle, auront (sauf la disposition ci-après relative à la province de Québec) le pouvoir de faire des règles de pratique au sujet des appels interjetés sous l'empire du présent acte, ainsi qu'un tarif du frais et honoraires pour ces procédures respectivement, et de les modifier, mais tant qu'il n'y aura pas de règle spéciale en vigueur ou de tarif applicable aux appels interjetés sous l'empire du présent acte, la cour ou les juges feront suivre les procédures au sujet desquelles il n'existera pas de règles spéciales, de la manière qu'ils jugeront le plus propre à rendre justice à toutes les parties, et adjugeront les frais qu'ils croiront raisonnables ; et la cour, en décidant la cause en appel, devra, dans son jugement à cet effet, indiquer par qui seront payés les frais d'aucune ou de toutes les procédures, et ces frais seront taxés comme pour les autres causes portées devant cette cour et pourront être recouvrés de la même manière.

(f.) L'appel, dans la province d'Ontario, sera interjeté devant toute division de la Haute Cour de Justice de cette province, ou devant un ou plusieurs de ses juges, siégeant comme telle cour :—dans la province du Manitoba, devant la cour du Banc de la Reine pour le Manitoba :—dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, devant la cour Suprême de chacune de ces provinces respectivement, —et dans la province de Québec, devant la cour Supérieure siégeant en la cité de Québec, si l'arrondissement de votation en question se trouve dans l'un des districts de Québec, de Trois-Rivières, du Saguenay, de Chicoutimi, de Gaspé, de Rimouki, de Kamouraska, de Montmagny, de la Baie de l'Arthabaska, —et devant la cour Supérieure siégeant à Montréal, si cet arrondissement de votation se trouve dans l'un des districts de Montréal, d'Ottawa, de Terrebonne, de Joliette, de Richelieu, de Saint-François, de Bedford, de Saint-Hyacinthe, d'Iberville ou de Beauharnois ; et trois juges de la dite cour Supérieure demeurant en la cité où la requête est présentée, auront et exerceront, à l'égard de cette requête, tous les pouvoirs dont la cour est investie en vertu du présent acte, sauf seulement que les règles de pratique ou le tarif établis sous l'autorité du présent acte ne seront faits ou modifiés que par les juges de la cour demeurant dans les dites cités, ou par une majorité d'entre eux.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Innes,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catudal,	Livingston,	Watson,
De St. Georges,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	Mills,	Wells.—38.
Fisher,	Mulock,	

CONTRE :

Messieurs

Abbott,	Ferguson (L'ds et Gren),	McNeill,
Allison,	Fortin,	Massue,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Girouard,	Orton,
Barnard,	Gordon,	Paint,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Prynn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Royal,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,

Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Cuthbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daout,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Macintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McOallum,	Wigle,
Dodd,	McDougald (Pictou),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (O. Breton),	Wood (Westm'land),
Farrow,	McLelan,	Woodworth.—87.

M. WELDON : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en ajoutant le paragraphe suivant à la clause 3.

Et dans le district électoral de la cité de St-Jean, tout bourgeois de la dite cité, y résidant et taxé sur une propriété de cent piastres et au-dessus.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Innes,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catudal,	Livingston,	Watson,
De St. Georges,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	Mills,	Wells.—38.
Fisher,	Mulock,	

CONTRE :

Messieurs

Abbott,	Ferguson (L'ds et Gren.),	McNeill,
Allison,	Fortin,	Massue,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Girouard,	Orton,
Barnard,	Gordon,	Paint,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Prynn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Royal,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Cuthbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daout,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Macintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McOallum,	Wigle,
Dodd,	McDougald (Pictou),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (O. Breton),	Wood (Westm'land),
Farrow,	McLelan,	Woodworth.—87.

M. FAIRBANK : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que nuls sauvages ne jouiront du suffrage électoral, sauf et à l'exception de ceux d'entre eux qui ont été émancipés et qui ont été revêtus des mêmes droits et responsabilités civils, et qui remplissent les mêmes conditions que les personnes ayant droit de vote en vertu du présent acte.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,

Burpee, Cameron (Huron), Cameron (Middlesex), Campbell (Renfrew), Cartwright, Casgrain, Catudal, De St. Georges, Fairbank, Fisher,	Holton, Innes, Irvine, Langelier, Laurier, Lister, Livingston, McCraney, Mills, Mulock,	Somerville (Brant), Somerville (Bruce), Springer, Sutherland (Oxford), Trow, Vail, Watson, Weldon, Wells.—38.
---	--	---

CONTRE :
Messieurs

Abbott, Allison, Bain (Soulanges), Baker (Victoria), Barnard, Beaty, Bell, Benoit, Bergeron, Billy, Blondeau, Bowell, Campbell (Victoria), Carling, Caron, Colby, Costigan, Coughlin, Curran, Outhbert, Daly, Daoust, Dawson, Desaulniers (Mask'ngé), Desaulniers (St. Maurice), Dickinson, Dodd, Dugas, Farrow,	Ferguson (Leeds & Gren), Fortin, Foster, Girouard, Gordon, Grandbois, Guillet, Hackett, Hesson, Hickey, Homer, Jamieson, Jenkins, Kaulbach, Kilvert, Kranz, Labrosse, Landry (Kent), Landry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), Mackintosh, McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald (Pictou), McDougall (Cap Breton), McLelan,	McNeill, Massue, Moffat, Orton, Paint, Pinsonneault, Pruyn, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Royal, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Taschereau, Tassé, Taylor, Townshend, Tupper, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), White (Renfrew), Wigle, Wood (Brockville), Wood (Westmoreland), Woodworth.—87.
--	---	---

M. PATERSON (Brant) : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en ajoutant les mots suivants à la fin de la clause 14 : " Pourvu aussi que le nom d'aucun sauvage ou sang-mêlé vivant sur une réserve, et qui n'a pas été émancipé en vertu de l'Acte des Sauvages, ne soit inscrit sur aucune liste de personnes ayant droit de vote dans aucun district électoral, sans le consentement de tel sauvage."

On a présenté, en comité, un amendement stipulant que dans les circonstances particulières où sont les sauvages vivant sur les réserves, où il n'existe pas de rôles d'évaluation, et rien pour guider le reviseur, les sauvages fissent une demande personnelle au reviseur et donnant une désignation de la propriété, des bureaux de poste, etc.

On s'est opposé un peu à cela, car l'on a pensé que cela mettrait les sauvages dans une position différente de celle des autres. Cela a été abandonné et je stipule simplement que le nom d'un sauvage ne devra pas être entré sur la liste des électeurs sans son consentement. C'est un amendement qu'appuieront tous ceux qui ont à cœur le bien-être des sauvages. Je manquerais à mon devoir envers les sauvages qui demeurent dans mon district si je ne présentais pas cet amendement. J'ai déjà expliqué que quelques-uns des sauvages prétendent qu'ils sont venus ici en vertu d'un traité fait avec la Grande-Bretagne; qu'ils ne sont pas sujets, mais alliés de la couronne britannique. Et cela donne une des grandes raisons qui les a portés à ne pas se prévaloir dans une plus grande mesure des articles de l'acte des sauvages relatifs à l'affranchissement.

D'après des renseignements que j'ai eus, je crois que plusieurs de ces sauvages n'ont pas demandé ce projet, bien que l'on ait insinué que les sauvages désiraient le droit de suffrage. Je sais que des sauvages instruits et intelligents, dont je suis disposé à respecter les opinions, ont, dans les journaux, et l'un d'eux dans une lettre au premier ministre, déclaré que les sauvages désiraient avoir le droit de suffrage; mais je crois qu'ils n'ont pas parlé au nom de leurs compatriotes. Il n'est que juste et raisonnable que nous décidions que leurs noms ne soient inscrits sur la liste qu'avec leur consentement.

M. FAIRBANK

M. McCALLUM : Ils ne sont pas obligés de voter, quand bien même leurs noms seraient sur la liste.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable monsieur a déjà donné cette raison. Mais du moment que les noms des sauvages figurent sur la liste des électeurs, vous leur donnez un certain droit et vous leur dites qu'ils doivent travailler comme les autres. Je pense que cette après-midi le premier ministre a adopté un amendement qui contient une disposition comportant que l'agent des sauvages ne doit pas.....

Sir JOHN A. MACDONALD : Les encourager ou les forcer.

M. PATERSON (Brant) : Et aussi que l'agent des sauvages ne devra pas mettre leurs noms sur le rôle. Je supposerais qu'il fallait que l'agent des sauvages allât les trouver et que, cela étant, tout sauvage désirant faire inscrire son nom sur la liste, n'aurait simplement qu'à donner son consentement. Mais quant à ceux qui ne désirent pas faire inscrire leurs noms sur la liste, il me semble qu'il faudrait se conformer à leurs préjugés et à leurs sentiments, et je suis persuadé que, dans ma division, il y a des sauvages qui désireront se trouver dans cette position, et je pense que, dans ce cas, il ne serait pas sage de les forcer. Je pense que l'amendement est raisonnable et convenable et sera accepté par ceux qui désirent le bien-être des sauvages, et je le présente à la Chambre dans l'espoir qu'il sera adopté.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Armstrong, Auger, Bernier, Burpee, Cameron (Huron), Cameron (Middlesex), Campbell (Renfrew), Cartwright, Casgrain, Catudal, De St. Georges, Fairbank, Fisher,	Forbes, Geoffrion, Gillmor, Holton, Innes, Irvine, Langelier, Laurier, Lister, Livingston, McCraney, Mills, Mulock,	Paterson (Brant), Ray, Rinfret, Somerville (Brant), Somerville (Bruce), Springer, Sutherland (Oxford), Trow, Vail, Watson, Weldon, Wells.—38.
---	---	--

CONTRE :
Messieurs

Abbott, Allison, Bain (Soulanges), Baker (Victoria), Barnard, Beaty, Bell, Benoit, Bergeron, Billy, Blondeau, Bowell, Campbell (Victoria), Carling, Caron, Colby, Costigan, Coughlin, Curran, Outhbert, Daly, Daoust, Dawson, Desaulniers (Mask'ngé), Desaulniers (St. M'rice), Dickinson, Dodd, Dugas, Farrow,	Ferguson (Leeds & Gren), Fortin, Foster, Girouard, Gordon, Grandbois, Guillet, Hackett, Hesson, Hickey, Homer, Jamieson, Jenkins, Kaulbach, Kilvert, Kranz, Labrosse, Landry (Kent), Landry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), Mackintosh, McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald (Pictou), McDougall (O. Breton), McLelan,	McNeill, Massue, Moffat, Orton, Paint, Pinsonneault, Pruyn, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Royal, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Taschereau, Tassé, Taylor, Townshend, Tupper, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), White (Renfrew), Wigle, Wood (Brockville), Wood (Westmoreland), Woodworth.—87.
---	--	---

M. GILLMOR : Je propose en amendement :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que les listes de votation seront préparées chaque année par l'officier municipal ou les officiers municipaux, qui est tenu ou qui sont tenus de préparer les listes de votation pour l'élection des membres de l'Assemblée législative; et que dans la province de l'île du Prince-

Edouard, où il n'existe pas de liste de votation pour les élections provinciales, les listes des voteurs seront préparées chaque année par le juge de cour de comté dans la juridiction duquel est situé le district électoral; et que tout tel officier, avant d'entrer en fonction, devra prêter un serment d'office devant tout juge de la cour supérieure ou de la cour de record de la province dans laquelle il doit remplir ses fonctions, d'après la formule contenue dans l'annexe de cet acte à la fin, laquelle formule il devra ensuite et immédiatement transmettre au greffier de la couronne en chancellerie à Ottawa.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Sommerville (Brant),
Cameron (Huron),	Innes,	Sommerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catudal,	Livingston,	Watson,
De St. Georges,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	Mills,	Wells.—38.
Fisher,	Mulock,	

CONTRE :

Messieurs

Abbott,	Ferguson (L'ds et Gr.),	McNeill,
Allison,	Fortin,	Masson,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Girouard,	Orton,
Barnard,	Gordon,	Paint,
Beatty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Pruyn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Roy,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Outhbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ingé),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McOallum,	Wigle,
Dodd,	McDougall (Picton),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (U. Breton),	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLelan,	Woodworth.—37.

M. HOLTON: Je propose en amendement,—

Que le dit bill soit renvoyé en comité général afin de l'amender en prescrivant que le juge de cour de comté, dans chaque comté où se trouve un tel juge, sera le reviseur pour le district électoral ou les districts électoraux ou partie de district électoral dans les limites de tel comté; et dans la province de Québec, le juge de la cour Supérieure du district judiciaire dans chaque district électoral ou partie de district électoral, sera le reviseur pour tel district ou partie de district; et que dans chaque cas où un juge, qui sera reviseur au termes du présent acte sera dans l'impossibilité de remplir les devoirs de reviseur pour son comté entier ou pour partie de son comté, il devra signifier de suite tel empêchement au juge en chef de la plus haute cour de sa province; et si cet empêchement ne s'étend qu'à une partie de son comté, il devra spécifier d'une manière toute particulière quelle est cette partie, et tel juge en chef nommera alors immédiatement un autre juge de comté ou un avocat ayant une expérience d'au moins cinq ans, comme reviseur, en place du juge qui aura ainsi signifié son incapacité de remplir ses devoirs de reviseur pour le comté ou partie de comté, suivant le cas; et la personne ainsi nommée sera revêtue de tous les pouvoirs conférés au juge de comté agissant à titre de reviseur sous l'autorité du présent acte.

M. MILLS: J'espère que l'honorable premier ministre acceptera cet amendement. Il a dit, je pense, qu'il avait l'intention de nommer des juges de cour de comté comme reviseurs. Depuis que cette déclaration a été faite à la Chambre, j'ai compris qu'il avait dit qu'il avait échangé des correspondances avec plusieurs d'entre eux et qu'ils avaient tous consenti à remplir ces fonctions.

Sir JOHN A. MACDONALD: Pas tous, mais plusieurs d'entre eux.

398

M. MILLS: Dans une question de ce genre, je pense que les juges devraient regarder la chose comme un devoir et non comme une affaire de convenance, et le parlement fera disparaître une sérieuse objection au bill, s'il y spécifiait quel est celui qui devra être reviseur. Je pense que l'honorable premier ministre devrait accepter l'amendement. Il dit qu'il désire beaucoup rendre le bill parfait, et nous avons certainement fait de grands efforts.....

Sir JOHN A. MACDONALD: Pour le détruire ?

M. MILLS: Non; mais l'honorable premier ministre doit admettre que plusieurs changements importants ont été faits au bill. Nos efforts me rappellent une histoire que l'on raconte à propos de Bismarck.

Quelques DÉPUTÉS: Nous vous dispensons de la raconter.

M. MILLS: Il disait qu'il était très difficile de faire venir Sa Majesté jusqu'au fossé; mais que, s'il venait jusque là, il ne lui serait pas difficile de le faire sauter. Nous avons eu beaucoup de difficultés à faire consentir l'honorable premier ministre à nommer des juges de cour de comté, et maintenant je pense qu'il devrait au moins faire ce que l'amendement propose.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Sommerville (Brant);
Cameron (Huron),	Innes,	Sommerville (Bruce);
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catudal,	Livingston,	Watson,
De St. Georges,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	Mills,	Wells.—38.
Fisher,	Mulock,	

CONTRE :

Messieurs

Abbott,	Ferguson (L'ds et Gr.),	McNeill,
Allison,	Fortin,	Masson,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Girouard,	Orton,
Barnard,	Gordon,	Paint,
Beatty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Pruyn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton)
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Royal,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smith,
Campbell Victoria,	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,
Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Outhbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ingé),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McOallum,	Wigle,
Dodd,	McDougall (Picton),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (U. Breton),	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLelan,	Woodworth.—37.

M. FISHER: Dans la province de Québec, je pense que la façon dont la besogne a été faite par les fonctionnaires municipaux, a satisfait les gens. Les listes des électeurs sont préparées sans qu'il en coûte un centin, et je crois que les électeurs se plaindront lorsqu'ils verront les fonctionnaires du gouvernement parcourir le pays et accomplir cette besogne moyennant rémunération. A cet effet, je propose l'amendement suivant :

Que le dit bill soit renvoyé en comité général, afin de l'amender de manière que les listes des voteurs dans la province de Québec puissent être préparées par les officiers municipaux de la même façon que le sont actuellement les listes des voteurs pour l'élection des membres de l'Assemblée législative de cette province.

M. LAURIER : M. l'Orateur, je crois que les honorables députés de la gauche ont parfaitement raison de faire les motions en amendement qu'ils font dans le moment. Je sais que plusieurs conseils municipaux dans la province de Québec ont adopté des résolutions dans le même sens et entre autres le conseil municipal de Beauharnois, qui a adopté, à sa dernière séance, les résolutions suivantes que je me permettrai de lire à la Chambre :—

ASSEMBLEE DU 10 JUIN 1885.

PROVINCE DE QUÉBEC.

A une session générale du conseil municipal du comté de Beauharnois, tenue dans la salle du marché dans la ville et le comté de Beauharnois, mercredi le dixième jour du mois de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq, à une heure de l'après midi ; conformément aux dispositions du code municipal de la province de Québec, à laquelle sont présents Jean Baptiste Myre, écrivain, préfet du comté, Isidore Pilon, écrivain, maire de la paroisse Saint-Timothée ; Jean-Baptiste Desroselliers, écrivain, maire de la paroisse Saint-Etienne ; Henri Sauvé, écrivain, maire de la paroisse Saint-Stanislas de Kostka, et Théophile Trudel, écrivain, maire de la paroisse Saint-Clément, formant le quorum du conseil municipal du comté de Beauharnois, sous la présidence de Son Honneur le préfet.

Le maire de la paroisse de Saint-Timothée, secondé par le maire de la paroisse Saint-Stanislas de Kostka propose :—

Que, considérant que le mode suivi jusqu'à présent pour la confection et revision des listes électorales offre plus de garantie que si ce travail était confié au contrôle exclusif d'un officier ou reviseur nommé par le gouvernement, tel que proposé dans le bill des franchises maintenant discuté devant la législature ;

Considérant que le conseil de chaque municipalité est l'autorité la plus compétente pour la confection de ces listes, et qu'en laissant à chaque municipalité ce droit, le gouvernement ou les corporations éviteraient des dépenses considérables ; il soit résolu, comme par les présentes il est résolu : Que pour ces raisons et beaucoup d'autres, le dit conseil est formellement opposé à la passation d'un tel bill ; que ce conseil n'hésite pas à déclarer qu'il est, dans le moment, l'expression du sentiment général de mécontentement dans cette division ;

Qu'en conséquence, le conseil du comté de Beauharnois, proteste énergiquement contre l'adoption de cette mesure, et prie respectueusement la législature du Canada de ne pas l'adopter, surtout dans les dispositions qui tendent à enlever aux municipalités le droit de faire et reviser les listes des voteurs ;

Enfin, que le secrétaire-trésorier soit autorisé à transmettre immédiatement au député de cette division, copie de la présente résolution, le priant instamment d'opposer toute mesure à ce contraire.

Attesté.

(Signé), J.-BTE MYRE, Préfet.

(Signé), E. H. BISSON, Sec.-Trésorier.
Certifié pour véritable extrait du livre des délibérations.
E. H. BISSON, Sec.-Trés.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

Pour :
Messieurs

Armstrong,	Forbes,	Paterson (Brant),
Auger,	Geoffrion,	Ray,
Bernier,	Gillmor,	Rinfret,
Burpee,	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Innes,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Langelier,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Laurier,	Trow,
Casgrain,	Lister,	Vail,
Catudal,	Livingston,	Watson,
De St. Georges,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	Mills,	Wells.—38.
Fisher,	Mulock,	

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Ferguson (L'ds et Gren)	McNeill,
Allison,	Fortin,	Massue,
Bain (Soulanges),	Foster,	Moffat,
Baker (Victoria),	Girouard,	Orton,
Barnard,	Gordon,	Pain,
Beaty,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bell,	Guillet,	Pruyn,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Billy,	Hickey,	Royal,
Blondeau,	Homer,	Small,
Bowell,	Jamieson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Sproule,
Carling,	Kaulbach,	Stairs,

M. FISHER

Caron,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Labrosse,	Taylor,
Coughlin,	Landry (Kent),	Townshend,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper,
Cuthbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	White (Cardwell),
Desaulniers (Maski'gô),	Mackintosh,	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Dickinson,	McCallum,	Wigle,
Dodd,	McDougald (Pictou),	Wood (Brockville),
Dugas,	McDougall (C. Breton),	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLelan,	Woodworth.—87.

Les amendements faits en comité général sont lus la première fois.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que les dits amendements soient lus la deuxième fois et adoptés.

M. PATERSON (Brant) : Je désire demander au premier ministre comment il se propose de faire préparer la liste des électeurs sauvages. Je lui ai fait remarquer, en différents temps, qu'ils ne sont pas dans la même position que les autres électeurs. Le bill stipule que le reviseur prendra le rôle de cotisations et que là où ce rôle n'existe pas, comme dans l'île du Prince-Edouard, il prendra la dernière liste électorale ; mais les sauvages n'ont ni rôle de cotisation, ni dernière liste électorale. L'agent n'est pas autorisé à dire qu'il a droit de suffrage ; comment la liste sera-t-elle préparée ? Le premier ministre, il me semble, aurait dû examiner un peu la question. Les sauvages occupent une position tout à fait exceptionnelle, et c'est ce qui m'a porté à faire la motion que j'ai proposée. Mais comment se procurera-t-on convenablement les noms des sauvages ?

M. WHITE (Hastings) : Qui empêchera l'agent de donner les noms ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le fait qu'un sauvage est un peau-rouge n'empêche qu'il aille, lui-même ou son agent, faire inscrire son nom, tout comme un blanc. Le reviseur ira dans une municipalité, tiendra sa petite cour, et les sauvages s'adresseront à lui personnellement ou par un agent.

M. MILLS : Comment un sauvage non affranchi peut-il nommer un agent ? Il n'a pas de capacité légale.

Les amendements sont lus la deuxième fois et adoptés.

M. FISHER : J'ai parlé il y a quelques instants au très honorable chef du gouvernement d'un très léger amendement, que je crois nécessaire à l'article 18 du bill. Par cet article il a été stipulé que tous ceux qui s'opposeraient à ce qu'un nom fût sur la liste en avertissant le reviseur par une lettre enregistrée, et aussi, que la personne faisant l'objection, avertît la personne contre laquelle l'objection était faite ; mais l'article ne dit pas par lettre enregistrée, et je propose simplement que ces mots soient ajoutés. Le très honorable premier ministre, dans une conversation qu'il a eue il y a quelques instants, a dit qu'il consentait volontiers à accepter cet amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai dit à l'honorable député que, comme ces mots avaient été omis du consentement général, ils pouvaient être ajoutés à cette phrase.

L'amendement est adopté.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose la troisième lecture du bill.

M. MILLS : Je propose :

Que le bill soit lu pour la troisième fois dans trois mois à dater d'aujourd'hui.

Je ferai quelques observations sur la motion que j'ai déposée entre vos mains. C'est un projet très important et à propos duquel il y a une très grande divergence d'opinion entre les honorables messieurs de la droite et ceux de la

gauche. Nous considérons le projet comme plus acceptable que lorsqu'il a été présenté, mais, nous croyons, cependant, qu'il est très répréhensible, qu'il n'est pas dans l'intérêt public, qu'il n'est pas propre à assurer une expression d'opinion raisonnable dans le pays et qu'il donne au gouvernement du jour un pouvoir qu'il ne devrait pas posséder.

Dans mon opinion, le gouvernement occupe, aux yeux du pays, la position d'une partie intéressée, précisément la même position que les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre; et, jusqu'ici, la loi a été, non de confier la préparation des listes électorales aux ministres ou à leurs adversaires, mais de laisser ce soin à l'électorat, à ceux qui sont les maîtres du parlement, qui sont revêtus du pouvoir suprême et doivent décider par qui le pays devra être gouverné. Or, il me semble que ce projet viole ce principe important en mettant entre les mains du gouvernement du jour le soin de nommer ceux par qui les listes doivent être préparées.

Outre cela, on s'est beaucoup éloigné de ce qui, jusqu'ici, a été la règle bien reconnue lorsqu'il s'est agi de présenter et de faire adopter en parlement un projet important de ce genre; c'est-à-dire, que l'on n'a pas d'abord demandé au pays d'exprimer son opinion sur la question. Durant la discussion de ce bill, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur le principe qui a toujours été suivi en Angleterre depuis la révolution, à l'exception seulement du changement d'un parlement triennal ou un parlement septennal, principe qui a été justifié par les parties seulement pour la raison que c'était pour empêcher une révolution, que c'était pour prévenir les conspirations tramées dans le but de ramener la dynastie des Stuarts au trône d'Angleterre. Nous avons appelé l'attention de la Chambre sur le fait que tout changement de l'électorat est considéré, non comme un acte de législation ordinaire, mais comme un changement de la constitution et que la nation se protège contre la conduite injuste d'une majorité du parlement en exigeant que le pays exprime son opinion sur la question avant qu'elle ne soit traitée. Il en a été ainsi en 1831, dans le cas du bill de la réforme; il en a été ainsi dans le cas de l'émanicipation catholique; il en a été ainsi dans le cas des bills de 1866 et 1867; il en a été ainsi dans le cas de l'abolition de l'Eglise et de l'Etat en Angleterre; et il en a été ainsi dans le cas de la dernière élection, lorsque l'on a soumis au pays le projet de donner le droit de suffrage aux chefs de maison dans les districts ruraux. Or, cela n'a pas été fait dans le cas actuel. De plus, ce projet n'était pas absolument nécessaire.

L'honorable premier ministre ne dit pas que la loi que nous avons aujourd'hui n'a pas fonctionné d'une façon satisfaisante; il n'a pas démontré qu'elle ait restreint d'une manière indue l'influence ou le pouvoir du parlement, ou qu'elle ait empêché le pays, lors des élections parlementaires, d'exprimer raisonnablement son opinion. Ce bill aurait dû être présenté avant la troisième session du parlement; et l'honorable monsieur, avant de le présenter, aurait dû en appeler au pays et demander aux électeurs d'exprimer leur opinion. Si les honorables messieurs prétendaient que ce parlement ne représente pas convenablement le pays, qu'il n'a pas été convenablement élu, que le système électoral est tellement imparfait, qu'il est impossible d'obtenir une expression d'opinion raisonnable du pays, alors, il était important que ce projet fût présenté plus tôt et qu'un parlement déshonoré ne continuât pas à légitimer pour le bien-être général du pays. La loi actuelle est en opération depuis dix-huit ans; aucune plainte n'a été faite et il n'a pas été démontré qu'elle eût donné lieu à des abus; dans aucun cas il n'a été prouvé qu'un député élu pour un comté ne représentait pas convenablement l'opinion de ce comté; de sorte que, réellement, il n'y a eu aucun abus à redresser. Puis, l'honorable premier ministre a proposé de donner le droit de suffrage à une classe à laquelle personne n'a proposé d'accorder ce privilège aux dernières élections, de l'élire sur le principe qu'il vote-

rait pour accorder le droit de suffrage aux sauvages non affranchis; pas un seul de ces députés n'a promis qu'il le ferait s'il était élu. L'honorable premier ministre lui-même a dit que ces gens ne rempliraient pas les conditions requises pour exercer le droit de suffrage, ou administrer les plus simples affaires municipales. Nous savons qu'en vertu de notre système, les sauvages ne sont pas considérés comme des sujets ordinaires. Par exemple, le sauvage des tribus n'encourt jamais la peine capitale pour haute trahison, pour avoir pris les armes contre la Couronne. On ne le traite pas comme un criminel ordinaire, et il y a eu, à maintes reprises, durant l'existence des 13 anciennes colonies, des décisions qui ont, depuis, été suivies par les tribunaux des Etats-Unis et dans ce pays, décision dans lesquelles on admettait le fait que le sauvage n'est pas un citoyen ordinaire. J'aimerais savoir pourquoi 150,000 hommes, ou plus, des blancs qui, jamais, n'ont montré qu'ils n'étaient pas en état d'exercer le droit de suffrage, j'aimerais, dis-je, savoir pourquoi ces hommes sont privés de ce droit en vertu de ce bill, tandis qu'on l'accorde à des gens qui ne peuvent ni lire, ni écrire, qui ne possèdent pas de biens en leur nom propre, qui ne paient aucune taxe, qui ne sont pas du tout obligés de servir l'Etat; des hommes qui n'ont pas d'esprit public et qui, dans plusieurs circonstances, vivent des aumônes de ceux à qui l'on refuse le privilège de voter en vertu du bill qui nous est maintenant soumis.

Puisqu'il en est ainsi, je m'oppose à ce bill et je fais la motion qui est entre vos mains. En faisant cette motion, j'exprime l'opinion des honorables députés, non seulement de la gauche, mais aussi de la droite. Je crois que la grande majorité du peuple qui a élu les honorables messieurs, ou ceux qui les appuient en cette Chambre, ne désire pas accorder le droit de suffrage à des hommes qui ne possèdent pas les pouvoirs ordinaires, les capacités et les responsabilités des citoyens.

Dans cette opinion, M. l'Orateur, je dépose cette motion entre vos mains. Je n'ai pas voulu faire perdre le temps de la Chambre en proposant cet amendement; j'ai voulu donner au pays une occasion de comprendre la question. Je crois qu'on la comprend et nous sommes prêts à permettre à l'honorable premier ministre, si la majorité persiste à l'appuyer sur la troisième lecture, d'assumer la responsabilité d'avoir mis un acte de ce genre dans le bulletin des lois.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Mills :

Pour :

Messieurs

Armstrong,	Gillmor,	Ray,
Auger,	Holtou,	Binfret,
Burpee,	Innes,	Scrifer,
Cameron (Huron),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Langelier,	Scmerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Laurier,	Springer,
Cartwright,	Lister,	Sutherland (Oxford),
Casgrain,	Livingston,	Trow,
De St. Georges,	McCraney,	Vail,
Dupont,	Mills,	Watson,
Fisher,	Mulock,	Weldon,
Geoffrion,	Paterson (Brant),	Wells.—37.
Giguult,		

Contre :

Messieurs

Abbott,	Girouard,	Montplaisir,
Bain (Soulanges),	Gordon,	Orton,
Baker (Victoria),	Grandbois,	Paint,
Beaty,	Gullet,	Patterson (Essex),
Bell,	Hackett,	Pinsonneault,
Benoit,	Hesson,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Hickey,	Ross,
Billy,	Homer,	Royal,
Blondeau,	Jamieson,	Shakespeare,
Bowell,	Jenkins,	Small,
Campbell (Victoria),	Kaulbach,	Smyth,
Carling,	Kilvert,	Sproule,
Caron,	Kranz,	Stairs,
Cimon,	Labrosse,	Taschereau,
Cochrane,	Landry (Kent),	Tassé,

Colby,	Landry (Montmagny),	Taylor,
Ostigan,	Langevin,	Temple,
Oughlin,	Lesage,	Townshend,
Curran,	Macdonald (King),	Tupper,
Outhbert,	Macdonald (Sir John),	Vanasse,
Daly,	Mackintosh,	Wallace (Albert),
Dawson,	McMillan (Vaudreuil),	Wallace (York),
Desaulniers (Maskin'gè),	McCallum,	White (Cardwell),
Desaulniers (St. M'rice),	McDougald (Pictou),	White (Hastings),
Dodd,	McDougall (O. Breton),	White (Renfrew),
Dugas,	McLelan,	Wigle,
Farrow,	McNeill,	Wood (Brockville),
Ferguson (Leeds et Gre),	Massue,	Wood (Westm'land),
Foster,	Moffat,	Woodworth.—88.
Gault,		

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

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est le 4 juillet ; un beau jour pour enlever le droit de suffrage à vos compatriotes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 1.10 a. m., samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 6 juillet 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRÏÈRES.

ÉLECTION DE GRENVILLE-SUD.

M. L'ORATEUR annonce que le greffier a reçu du greffier de la couronne en chancellerie le certificat de l'élection de Walter Shanley, écrivain, élu pour représenter le district électoral de l'arrondissement sud du comté de Grenville, en remplacement de feu William Thomas Benson, écrivain.

TERRES FÉDÉRALES.

M. TROW (pour sir Richard Cartwright) : Quelle somme a été reçue jusqu'à date, à compte des ventes de terres fédérales, pour l'exercice 1884-85 ?

Quelle somme a été dépensée, jusqu'à date, et portée au compte du capital, pour arpentage des terres dans le Nord-Ouest, pendant l'exercice courant ?

M. McLELAN : Le montant reçu jusqu'au 20 juin 1885 provenant des ventes des terres du Canada est de \$344,037.063 ; et les dépenses portées au compte du capital sont de \$269,546.

RECETTES DES DOUANES ET DE L'ACCISE.

M. Trow (pour sir Richard Cartwright) : Quelles sommes a-t-on perçues pour les douanes et quelle somme a-t-on perçue pour l'accise pendant le mois finissant le 30 juin ?

Sir HECTOR LANGEVIN : La somme perçue au douanes a été de \$1,361,387.

ÉCHELLES À POISSONS DE ROGERS.

M. FORBES : Le gouvernement a-t-il, par l'intermédiaire du département de la marine et des pêcheries, acheté le brevet d'invention des échelles à poissons de Rogers ? si oui, quand l'acquisition a-t-elle été faite, et quel prix a-t-on payé ?

M. McLELAN : Non, on ne l'a pas acheté.

M. MILLS.

M. FORBES : Le gouvernement ou le département de la marine et des pêcheries se propose-t-il de placer des échelles à poisson de Rogers aux barrages de Davison pendant la saison prochaine ? Et quels moyens seront mis en œuvre pour faciliter la migration dans la rivière LaHave, si ces échelles ne sont pas employées ?

M. McLELAN : Un ingénieur est à faire l'inspection des barrages sur la rivière pour voir quels seraient les meilleurs moyens à prendre pour assurer le passage du poisson.

PÊCHES DANS LE LAC SIMCOE.

M. TROW (pour M. MULOCK) : Le gouvernement se propose-t-il de présenter, au cours de la présente session, des mesures de nature à permettre aux agents du gouvernement de donner des permis valables de pêche dans les eaux du lac Simcoe ?

M. McLELAN : D'après la loi des pêcheries le lac Simcoe étant mis à part pour la propagation du poisson, on n'a pas l'intention de présenter pendant la présente session une mesure permettant aux agents du gouvernement de donner des permis de pêches valables.

TRAITEMENT DES JUGES DES COURS DE COMTÉ.

M. HOLTON : Le gouvernement a-t-il l'intention de présenter une mesure pendant la session actuelle pourvoyant à l'augmentation des traitements des juges de comté dans tout le Canada ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement n'a pas cette intention.

PÊCHERIES DANS L'EAU PROFONDE SUR LE LITTORAL DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. BAKER (Victoria) : Quelles mesures (s'il en est) ont été prises par le gouvernement fédéral au sujet de la protection et du développement des pêcheries en eau profonde sur le littoral de la Colombie-Anglaise ? Se propose-t-il de prendre, au cours de la prochaine année fiscale, les mesures nécessaires afin de s'assurer de leur nature et de constater leur valeur probable ? Si oui, quels moyens emploiera-t-il pour cela, et quelle somme affectera-t-il à l'encouragement de ces pêcheries ?

M. McLELAN : On n'a pris aucune mesure concernant les pêcheries dans l'eau profonde. L'inspecteur des pêcheries a reçu ordre d'adopter toutes mesures qu'il croira nécessaires pour obtenir des statistiques certaines quant à la valeur des pêcheries de la Colombie-Anglaise.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. BLAKE : Quelles ont été les recettes et les dépenses du chemin de fer Intercolonial pendant les onze mois finissant le 31 mai 1885 ?

M. POPE : D'après ce que je puis savoir les dépenses ont été de \$2,304,019, et les recettes de \$2,173,214.

TRAITEMENTS DES MINISTRES.

M. SOMMERVILLE (Brant) : Les membres du gouvernement ont-ils l'habitude de retirer leurs salaires au commencement du mois et d'avance ? Si oui, quand cette pratique a-t-elle été établie et pour quelle raison ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette question a été perdue de vue, mais les membres du gouvernement et du service civil interne retirent leurs salaires un mois d'avance. Je donnerai la date et la raison demain.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. KAULBACH : Je désire signaler à l'attention de la Chambre, comme question de privilège, un fait qui lui a été

soumis jeudi par l'honorable député de Wellington-Centre, en réponse à l'accusation d'avoir fait le vote sur l'amendement du Sénat à la loi Scott. J'aurais répondu ce jour-là aux remarques faites par l'honorable député de Wellington-Centre (M. Horton) si j'avais été dans la Chambre, mais j'étais absent, j'étais dans la bibliothèque dans le moment, et je ne savais pas qu'il eût l'intention de soumettre la chose à la Chambre. Afin qu'on ne me fasse pas jouer un rôle qui pourrait paraître déloyal, je désire donner quelques explications.

L'honorable député de Wellington-Centre vint me trouver le soir du débat sur les amendements du Sénat à la loi Scott et me disant qu'il désirait prendre le train du soir pour Toronto, il me demanda si je voulais m'abstenir de voter en même temps que lui. Il me dit qu'il avait l'intention de voter en faveur de l'amendement et qu'il savait que je devais voter contre. Je lui répondis : "Je ne puis m'abstenir de voter simultanément avec vous. Je désire donner mon vote ouvertement." Il ajouta : "Je voudrais que vous vinssiez vous abstenir de voter en même temps que moi, parce que j'ai des affaires importantes qui me forcent à m'absenter." Je désirais lui rendre service, mais je lui dis que je craignais que mon abstention coïncidant avec la sienne ne fût mal interprétée. Il me pressa beaucoup disant qu'il tenait fortement à ce que je m'abstenasse de voter en même temps que lui. Finalement, je consentis. Mais auparavant, il me dit que si je voulais être présent en Chambre et ne pas voter il n'y aurait aucune difficulté ; que mon vote serait recusé et que je pourrais dire alors que j'avais promis de m'abstenir en même temps que lui et que mon vote serait rapporté de la façon ordinaire dans les *Débats*. Je lui dis que je pensais que cela n'était pas parfait ; Il ajouta : "Eh bien ! C'est entendu, nous nous abstenons ; nous nous abstiendrons de cette manière." Je dis : "C'est très bien." Et nous nous quittâmes avec cette entente. Quelques instants après son départ, j'allai voir l'Orateur suppléant et je lui racontai la chose ; je lui demandai si l'honorable député de Wellington-Centre avait émis une prétention exacte, lui disant que j'avais des doutes à ce sujet. Il me dit : "Il se trompe, votre nom ne paraîtra pas dans la liste des votes, mais si vous dites que vous avez promis de vous abstenir avec lui il paraîtra dans les *Débats*. Alors, j'ai cru que je n'étais pas lié par cette promesse d'abstention et j'ai voté ouvertement contre l'amendement. Je fais cette déclaration, afin que la Chambre ne puisse pas me considérer comme coupable d'un acte déshonorant.

M. ORTON : Je regrette de ne pouvoir approuver entièrement mon honorable ami au sujet de cette promesse d'abstention. Lorsque je lui ai demandé de s'abstenir, ce n'est qu'après qu'il m'eût exprimé son désir de faire connaître son vote que je lui ai dit qu'il n'avait qu'à se faire recuser par quelqu'un pour se faire rapporter dans les débats, et que ce serait une réponse suffisante pour les personnes qui pourraient prétendre qu'il aurait évité le vote ; et la promesse d'abstention fut donnée à ces conditions.

MORT DU LIEUTENANT-COLONEL WILLIAMS.

M. CARON : C'est avec la plus profonde douleur que j'ai à annoncer aujourd'hui au parlement une nouvelle qui, je le sais, causera autant de deuil et d'affliction parmi les députés des deux côtés de la Chambre que la mort de n'importe quel député de cette Chambre, qu'on n'a pu annoncer au parlement jusqu'à présent. M. l'Orateur, c'est mon devoir d'annoncer la mort du lieutenant-colonel Williams, commandant du bataillon de Midland. Je puis dire que pendant tous les troubles qui sont maintenant très près de finir dans le Nord-Ouest, le colonel Williams a prouvé qu'il était un brave et vaillant officier, honorant sa profession et possédant ces qualités qui auraient inspiré un sentiment de fierté à tout département du service qui l'aurait eu comme officier. Je puis dire, M. l'Orateur, que j'ai reçu de lui il y a quelques

jours seulement, une dépêche me donnant tous les détails de la bataille de Batoche. Toute la députation se souviendra qu'en cette occasion mémorable qui brisa virtuellement la rébellion, le colonel Arthur Williams fut le héros du jour. A la tête de ses hommes, il délogea vaillamment l'ennemi des fosses où il se mettait pour tirer sur nos soldats et fit cette charge qui restera comme un des événements les plus brillants d'une compagnie dans laquelle tant de nos braves volontaires se sont distingués. Il dirigea les hommes ce jour-là, et le résultat de cette charge brillante assura le succès de la journée et la fin virtuelle de l'insurrection.

Dans une dépêche qui m'a été envoyée par le major général et que les membres de cette Chambre liront avec intérêt, le lieutenant-colonel Williams est mentionné comme un de ceux qui se sont distingués et à qui sont dus les honneurs de cette journée. Je ne puis que vous dire, M. l'Orateur, combien j'ai été péniblement surpris quand j'ai reçu la première nouvelle de sa maladie et peu après la triste nouvelle de sa mort. Le choc a été d'autant plus grand que d'après les récentes dépêches qu'il m'avait envoyées, j'avais peu de raison de supposer que, à l'heure même de la victoire, à la veille de revenir chez lui pour recevoir les honneurs qu'il méritait pour avoir si vaillamment combattu les combats de son pays, j'avais peu de raisons de supposer, dis-je, qu'il ne reviendrait jamais avec ses compagnons d'armes pour recevoir les félicitations de ses compatriotes reconnaissants et l'expression de l'admiration que tout bon citoyen du Canada doit éprouver pour les braves volontaires. M. l'Orateur, hier soir, j'ai reçu du major général du camp de Fort-Pitt le télégramme suivant, en date du 5 juillet :

Je regrette profondément d'avoir à vous dire que le colonel Arthur Williams est atteint d'une dangereuse inflammation au cerveau. Il est à bord du vapeur *North-West* et les médecins disent qu'il faut le laisser à Prince-Albert.

(Signé) FREDK. MIDDLETON,
Major général.

Peu de temps après, j'ai reçu le télégramme suivant :

A bord du vapeur *Marquis* vis Stranbenzie, T. N. O.
C'est avec le plus profond regret que j'ai à vous dire que le colonel Williams baisse rapidement et que les médecins ont peu d'espoir, sinon aucun espoir. Ils disent maintenant que à part cette inflammation du cerveau il a une pneumonie et des symptômes de fièvres typhoïdes. Il a été à peu près sans connaissance depuis ce matin.

(Signé) FREDK. MIDDLETON,
Major général.

Ce matin j'ai reçu un autre télégramme annonçant qu'il est mort.

M. l'Orateur, j'ai parlé de lui comme soldat. Ceux qui l'ont connu comme ami intime ressentent plus profondément la perte que fait un cercle considérable d'amis dévoués. Comme ami, il s'est toujours montré généreux et sincère. Je puis parler de lui, parce que j'ai eu le privilège depuis que je suis en parlement de compter le lieutenant-colonel Williams au nombre de mes amis. Nous nous rappelons tous son amabilité, et son désintéressement. Chaque fois qu'il était question de céder aux vœux de ses amis, il était toujours prêt à faire le sacrifice de ses opinions personnelles. C'est un homme dont la perte sera toujours présente à l'esprit de tous. Comme homme public, il a toujours été fidèle au parti auquel il appartenait, et ceux qui ont eu l'avantage de marcher avec lui dans la politique savent combien il a toujours été fidèle aux principes qu'il croyait les meilleures et au chef qu'il aimait et suivait avec zèle. Je regrette seulement que dans cette occasion, on n'ait pas chargé de la tâche que j'ai remplie quelqu'un qui aurait pu mieux que moi parler des qualités et des vertus de celui dont nous regrettons tous la perte si profondément.

M. BLAKE : Je suis certain que nous approuvons tous cordialement les remarques que l'honorable ministre vient de faire pour exprimer le profond regret avec lequel les deux côtés de la Chambre ont appris, il y a quelques heures, la triste nouvelle qui vient de nous être communiquée officiellement. Comme l'honorable ministre l'a dit, tous nous

connaissions bien l'ami que nous venons de perdre. Il a été en parlement pendant plusieurs années, et sa fidélité inébranlable à son parti se conciliait parfaitement avec cette bonté et ces sentiments d'amitié qu'il témoignait envers ceux de ses collègues qui ne partageaient pas ses opinions politiques, et dans l'accomplissement de ses devoirs non dépourvus d'importance qu'il exécutait pour son parti, nous avons toujours eu à reconnaître qu'il rencontrait les vues des députés de l'opposition avec courtoisie et avec bonté; et dans ses arrangements délicats qu'il avait à faire, il manifestait ce haut sentiment d'honneur qui le caractérisait. Quant à moi personnellement, je parle avec la tristesse la plus sincère, quand je songe à la perte que nous venons de faire. Le colonel Williams était un de mes vieux camarades d'école, c'était un de mes amis personnels les plus anciens, et un de ceux auxquels j'étais le plus attaché; c'était mon collègue comme représentant du comté de Durham. Nous nous sommes d'abord rencontrés dans la vie politique dans la législature locale, à laquelle il fut envoyé peu de temps après moi; et nous nous sommes rencontrés fréquemment depuis ce temps, n'étant jamais d'accord malheureusement quant aux questions politiques, mais maintenant toujours notre amitié personnelle. Nous connaissons son attachement aux devoirs militaires. Ce n'était pas un soldat de parade, mais pendant un grand nombre d'années, il a prouvé qu'il s'intéressait sincèrement à ce département important du service public et il s'y est dévoué; et je sais moi-même avec quelle ardeur, si la chose avait été possible, il aurait manifesté son dévouement à la cause de l'empire en prenant part à la campagne d'Égypte. Je sais quels plaisirs il a éprouvés quand il a eu devant lui la perspective de servir son pays dans la campagne qui est maintenant terminée.

J'ai constaté moi-même ces sentiments, et il est pénible pour moi de me rappeler avec quelle ardeur et quelle gaieté il nous a quittés; combien elle était chaude cette main qui pressait les nôtres, et que la mort a maintenant refroidie. Je regrette cette disparition, surtout à cause des événements auxquels l'honorable ministre a fait allusion et à cause de la part brillante que notre défunt ami, d'après tous les rapports, a prise à la bataille de Batoche; et nous ne pouvons que dire de lui, malgré qu'il ne soit pas tombé dans la mêlée, il est mort sur le champ d'honneur.

NÉGOCIATIONS CONCERNANT LES PÊCHERIES.

M. VAIL: Puis-je demander au premier ministre quand il déposera sur le bureau de nouveaux documents se rapportant à la question des pêcheries. Nous sommes très près de la fin de la session et il est très important que nous ayons d'autres renseignements aussitôt que possible. En même temps je désirerais demander au premier ministre si l'on a appelé son attention sur un paragraphe qui a paru dans les journaux de samedi, concernant un ordre donné à Washington relativement aux marchandises qui sont admises en franchise au Canada. Le premier ministre voudra-t-il nous dire quel effet cela aura sur le commerce du Canada. Le paragraphe est quelque peu difficile à comprendre si le gouvernement ne nous donne pas de renseignements.

Sir JOHN A. MACDONALD: Comme je l'ai déjà dit je suis prêt à déposer sur le bureau de la Chambre un certain nombre de documents qui se rattachent aux négociations concernant les pêcheries. Je ne les ai pas tous, parce que plusieurs d'entre eux sont des communications privées L'assentiment de l'ambassadeur anglais a été obtenu, et mercredi, au retour de Son Excellence, je serai en position de communiquer les documents à la Chambre. Quant à l'autre question, je dois dire que j'ai vu les journaux et l'avis qu'ils contenaient. Il n'y a eu aucune communication sur cette question entre Washington et Ottawa. Cela n'a pas rapport au système d'entrepôts, mais au privilège donné en 1871 principalement dans l'intérêt du chemin de fer de

M. BLAKE.

Welland. Les lois américaines concernant le cabotage sont très sévères et on ne permet pas aux navires américains qui partent de Chicago pour Oswego ou Ogdensburg de toucher à nos côtes. Ils peuvent passer dans le canal Welland comme faisant partie de la navigation, sans être supposés toucher un port canadien; mais plusieurs de ces navires, quand ils sont chargés, ont un tirant d'eau trop fort pour franchir le canal Welland, de sorte qu'ils restent d'ordinaire au terminus de l'Erié du chemin de fer Welland, et qu'ils débarquent leur cargaison, passent le canal sans charge et reprennent leur cargaison au terminus d'Ontario, la cargaison ayant été transportée sur le chemin de fer de Welland. Il paraît que l'avis en question doit mettre fin à ce privilège.

M. MITCHELL: Puis-je demander si c'est là le seul effet de l'avis? Il est très ambigu et il donne lieu à beaucoup d'incertitudes parmi les marchands.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il n'y a pas d'incertitude; si l'honorable député veut examiner le traité il verra ce qui en est. Cela n'a rien à faire avec le système d'entrepôts.

M. BLAKE: Les Américains font preuve de bonne volonté et ils indiquent qu'ils sont disposés à faire un autre arrangement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela se peut.

M. WELDON: Le premier ministre déposera-t-il la correspondance avec Terre-Neuve au sujet des droits?

Sir JOHN A. MACDONALD: Les dépêches télégraphiques seront déposées.

TROISIÈMES LECTURES.

Bill (n° 154) à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à l'inspection et au mesurage du bois dans les provinces de l'Ontario et de Québec.—(M. Costigan.)

Bill (n° 152) à l'effet d'amender l'acte refondu de la milice, 1883.—(M. Caron.) (Sur division.)

RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS DU MANITOBA.

M. BOWELL: Je propose la troisième lecture du bill (n° 155) pour le règlement définitif des réclamations présentées par la province du Manitoba aux autorités fédérales.

M. WATSON: Je désirerais demander à l'honorable ministre s'il a reçu quelques renseignements du département de l'intérieur quant à la quantité de terres qui seraient transportées au Manitoba en vertu de cet arrangement.

M. BOWELL: Je ne suis pas en état de donner à l'honorable député le renseignement qu'il demande. Je n'ai pas été capable de l'obtenir.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

IMMIGRATION CHINOISE.

M. CHAPLEAU: Je propose que l'ordre du jour pour la 3^{me} lecture du bill (n° 156) à l'effet de restreindre et régler l'immigration chinoise en Canada soit déchargé et que la Chambre se forme de nouveau en comité général sur ce bill pour considérer davantage le dernier article.

Je désire faire un léger amendement au dernier article du bill, savoir: insérer les mots "autres choses" après le mot "navires," dans le 23^{me} article.

La motion est adoptée. Le bill est renvoyé au comité, amendé, rapporté tel qu'amendé, lu pour la 3^{me} fois et adopté.

VOIES ET MOYENS—L'INSURRECTION DU NORD-OUEST.

M. BOWELL: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. BLAKE: Je désire avant que cette motion soit adoptée, appeler l'attention de la Chambre sur une question dont

J'ai donné avis dès qu'il m'a été possible de le faire. J'ai donné avis, par l'entremise de mon honorable ami de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), de mon intention d'examiner la question du Nord-Ouest, le soir même où le premier-ministre a déposé les documents qu'il a dit avoir l'intention de déposer pendant cette session, et depuis ce temps, j'ai attendu l'occasion qui se présente maintenant mais d'une manière peut-être inopinée. Je me lève pour accuser le gouvernement d'avoir, dans l'administration des affaires du Nord-Ouest, antérieurement au dernier soulèvement, commis des actes de grave négligence, de délais et de maladministration dans des matières affectant la paix, le bien-être et le bon gouvernement du pays. Je n'ai pas l'intention de traiter beaucoup de questions qui se rattachent à l'administration des affaires du Nord-Ouest et qui dans mon opinion, prouvent la vérité de cette accusation, mais qui, malgré tout cela, sont plus éloignées des événements particuliers qui forment, à mon point de vue, le sujet de la présente discussion.

Par exemple, la politique générale de chemins de fer, la politique générale financière, la politique générale d'exagération, la politique générale de colonisation, l'usage général que l'on a fait du domaine public et du pouvoir de nommer aux emplois—tout cela a conduit un publiciste éminent qui n'est attaché à aucun parti, après avoir visité ce pays l'été dernier, bien qu'il ne soit pas allé dans les régions particulières qui ont été le théâtre des troubles que nous venons d'avoir, à faire part de ce qu'il a vu et entendu le long de la grande voie ferrée. Ce publiciste éminent, M. Goldwin Smith, dit dans le rapport de sa visite :

Personne ne doute que les intentions du gouvernement d'Ottawa envers le Nord-Ouest ne soient bonnes. Mais c'est un gouvernement éloigné ; son chef tout-puissant n'est jamais allé lui-même dans le Nord-Ouest ; et les appels et les sollicitations sont des moyens ennuyeux et précaires. C'est un gouvernement de parti qui ne peut résister aux importunités de partisans affamés qui regardent ce territoire nouveau et sans défense comme leur propriété, et qui nuisent à la moralité politique de ce jeune pays, qui devrait établir sa réputation sur l'honneur. Le système parlementaire, bien qu'il soit le meilleur pour ceux qui sont représentés, est le pire pour ceux qui ne sont pas représentés ou qui sont inégalement représentés.

Et encore :

Ces vieux politiciens ne pensent qu'au pouvoir des votes ; mais derrière le pouvoir des électeurs, il y en a un qui se fera bientôt sentir, si l'on fait la sourde-oreille aux représentations du Nord-Ouest. Ce n'est pas qu'il existe la moindre pensée de violence. Ce règne de la loi n'est nulle part plus parfait que parmi ces pionniers canadiens. Ce qu'ils se proposent comme dernière ressource, c'est un appel à l'Angleterre pour obtenir qu'on les sépare de la Confédération et que l'on fasse du Nord-Ouest une colonie anglaise indépendante.

De temps à autre, M. l'Orateur, nous avons invité le gouvernement à considérer ces questions dont j'ai fait mention. Nous avons apporté des preuves, bien que je ne veuille pas discuter aujourd'hui la conduite du gouvernement ; les documents ne sont pas encore imprimés ; par conséquent, il faut faire une revue plus considérable que s'ils étaient imprimés, comme ils auraient dû l'être, et il faut parcourir une période de 8 ans. C'est une tâche très forte, et conséquemment, je résumerai autant que possible les événements qui se rattacheront moins directement à la question. Je suis maintenant débarrassé de la nécessité de discuter certains faits importants. J'ai déjà eu occasion de rappeler la chaîne des événements de l'année 1869-70 et de signaler les effets récents qui en sont résultés. J'ai déjà fait connaître mon opinion sur la nature et l'étendue de la responsabilité du gouvernement relativement aux affaires du Nord-Ouest.

J'ai déjà démontré que le gouvernement, vu les derniers événements, est réellement sur la défensive et qu'il est tenu de se justifier, étant responsable *prima facie* de ces événements qui se produisent dans une société autonome. Le gouvernement a repoussé ce défi, mais il a demandé une enquête ; il a défié les attaques, et il a prétendu qu'il n'a commis aucune faute. Une question que j'ai déjà traitée en partie, mais qu'il est très important de discuter, c'est la ques-

tion de la défense locale—la politique du gouvernement relativement aux corps locaux du Nord-Ouest. J'ai eu occasion aussi de parler d'une autre question très importante, l'absence de ces institutions représentatives qui, si elles avaient été accordées plus tôt, auraient été aussi efficaces, que nous aurions pu l'espérer, et auraient été le soupape de sûreté qui aurait prévenu la récente insurrection. Je puis dire tout de suite que dans mon opinion le gouvernement a manqué à son devoir d'une façon scandaleuse au sujet de la production des documents. Dès les premières nouvelles que nous avons eues de cette révolte, j'ai demandé ces documents. On les a produits avec répugnance à des intervalles éloignés. On a prétendu que l'on avait des difficultés à les copier, et quand ils ont été produits, nous avons constaté qu'ils indiquaient à leur face même qu'ils auraient pu être produits longtemps auparavant. En différents temps on nous a refusé des documents essentiels, et même aujourd'hui on nous retient des papiers qu'il serait très important d'avoir pour constater toute l'étendue de la culpabilité du gouvernement, comme je le démontrerai ; des papiers dont la production est absolument nécessaire et qui devront être livrés un jour à un comité spécial si on ne les dépose pas. Mais bien que ces documents compromettants aient été retenus, cependant, dans mon opinion, le jour s'est fait sur un nombre de faits assez considérable pour nous permettre de décider dans l'affirmative la motion que j'aurai l'honneur de placer entre vos mains.

Maintenant, M. l'Orateur, pour traiter des événements et d'une administration qui couvrent tant d'années, il est nécessaire de bien saisir l'état des faits quant à chaque question importante séparément, et c'est ce que je me propose de faire ; mais il ne faut pas oublier que si plusieurs séries de faits, plusieurs espèces de griefs agissent concurremment sur l'esprit de la population, l'effet est bien plus considérable, les difficultés sont bien plus grandes que si les mêmes espèces de griefs existaient en différents temps. Il y a des questions qui concernent les métis, il y en a qui concernent les sauvages, et il y en a qui concernent à la fois les blancs et les sauvages. Quant aux affaires des sauvages j'en ai déjà démontré l'importance ; je ne veux pas embarrasser cette discussion—comme je pourrais le faire par la multiplicité des preuves que j'aurais à apporter—en traitant au long la question des sauvages, pour la raison bien simple que les preuves sur ce sujet sont d'un accès plus facile à la députation et au pays que les preuves non imprimées que je serai obligé de citer sur les autres questions. On les trouvera dans les livres bleus et dans les rapports, et dans mon opinion, elles établissent des actes de négligence, de délai, d'incompétence, de mauvaises nominations, des erreurs politiques et des violations d'engagement qui ont eu pour résultat de créer un profond mécontentement et une vive excitation parmi un grand nombre de sauvages qui étaient prédisposés au soulèvement de 84-85. Mais un fait indéniable, quelle qu'en soit la cause, c'est que tel était l'état d'un grand nombre de sauvages à cette époque.

Quant aux métis, je me propose d'examiner les faits qui se rattachent aux réclamations des métis des territoires du Nord-Ouest concernant la reconnaissance de l'extinction des titres des sauvages ; les faits qui se rattachent aux réclamations des métis non compris dans le dénombrement du Manitoba au sujet de l'extinction des titres des sauvages ; les réclamations des métis francs-tenanciers pour des concessions et des arpentages particulièrement au sujet des lots riverains. Quant aux blancs et aux métis dans les affaires qui les intéressent communément, je toucherai, mais je ne ferai que toucher aux réclamations des propriétaires de terrains pour des octrois et des arpentages ; aux réclamations quant aux réserves de différentes espèces ; aux réclamations quant aux règlements concernant les bois et les améliorations locales ; aux réclamations, enfin, quant aux institutions représentatives. Mais, sur toutes ces questions, je ne ferai que répéter l'expression de mon opinion

quant à l'importance qu'elles ont pour le peuple et que le peuple leur a attribuée. Je ne me propose pas, M. l'Orateur, de discuter le soulèvement actuel ou les événements de la campagne. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que cela serait prématuré, et, si j'en excepte peut-être un léger incident, je débarrasserai la présente discussion de la question des préparatifs immédiats de la campagne et de la conduite de la campagne même. Et avant que j'entre dans la revue que je me propose de faire, je puis dire qu'ayant passé un grand nombre d'années, dans cette Chambre et ailleurs, à la recherche de preuves et dans l'analyse de faits, je ne me suis jamais levé pour plaider une cause basée sur des faits aussi convainquants que ceux maintenant devant nous et dont la conclusion est aussi irréfutable.

Ma tâche est donc facile. Les seules difficultés que j'ai à rencontrer, sont le nombre et la grandeur des événements et la multiplicité des preuves que je m'efforcerai de produire. Je laisserai aux honorables députés et au public, le soin de juger si une autre conclusion est possible.

Quant aux réclamations des Métis des Territoires du Nord-Ouest, en ce qui regarde l'extinction de leurs titres comme sauvages, je ferai remarquer que ces réclamations ont été reconnues en ce qui regarde les Métis de l'ancienne province du Manitoba, dans le cours des événements de 1869-70. D'après la convention qui a été signée dans ce temps-là et qui se trouve comprise dans l'acte de 1870, 1,400,000 arpents de terre ont été mis de côté, afin d'être distribués aux Métis mineurs, en considération de l'extinction des droits que leur donnait leur titre de sauvages. Par une législation subéquente on décida que les chefs de familles Métis, recevraient chacun 100 arpents de terre.

Je maintiens que le principe des réclamations des Métis des Territoires du Nord-Ouest, en considération de l'extinction des droits que leur donnait le titre de sauvages, a été dès lors reconnu; la justice doit être la même sur les rives de la Saskatchewan ou de la rivière Qu'Appelle, que sur celles de la rivière Rouge ou de l'Assiniboine. La règle ne change pas avec le parallèle de latitude, et il est impossible de refuser aux uns ce qui est accordé aux autres.

Je suis heureux d'être appelé, moi, qui suis séparé des Métis par la race et la religion, à mettre au grand jour ces faits, car on ne peut dire que je suis influencé par des préjugés ou par des sympathies, qui pourraient exister chez un des leurs. On ne doit pas traiter cette question au point de vue de race et de religion; c'est une question de justice, de politique et de diplomatie. Quant aux Métis, je dirai seulement que je reconnais en eux des compatriotes égarés, mais ayant des griefs sérieux. Il ne nous appartient pas de les juger; on est à faire leur procès ailleurs.

Quant au gouvernement, c'est ici même qu'il doit être jugé, et la responsabilité de l'accusation nous est dévolue.

Je me demande si le gouvernement du Canada a agi avec justice envers cette partie de la population du Canada, et je réponds, comme je crois que vous répondrez tous, après avoir examiné la question: "Non, le gouvernement n'a pas fait son devoir."

Je crois qu'il n'y a jamais eu un tel cas de négligence grossière, de délai et de mauvaise administration.

La question ne devint pas urgente immédiatement, parce que pendant quelques années, les Métis du Nord-Ouest ne firent entendre que de rares protestations; le pays n'était que faiblement colonisé, les arpentages étaient rares, et les interventions des autorités plus rares encore, le "statu quo" n'était pas encore troublé.

Peu à peu le nombre des colons augmenta; peu à peu on fit de nouveaux arrangements; peu à peu l'ordre des choses se modifia, et en même temps que ce changement graduel s'opérait, la rapide disparition du bison, vers 1877, 1878, 1879, démontra qu'il était urgent de trouver d'autres moyens de subsistance pour les Métis, dont le plus grand nombre ne vivait que de chasse.

M. BLAKE

Ce fut vers le commencement du 1878 que les premiers signes de mécontentement se produisirent.

Je m'arrête ici, M. l'Orateur, pour vous faire part de la surprise que me causa la lecture d'une lettre, émanant d'un membre du gouvernement en date du 6 juin dernier.

Cette lettre est du secrétaire d'Etat. En voici un extrait:

Si les Métis avaient des griefs sérieux contre le gouvernement canadien, la voie ordinaire de la pétition leur était ouverte comme à tout citoyen libre. Ils ne s'en sont pas prévalus.

Est-il possible que le 8 juin dernier un membre du gouvernement ait pu être à tel point ignorant de ce qui s'était passé; assez ignorant pour faire une telle déclaration?

Est-il possible que ce membre soit le secrétaire d'Etat du Canada! Ces pétitions existent, et elles sont venues à nous comme une longue clameur, demandant justice; cette clameur il ne l'a pas entendue! vers le commencement de juin 1878 une requête a été présentée au gouvernement par les habitants de Prince-Albert par l'entremise du capitaine Moore—Celui qui s'est joint à la police lors de la bataille du lac au Canard—signée par 151 personnes.

Voici un des paragraphes de cette pétition:

En dernier lieu, vos requérants représentent humblement: Qu'un recensement des Métis et des anciens colons a été fait dans la province du Manitoba, peu après l'organisation de la dite province, dans le but de leur distribuer, à ces colons et Métis, des certificats donnant droit à la propriété d'une certaine étendue de terre, et que les dits certificats ont été distribués aux intéressés;

Que, au temps où ce recensement a été fait, un grand nombre de Métis, mineurs et chefs de famille, résidaient dans les territoires du Nord-Ouest, et n'ont pas été compris dans le dit recensement;

C'est pourquoi vos requérants désirent vous faire part du droit qu'ils ont à des certificats semblables à ceux qui ont été distribués aux anciens colons du Manitoba; ils espèrent que le gouvernement canadien fera droit à leurs réclamations, et pour cette fin, vos requérants demandent humblement qu'un recensement des dits Métis et anciens colons, soit fait aussitôt que possible afin de pouvoir faire justice à ceux qui n'ont pas été compris dans le recensement du Manitoba.

On n'a tenu aucun compte de cette pétition, du moins, on ne trouve aucune réponse dans les documents publiés, déposés sur la table de cette Chambre le premier février 1878.

Les Métis de Saint-Laurent ont tenu une assemblée présidée par Gabriel Dumont avec Alexandre Fisher, comme secrétaire, deux des chefs du récent soulèvement.

On y formula plusieurs demandes, entre autres celle-ci:

Que les Métis qui n'ont pas eu leur part des certificats et des terres distribués dans la province du Manitoba, reçoivent maintenant des certificats semblables.

Vers mars 1878, les Canadiens français et les Métis de Saint-Albert, firent une requête touchant divers sujets: on y mentionne la requête de Saint-Laurent que je viens de citer et on y trouve le paragraphe suivant:

Que tous les chefs de familles Métis et leurs enfants qui n'ont pas participé à la distribution des certificats et des terres dans la province du Manitoba, soient maintenant dédommagés par une distribution analogue, ou au moins qu'on leur concède des terres.

Ces deux requêtes ont été transmises au gouvernement par le lieutenant-gouverneur, dans le courant des mois de février et d'avril.

Sir JOHN A. MACDONALD: En quelle année?

M. BLAKE: En 1878, pendant que mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie) était au pouvoir.

En 1878, les Métis des montagnes du Cypres envoyèrent une requête portant 269 signatures. Elle contenait certains détails sur la misérable condition à laquelle ils étaient réduits par suite de la disparition du bison, et la déclaration suivante:

Que lors de la cession de la province au gouvernement local, le plus grand nombre d'entre nous étaient temporairement absents, et par conséquent nous n'avons pas reçu les certificats qui ont été distribués à ceux qui se trouvaient dans la province.

Elle demande encore plusieurs autres faveurs, entre autres: Des semences, des grains, des instruments agricoles et une grande réserve dans une localité particulière. Après cette requête, nous trouvons une résolution passée par le

Conseil du Nord-Ouest. Le 2 août 1878 le Conseil des Territoires du Nord-Ouest, dans sa session législative, adopta la résolution suivante :

Attendu que ce Conseil délibère actuellement sur une requête présentée par les Métis des environs des montagnes du Cyprés.

Sait une description de la substance de la requête.

Attendu que ce Conseil n'a pas le pouvoir d'accorder des terres, il est résolu : Que le lieutenant-gouverneur soit prié de transmettre cette pétition au gouvernement de la Puissance, avec les remarques suivantes, espérant que Son Excellence le gouverneur général voudra bien donner à cette pétition son immédiate et bienveillante attention :

1. Il serait désavantageux d'accorder des réserves aux Métis du Nord-Ouest ou de leur mettre entre les mains des certificats négociables.

2. Cependant, vu que des certificats ont été accordés aux Métis du Manitoba, lorsqu'ils ont perdu leurs droits à titre de sauvages, aux terres de cette province, il y aura certainement mécontentement général parmi les Métis des dits territoires s'ils ne reçoivent pas de certificats semblables.

3. Une concession de terres serait avantageuse pour les Métis, si elle était faite au moyen d'un certificat non négociable, donnant droit à 160 acres de terre à chaque chef de famille Métis, et à chaque enfant métis dont les parents résidaient dans les dits territoires lors de leur cession au Canada. Des certificats devraient être distribués immédiatement aux Métis de 18 ans et au delà, sur production de preuves suffisantes ; et à chaque enfant dès qu'il aura atteint l'âge voulu et aux mêmes conditions.

4. Chaque Métis ayant un certificat, devra avoir la permission de se fixer sur aucune partie inoccupée des terres du gouvernement ; mais le titre de cette terre demeurera entre les mains de la Couronne pendant dix ans ; et, si à l'expiration de trois années, l'occupant n'a rien fait pour améliorer sa terre, cette dernière sera sujette à confiscation.

5. Afin d'encourager ceux parmi les Métis qui ne vivent que de chasse, à abandonner leur genre de vie habituelle et de s'établir sur leurs terres, et de les sauver par ce moyen de la destruction inévitable qui les menace par suite de la disparition du bison, on leur accorderait des instruments agricoles et des semences pendant trois ans.

6. Les Métis qui ont participé à la distribution des terres et de certificats au Manitoba, n'auront pas le droit de recevoir d'autres concessions quand bien même ils demeureraient actuellement dans les territoires du Nord-Ouest.

Le 30 septembre 1878, le lieutenant-gouverneur Laird transmet la pétition des Métis des montagnes de Cyprés, et les résolutions du Conseil du Nord-Ouest, que je viens de lire, en les accompagnant de la dépêche suivante :

Je crois qu'il est de mon devoir de vous demander de faire connaître au gouvernement fédéral, la nécessité de prendre des mesures immédiates pour régler les réclamations des Métis des territoires du Nord-Ouest, soit de la manière suggérée par le Conseil du Nord-Ouest, ou de telle autre manière que le gouvernement jugera à propos. Les Métis du Manitoba, — les chefs de famille aussi bien que les enfants — ont reçu, soit des certificats ou des terres. Je dois faire remarquer que d'après les informations que j'ai reçues, je ne doute pas que les Métis des territoires, qui croient avoir droit, autant que leurs compatriotes du Manitoba, à la considération du gouvernement, seront extrêmement mécontents, si on ne leur accorde pas les mêmes avantages.

Lorsque cette dépêche arriva au siège du gouvernement, le gouvernement avait changé et l'honorable monsieur avait pris en mains les rênes du pouvoir. Et en prenant les rênes du pouvoir il avait accepté le département de l'intérieur et la surintendance générale des affaires des sauvages, s'assimilant ainsi, dans les deux aspects, les questions qui font le sujet de cette controverse.

Le 20 novembre 1878, son député ministre accusa réception de la dépêche du lieutenant-gouverneur Laird, des résolutions et de la pétition, et répondit que cette dépêche serait remise au ministre, à son retour à Ottawa.

Vers le temps où cette dépêche fut écrite, le lieutenant-gouverneur Laird visita cette section du pays ; je vais vous lire un extrait d'un journal qui donne un compte-rendu de sa visite :

" Pendant le séjour du lieutenant-gouverneur Laird au lac aux Canards, il reçut une députation de Métis de Saint-Laurent qui lui demandèrent, dans les termes les plus respectueux, de ne pas permettre que la réserve du chef B. Hardy entou-e leurs terres ou empiète sur les terrains où ils avaient l'habitude de faire du foin. Ils demandèrent aussi si on avait reçu une réponse à la requête envoyée à Ottawa par l'entremise du lieutenant-gouverneur. Le lieutenant-gouverneur leur expliqua aussi bien que possible l'état des choses.

Lorsqu'il eut fini de parler, Norbert Lawrence, 6cr., le remercia cordialement pour la bonté avec laquelle il avait répondu à leurs questions.

Je vous ai maintenant montré aussi clairement que possible l'état de cette question au moment où les honora-

bles messieurs de l'autre côté arrivèrent au pouvoir, dans l'automne de 1878.

Je vous ai lu les pétitions qui ont été présentées, les résolutions du Conseil, la dépêche du lieutenant-gouverneur. Tout ce qui, en un mot, tendait à démontrer que cette question demandait un règlement immédiat. Le Conseil du Nord-Ouest était d'opinion qu'on devait accorder une compensation différente de celle accordée aux Métis du Manitoba pour des raisons qui n'ont pas besoin d'être discutées ; et cette question a été présentée au gouvernement par le lieutenant-gouverneur, dans le but d'obtenir un règlement immédiat si on ne voulait pas encourir le risque d'un soulèvement. Je n'ai aucune plainte à formuler contre la manière hâtive dont M. Dennis, député du ministre de l'intérieur a traité cette question.

Le 20 décembre 1878, M. Dennis présenta au ministre un long mémoire traitant le sujet des réclamations dont je vais lire quelques passages.

Il soumet au ministre :

Qu'il serait opportun de régler dans le plus court délai possible, les réclamations présentées par les Métis des territoires du Nord-Ouest.

Il divise ensuite les Métis en deux classes, celle des plaines et celle qui, tout en passant une partie de l'année à la chasse du bison, possède des résidences fixes. Il dit :

Les Métis que l'on rencontre à Edmonton, Saint-Albert, Saint-Laurent, Sainte-Anne et Victoria, peuvent être considérés comme types de cette seconde classe. Ils ont des maisons habitables qui sont dans certains cas très confortables. Ils y demeurent et cultivent le sol, pourtant ils vivent principalement de la chasse au bison.

Il ajoute :

Il commence à se manifester une certaine dissatisfac-tion parmi les Métis du Nord-Ouest, produite par l'oubli apparent de leurs réclamations. Nous devons admettre qu'ils ont droit à l'attention favorable du gouvernement. Il reste à savoir maintenant quels moyens il faudra prendre pour satisfaire les Métis et le pays.

M. Dennis n'est pas en faveur d'un octroi absolu de terres aux Métis. Il désapprouve également leur mise en tutelle et la conclusion d'un traité avec eux comme avec les sauvages.

Il croit que l'on devrait leur offrir certains avantages pour les engager à cultiver la terre et à élever des bestiaux.

Voici ce qu'il dit à ce sujet :

L'effet immédiat de cette politique, si toutefois les Métis veulent bien consentir à en faire l'essai, serait de ranger du côté du gouvernement toute la nation métisse, ce qui faciliterait grandement nos relations avec les sauvages des plaines. De cette manière nous gagnerions une puissance morale qui dans l'état critique des choses, serait d'une grande valeur pour le Canada.

Il fait allusion à la pétition des Métis de la montagne des Cyprés, et il dit qu'il est d'opinion que les Métis ont besoin pour les engager à s'établir sur des terres, d'encouragements plus amples que ceux recommandés par le conseil.

Il est fermement convaincu qu'une telle ligne de conduite sera à l'avantage du Nord-Ouest. On devrait permettre aux Métis, lorsqu'ils le désirent, de choisir leurs terres de manière à ce qu'ils puissent former des villages, et aussitôt que 500 familles ou plus se seront établies dans un endroit, on devrait leur donner des écoles et des instructeurs agraires, afin de leur enseigner la connaissance pratique de l'agriculture, l'élevage des bestiaux et l'usage des instruments aratoires ; il ajoute :

Le soussigné est d'opinion que les affaires des Métis et des sauvages des territoires du Nord-Ouest, demandent de la part du gouvernement, la considération la plus sérieuse.

Les affaires se compliqueront davantage par l'arrivée de nombre de sauvages des Etats-Unis qui sont armés et qui viennent de combattre contre le gouvernement américain ; il est d'opinion qu'on devrait ménager des relations avec les Métis et avec les sauvages, de manière à leur donner confiance dans le gouvernement du Canada et dans la bonne foi de leurs ministres.

Il parle en ces termes du projet d'établir des écoles industrielles :

Le soussigné demande respectueusement que toutes les questions traitées dans ce mémoire, soient considérées aussitôt que possible par le

ministre de l'intérieur, afin de pouvoir préparer, si on le juge à propos, une mesure en ce sens, qui sera passée à la prochaine session du parlement.

Voici ce qu'on a fait, sur réception de ce mémoire :

1° On a nommé un commissaire, M. N. F. Davin, pour examiner la question des écoles industrielles dans les territoires et dans les États-Unis; c'est du moins ce qu'indique le rapport fait par ce monsieur.

2° On a soumis un mémoire à Mgr Taché, à l'évêque McLean, à l'évêque Macrae et au lieutenant-gouverneur Laird, afin de savoir leur opinion à ce sujet. Le 23 décembre 1878, trois jours après, le colonel Dennis transmet ce mémoire à Mgr Taché avec une lettre dont voici un extrait :

Comme vous verrez par la teneur de ce document, je suis convaincu de la justice de la question et de l'importance qu'il y a de la régler aussitôt que possible.

Le 29 janvier 1879, Mgr Taché répondit par une longue lettre à la communication du colonel Dennis. J'en citerai quelques passages. Entre autres sujets, il traite de "l'importance" de la question des Métis.

On doit forcément admettre que les Métis du Nord-Ouest ont droit à la considération favorable du gouvernement.

Ils sont très inquiets, parce qu'on n'a pas encore fait droit à leurs réclamations.

Le gouvernement, en adoptant à leur égard une politique généreuse, rangerait de son côté une puissance morale et physique, qui, vu les relations critiques qui existent en ce moment entre le gouvernement et les sauvages, serait d'une grande utilité pour le pays. D'un autre côté, si les Métis sont mécontents, ils constitueront une menace perpétuelle contre le gouvernement et la paix des territoires du Nord-Ouest.

Il n'y a pas de doute que la question des sauvages et des Métis des territoires du Nord-Ouest mérite de la part du gouvernement une sérieuse considération, et on devrait adopter les mesures propres à s'attirer les sympathies des Métis.

Si la formidable question sauvage ne s'est pas encore élevée parmi nous, c'est en grande partie dû aux Métis. La disparition du bison et surtout l'établissement de colons sur ces territoires sauvages pourraient bien soulever des troubles, qui, je l'espère, pourront être évités, mais qui, s'ils éclatent, auront des conséquences terribles. Il est du devoir de tout ami du gouvernement et du pays de faire tout en son pouvoir pour les éviter.

Le résultat dépend en grande partie de la manière dont les Métis seront traités. S'ils nous sont favorables, ils contribueront puissamment à maintenir la paix; s'ils sont mécontents, non seulement ils augmenteront les difficultés, mais ils rendront presque impossible la colonisation du pays.

3° Ce qu'on doit éviter en parlant des Métis.

Il est important d'éviter de froisser leurs sentiments en les comparant aux sauvages dans les documents publics, et il n'est pas juste de dire que quelques-uns d'entre eux ne diffèrent des sauvages que par le nom; ils n'ont du sauvage ni les goûts, ni les habitudes, ni les instincts. Ils sont chasseurs, commerçants et colons. Aucune partie d'entre eux ne peut être comparée aux sauvages des plaines.

Il décrit ensuite la manière de vivre des habitants d'Edmonton, de Saint-Albert, de Sainte-Anne, de Victoria, et de la Montagne au Cyprés. Il ajoute :

Les Métis sont une race extrêmement sensitive. Ils ressentent vivement les insultes et les injures, et s'en plaignent tous les jours. Sans cesse ils ont à subir des humiliations à cause de leur origine, non seulement dans les journaux, mais encore dans les documents officiels.

OCTROI DE TERRES.

3° Tout le monde admet qu'il est à souhaiter que les Métis s'établissent sur des terres et les cultivent. Voici un plan que je prends la liberté de soumettre :

(a) Je crois qu'il y a actuellement au Nord-Ouest à peu près 1,200 familles métisses. Que le gouvernement leur accorde 12 réserves dans des endroits choisis par eux-mêmes.

(b) Chaque réserve sera donnée à 100 familles et contiendra au moins 12 milles carrés de terrain, la grandeur de quatre townships.

(c) Chaque métis, homme, femme ou enfant, recevra deux certificats non négociables pour des terres à être choisies dans une des dites réserves.

Il démontre ensuite que ces terres devraient être déclarées inaliénables pendant au moins trois générations, sauf toutefois les changements de lots qui pourraient avoir lieu entre Métis, ce qui pourrait être permis.

Dans les établissements déjà formés on devrait permettre au Métis de conserver les terres sur lesquelles ils ont fait des améliorations, même ce qui est très rare, quand ils réclament plus de 160 arpents. Quand les lots réclamés sont de moins de 160 arpents on devrait leur donner des certificats pour la balance.

M. BLAKE.

Après être entré dans de plus amples détails, il termine, comme je me le rappelle très bien, en faisant de nouveau remarquer que la question est extrêmement urgente.

PROMPT RÈGLEMENT DE TOUTE LA QUESTION.

Il est désirable que cette question des Métis soit réglée sans autre délai. La législation à ce sujet devrait être passée pendant la prochaine session du Parlement.

Immédiatement après on devrait nommer des inspecteurs, et je recommande particulièrement comme inspecteur, M. Angus McKay.

Des arpenteurs devraient être envoyés l'été prochain pour fixer au moins les grandes lignes des réserves et un ou deux des rangs de concessions.

Le reste peut être fait plus tranquillement pourvu qu'il n'y ait pas de retards inutiles.

Il n'y a pas de doute que plus on retarde plus les difficultés augmentent.

Le 18 janvier 1879, l'évêque McLean écrivait, en réponse à la lettre du colonel Dennis :

Je sympathise pleinement avec le désir que vous avez de vous concilier les Métis des territoires du Nord-Ouest.

La police à cheval n'a fait cesser que récemment les guerres continuelles entre les Cris des plaines et les Pieds-Noirs; l'immigration récente de Sioux, peuple renommé pour son esprit belliqueux, peut à chaque moment produire un soulèvement déplorable au point de vue de ses résultats immédiats, mais qui ruinerait le pays pour la colonisation. En cherchant à vous rendre favorable l'élément métis, je crois que vous avez envisagé la question à son véritable point de vue.

D'après tout ce que j'ai pu voir depuis que je suis au Nord-Ouest, les sauvages, dans leurs relations avec les blancs, se laissent en grande partie guider par l'opinion des Métis.

Vous aurez par votre ligne de conduite la sympathie de tout l'élément métis dans vos relations avec les sauvages. Je crois, comme vous, que la création d'un pouvoir moral, favorable au gouvernement, dans des relations critiques qui existent actuellement avec les sauvages, sera d'un grand secours pour vous et tournera à l'avantage de tout le Canada.

J'aurais dû ajouter que l'archevêque est d'opinion que les anciens établissements devraient être divisés en lots ayant 10 chaînes de front sur 80 de profondeur, d'après l'ancienne coutume du pays.

Il n'est peut-être pas nécessaire de lire la suggestion de l'évêque McLean. Il déclare lui-même qu'il ne connaît pas assez la question pour se prononcer.

Le gouverneur Laird, le 13 mars 1879, dit :

Si les Métis désirent se fixer ensemble, je crois qu'on devrait, pendant quelque temps, leur accorder des réserves; je ne crois pas cependant que ce temps devrait dépasser deux ou trois ans.

Il discute la question des instructeurs et des écoles industrielles. Il semble croire que dans les circonstances, cette proposition n'est pas très pratique, et ajoute les paroles suivantes :

Les besoins des Métis et des sauvages sont urgents, et je crois que l'argent qui serait dépensé pour l'établissement d'écoles industrielles serait plus avantageusement employé en envoyant quelques hommes pratiques qui leur enseigneraient à labourer, à semer et à récolter, afin de les préserver par ce moyen de la famine la plus terrible.

Vers le temps où ces dépêches ont été écrites, on apprit que Louis Riel se rendait à la Saskatchewan.

Le *Saskatchewan Herald* du 24 mars 1879, contient le paragraphe suivant :

L'*International* d'Emerson déclare que Louis Riel se propose d'émigrer sur les bords de la Saskatchewan, l'été prochain, accompagné d'un grand nombre de Métis français des rivières Rouges et Pembina. On dit que des démarches seront faites pour faire réduire le terme de son bannissement. On dit que l'honorable Joseph Dubuc a promis d'exercer son influence en ce sens auprès de la députation canadienne française à Ottawa.

Le 15 mai 1879, le gouvernement obtint par l'acte des terres fédérales l'autorisation de :

Satisfaire toutes les réclamations que pourraient avoir les Métis des Territoires du Nord-Ouest, hors les limites du Manitoba, par suite de l'extinction de leurs droits à titre de sauvages, le 15 juillet 1870, en accordant à ces personnes des terres aux conditions qui seront jugées les plus favorables.

Ainsi, sans avoir adopté une forme spéciale de politique, on avait décidé de reconnaître les réclamations et on avait demandé au parlement un pouvoir absolu pour régler la question. Ce pouvoir avait été accordé. Il s'agit maintenant de considérer comment on s'en était servi. Je vais démontrer que depuis cette époque jusqu'en 1885 on n'a

rien fait, absolument rien. On n'a rien fait au sujet d'une question que le sous-chef du département, et tous ceux qui avaient été consultés d'après l'ordre du ministre avaient déclarée pressante, une question qu'on agitait dans les assemblées publiques, qu'on rappelait dans les pétitions et que le temps rendait de plus en plus difficile. Le parlement avait donné carte blanche au gouvernement, mais il ne s'était jamais servi de ce pouvoir. Le temps grossissait les difficultés. Le temps ne diminue jamais les griefs ; le temps ne détruit pas les justes demandes. Un sentiment d'irritation et de mécontentement augmente plutôt avec le temps.

On est porté à exagérer les demandes négligées. La situation se complique avec le temps. Dans le cas dont nous nous occupons il était clair que la situation se compliquait, parce que peu de Métis avaient pris des terres. Ils étaient en nombre considérable aux endroits que j'ai indiqués. Un grand nombre n'ayant ni pris ni amélioré de terres dans les territoires, il n'y avait pas de difficulté quant aux deux titres de la grande majorité d'entre eux. Je veux parler du droit d'extinction des titres des sauvages et de leurs droits comme colons. Cela ne se présentait que pour ceux qui s'étaient établis ; mais il était clair que cela devait changer, parce qu'un grand nombre de Métis devaient prendre des terres ou se condamner à mourir de faim.

Ceux qui n'étaient pas établis sur des terres vivaient de chasse et d'expéditions. Le bison ayant disparu, ils devaient cultiver ou mourir de faim ; s'ils s'établissaient, la question de leurs titres de colons ou de sauvages devait nécessairement s'élever.

Est-ce parce que l'attention du gouvernement n'a pas été attirée sur cette question qu'elle a été négligée ? Non, comme je l'ai dit, il avait reçu des avertissements du ministre, du Conseil du Nord-Ouest, et les trois personnes qu'il avait consultées à ce sujet avaient toutes trois déclaré que la chose exigeait un règlement immédiat, que les délais ne feraient qu'augmenter les difficultés, et que par conséquent le gouvernement devait s'en occuper immédiatement.

Pendant ces six dernières années les ministres n'ont rien fait ; ils n'ont soumis aucun projet et n'en ont conçu aucun ; ils n'ont passé aucun ordre en conseil ; ils n'ont pas fait même la démarche préliminaire du recensement ; ils ont attendu jusqu'à ce que la révolte éclate, et nous verrons par la suite quelle a été leur conduite alors. Pendant l'année 1879, après avoir obtenu l'autorisation dont j'ai déjà parlé, ils n'ont rien fait.

Mais le 1er décembre de la même année, le colonel Richardson, qui avait vécu plusieurs années dans les territoires, se trouvant à Ottawa, remit au colonel Dennis, sans doute à la demande du gouvernement, un mémoire dans lequel on trouve ce qui suit :

Aussitôt qu'on aura pris les mesures nécessaires pour s'assurer du nombre de Métis dans les territoires qui n'ont pas déjà reçu de terres au Manitoba, je crois que le plan suggéré par le col. Dennis à la fin de son mémoire donnera une satisfaction générale.

Il diffère cependant d'opinion avec lui sur deux points : 1° Il n'était pas nécessaire de fournir des facilités spéciales pour l'éducation ; il n'était pas nécessaire d'enseigner la culture aux Métis, vu qu'ils savaient tout cela et pouvaient en montrer aux blancs surtout en ce qui regarde l'élevage des animaux.

Il paraît évident qu'il répugnait au ministre de reconnaître ces réclamations. Une autre lettre du colonel Richardson en date du 13 janvier 1880, semble confirmer cette opinion.

En voici la teneur :

MON CHER COLONEL DENNIS.—Ayant passé trois années au Nord-Ouest et connaissant assez bien les Métis, les remarques suivantes ne seront peut-être pas hors de propos, d'autant plus que je suis informé que la question des Métis du Nord-Ouest sera bientôt discutée.

1° Ces Métis allèguent que comme classe distincte, ils ont droit à titre de sauvages aux terres qui ne se trouvent pas dans la province du Manitoba, et que de même que les Métis de cette province, ils ont droit à considération spéciale de la part du gouvernement. D'après la section

21, chap. 3, des statuts du Canada de 1870, il appert que ces deux prétentions sont fondées.

2° En admettant que ces Métis eussent par le passé, ce que quelques-uns d'entre eux ont fait, mais qu'ils regrettent maintenant, participé dans des traités faits avec les sauvages, je suis convaincu que si on leur demandait maintenant d'y participer, ils refuseraient.

D'ailleurs je crois qu'un tel acte de leur part serait contraire à l'intérêt public.

La question a déjà été traitée et vous savez quelle est mon opinion à ce sujet.

Mais je me permettrai maintenant de dire que le moment est arrivé pour satisfaire aux justes réclamations du peuple métis et pour acquiescer au gouvernement leurs sympathies parce que :

1° Leur première occupation comme chasseurs n'existe plus ;

2° Ils forment maintenant une classe pauvre.

Une autre raison pour en venir à un arrangement final c'est que ces gens sont disséminés parmi les sauvages et qu'ils se laissent guider par les esprits aventureux qui causèrent les troubles de 1870 au Manitoba et qui dernièrement ont fait tout en leur pouvoir pour fomenter des troubles.

Vous voyez encore, M. l'Orateur, combien il est d'urgence de mettre fin au mécontentement du Nord-Ouest. Je viens de vous donner l'opinion d'un magistrat des territoires, et il nous laisse assez voir quel mauvais effet produirait un délai dans les circonstances présentes.

Il nous a montré quelles étaient les difficultés que le ministère avait à surmonter ; et dans les conversations qu'il a eues avec les ministres il a combattu l'opinion de ces derniers, qui pensaient que les Métis n'avaient aucune réclamation à faire et qui croyaient tout finir par un traité, comme avec les sauvages.

Malgré la lettre du colonel Richardson dans le commencement de l'année 1880, rien n'a été fait.

Dans cette même année on fit encore allusion à la question, car nous trouvons dans les documents déposés devant nous une lettre de W. L. Orde, agent sauvage et commis de la surintendance des sauvages du Nord-Ouest à Battleford. Elle est datée du 3 avril et est ainsi conçue :

J'ai l'honneur de vous informer qu'une rumeur authentique venant du sud dit que Louis Riel essaie de susciter un soulèvement parmi les Métis, les Sioux et Ojibwa dans le but d'attaquer les Pieds-Noirs et les Gens du Sang. Le but ostensible étant de ravoir de ces derniers quelques chevaux volés. Il peut avoir d'autres desseins et j'ai cru de mon devoir de vous le laisser savoir.

Malgré l'inaction à Ottawa, on fit l'impossible pour faire sortir le gouvernement de son inactivité.

Au printemps de 1880, la population métisse du village Manitoba, lac Manitoba, Territoires du Nord-Ouest, signa une pétition ainsi conçue :

Attendu que les chefs de famille métis et leurs enfants nés ou résidant dans les territoires du Nord-Ouest avant le 15 juillet 1870, n'ont pas encore reçu leur part des concessions faites à leurs confrères de la province du Manitoba ainsi qu'il a été pourvu à cela par le paragraphe e de la clause 125, 42 Victoria, chap 31, et attendu que la négligence avec laquelle ces réclamations ont été traitées cause un mécontentement général dans tous les territoires du Nord-Ouest ; nous, vos pétitionnaires, demandons humblement qu'une commission soit nommée le plus tôt possible pour examiner et confirmer les dites réclamations non seulement en ce qui concerne les certificats et les octrois de terre ainsi que stipulation en a été faite au Manitoba, mais aussi pour confirmer les droits aux terres occupées ou achetées par des individus, de ceux qui possédaient des titres à ces terres avant la cession des territoires au gouvernement du Canada.

Le 10 mai 1880, le surintendant général accusa réception de cette pétition et répondit qu'elle serait soumise à la considération du ministère. Cette pétition resta en considération jusqu'en 1885.

Le 23 février 1880, il y eut une assemblée au Lac aux Canards, dont j'ai fait mention il y a quelques jours ; cette assemblée était convoquée par le Révd. Père André, pour protester contre l'avis abolissant le gouvernement territorial ; voici une partie de son discours, tel que rapporté par les journaux :

Avant longtemps, notre localité ainsi que d'autres établissements auront le droit de se faire représenter dans le conseil à Battleford. Le conseil pourra alors plus facilement parler au nom du peuple, et obtenir d'Ottawa ce qui lui est dû en toute justice.

Il est bien évident que l'orateur avait l'intention de montrer par son discours, que les populations de ces établisse-

ments avaient des besoins, et qu'il espérait que lorsqu'ils auraient des représentants au conseil de Battleford, il leur serait plus facile de faire parvenir au siège du gouvernement leurs justes réclamations.

A la même assemblée, un autre des orateurs, M. Abraham Montour, a dit :

Plusieurs autres pétitions ont déjà été envoyées à Ottawa, pour faire connaître les réclamations et les besoins de l'élément métis dans les territoires; on n'a encore reçu aucune réponse à ces pétitions. Je crains beaucoup que la dernière pétition ait le même sort que les autres.

On se plaignait de la manière indifférente avec laquelle on traitait les pétitions envoyées à Ottawa. Le 19 mai 1880, M. Thomas McKay, résidant à Prince-Albert, transmit au ministre de l'intérieur une pétition, accompagnée de la lettre suivante :

Je vous envoie ci-inclus, une pétition des Métis d'Edmonton et de Prince-Albert, Territoires du Nord-Ouest.

Comme nous n'avons pas de représentant pour le Nord-Ouest, par l'entremise duquel nous ferions connaître nos besoins, cette pétition vous est envoyée, espérant que vous y donnerez votre attention toute spéciale.

La pétition est signée par 102 personnes, en voici un extrait :

Attendu que les chefs de famille métis, et leurs enfants, nés ou résidant dans les territoires du Nord-Ouest avant le 15 juillet 1870, n'ont pas encore reçu comme leurs frères de la province du Manitoba, des concessions qui leur sont justement dues, ainsi que stipulation en a été faite par le paragraphe "e" de la clause 125, 42 Victoria, chapitre 31; et attendu que la négligence avec laquelle ces réclamations sont traitées, cause un grand et général mécontentement dans tous les territoires; nous, les pétitionnaires, demandons humblement qu'une commission soit nommée le plus tôt possible pour examiner et confirmer les dites réclamations, non seulement en ce qui concerne les certificats et octrois de terres, ainsi que stipulation en a été faite au Manitoba; mais aussi pour confirmer les droits aux terres occupées ou achetées par des individus, de ceux qui possédaient des titres à ces terres avant la cession des territoires au gouvernement du Canada.

Le 10 de juillet 1880, on accusa réception de la lettre de M. McKay, et il reçut pour réponse que la pétition serait soumise au ministre à son retour d'Angleterre. J'arrive à l'année 1881; rien ne fut fait pendant l'année 1888, mais les réclamations continuèrent à arriver.

Dans l'été de 1881, le gouverneur général reçut une pétition des Métis de Qu'Appelle, avec 112 signatures, en voici un extrait :

Qu'attendu qu'ils étaient temporairement absents de la province, qui est maintenant appelée "Province du Manitoba," au temps où cette province et les territoires du Nord-Ouest furent cédés à la Puissance du Canada, ils ont été privés, exclus, du partage de certains avantages qui ont été accordés à leurs confrères, résidant dans la province du Manitoba, au temps de la cession ci-dessus mentionnée, et que vos pétitionnaires sont d'avis qu'ils ont été injustement traités, leur conduite et leurs actions dans la dite période, étant au-dessus de tout blâme, et méritant la juste considération du gouvernement.

C'est pourquoi vos pétitionnaires vous prient humblement de les traiter comme les Métis du Manitoba; le gouvernement donnera des certificats aux chefs des familles, et des octrois de terres aux enfants des chefs de familles dans les territoires du Nord-Ouest, dans la même proportion qu'aux Métis-colons et aux vieux colons de la province du Manitoba.

Par ordre du ministre de l'intérieur, on accusa réception de cette pétition le 20 septembre 1881, et l'on fit savoir aux pétitionnaires que leur pétition aurait toute la considération du gouvernement. Elle resta à être considérée jusqu'en 1885.

Le 7 juin 1881, le district de Lorne ayant dans l'intervalle obtenu le droit d'être représenté au Conseil du Nord-Ouest, un mémoire fut présenté au Conseil par M. Lawrence Clarke, représentant de ce district. Il est conçu dans les termes suivants :

Le soussigné à l'honneur de représenter ;

Qu'il existe un sentiment de mécontentement parmi l'élément métis des territoires du Nord-Ouest;

Que ce sentiment a pris naissance par suite de ce que les Métis regardent comme un mépris de leurs droits. Ceci, d'après l'opinion de gens influents dans le pays, a, dans une certaine mesure, rendu plus tendues les relations entre les sauvages et le gouvernement fédéral, les Métis formant une classe distincte entre blancs et sauvages et exerçant, règle générale, sur ces derniers, une grande influence :

M. BLAKE

Que les Métis ont toujours un certain droit au sol, que ce droit a été reconnu lors de la cession des Territoires à la Puissance du Canada, et que, quoiqu'on ait fait droit aux justes réclamations de la province du Manitoba, le 15 juillet 1870, rien n'a été fait dans ce sens pour les Métis résidant en dehors de la dite province du Manitoba, telle que constituée par l'acte de 1870.

Le soussigné fait de plus remarquer que, d'après la loi, les Métis ne peuvent participer aux avantages conférés aux sauvages;

Que le soussigné a été informé que plusieurs requêtes sur le même sujet ont été envoyées au gouvernement fédéral, de différents endroits des territoires, mais que le gouvernement n'en a tenu aucun compte.

Que le soussigné sait qu'un grand nombre de ces Métis étaient et sont encore domiciliés dans le district électoral de Lorne, et que comme représentant de ce district il croit qu'il est de son devoir de signaler leurs griefs dans l'espérance que l'on fera bientôt justice à leurs justes réclamations.

Le soussigné espère que Votre Honneur en Conseil, voudra bien attirer respectueusement l'attention de son Excellence le gouverneur général sur ce sujet, afin qu'il puisse informer ses ministres de la position des Métis, qui, lors de la prise de possession des Territoires par le Canada, résidaient et de fait résident encore dans les Territoires du Nord-Ouest, et qu'ils n'ont pris aucune part aux traités faits avec les sauvages. Il espère que l'on prendra les mesures nécessaires pour satisfaire à leurs justes réclamations."

Le 14 juin 1881, le lieutenant-gouverneur transmettait au gouvernement, copie de ce mémoire, en ajoutant :

D'après une résolution du conseil, j'ai été prié de transmettre à Son Excellence le gouverneur général, copie de ce mémoire, espérant que Son Excellence voudra bien attirer l'attention de ses ministres sur les griefs qui y sont contenus.

J'espère que vous aurez la bonté de soumettre aussitôt que possible le contenu de ce mémoire à Son Excellence le gouverneur général.

Sur réception de ce document, il appert par les pièces qui sont devant nous, que le député du ministre voulut tenter un nouvel effort. Il forma un dossier contenant son mémoire de décembre 1873, la lettre de monseigneur Taché et celles des évêques McLean, McRae, de monsieur Laird et du colonel Richardson; le mémoire de M. Clark, la lettre du gouverneur Laird, que je viens de vous communiquer, et remit le tout à sir David Macpherson, ministre de l'intérieur, *pro tem*, avec le mémoire suivant :

Le soussigné soumet au ministre le dossier suivant au sujet des réclamations des Métis du Nord-Ouest, qui demandent des certificats et octrois de terres aux mêmes conditions que les Métis du Manitoba.

Il est évident, d'après ce mémoire et la date qu'il porte, que jusqu'à ce temps on n'avait par fait un seul pas vers la solution de la question depuis la passation de la loi. La question a été soumise au ministre et les choses en sont restées là jusqu'en 1885. Le 4 septembre 1881, le gouverneur général, lord Lorne, a visité les Territoires du Nord-Ouest, une adresse lui a été présentée par la Compagnie de la Baie d'Hudson, les colons et les sauvages de la Saskatchewan. Dans sa réponse il prononça les paroles suivantes :

La paix qui, grâce à Dieu, règne entre les sauvages et les blancs, est due en grande partie aux Métis, qui ont des frères des deux côtés. Ils ont contribué à la bonne entente qui existe.

Voilà l'opinion du chef de l'exécutif, ajoutée aux correspondances dont j'ai déjà donné lecture au sujet de l'importance qu'il y a de ménager un accord parfait entre Métis et blancs afin de pouvoir rester en bonne intelligence avec les sauvages.

Au lieu de suivre cette ligne de conduite on n'a tenu aucun compte des prétentions des Métis. On ne leur répondit même pas. Ils ont été méprisés, négligés, et ils devinrent, comme l'avait prévu Monseigneur Taché, des ennemis et non des alliés. Le 8 octobre 1881, une grande assemblée a été tenue à Prince-Albert. Des délégués de toutes les parties du district de Lorne y assistèrent. On y adopta une série de résolutions. Voici la troisième :

Attendu que les droits découlant du titre des sauvages existent encore dans ce district ou territoire, que les Métis et anciens colons de la province du Manitoba ont reçu en dédommagement pour la perte de ce titre des certificats ou octrois de terre et que les habitants de ce territoire n'ont reçu aucun dédommagement semblable ;

Il est résolu de demander au ministre de l'intérieur d'accorder aux dits Métis et colons des certificats et des terres sur un pied d'égalité avec ceux du Manitoba.

M. Lawrence Clarke, représentant du district, reçut l'ordre de présenter ces résolutions et d'obtenir une réponse

si cela se pouvait. D'après la correspondance il appert qu'il s'est rendu à Ottawa et qu'il a reçu une lettre, après son départ de cette ville, en date du 22 novembre 1881, dans laquelle le député du ministre, pour son supérieur, accuse réception du mémoire et ajoute :

Résolution no 3.—Comme en vertu d'un traité avec les sauvages, leurs droits aux terres de ce district n'existent plus, cette résolution demande explication.

Il est étonnant que le département ait été, même à cette époque assez ignorant pour invoquer comme excuse l'extinction des droits des sauvages; il avait été parfaitement clair jusqu'à ce moment que c'était le droit des Métis à titre de sauvages qui n'était pas éteint et qui formait la base de la résolution.

En terminant je dirai que le ministre examinera par l'entremise de ses officiers les questions qui sont mentionnées dans les résolutions et prendra les mesures jugées nécessaires.

Le 25 janvier 1882, M. Clarke accusa réception de cette lettre, et au sujet de la résolution n° 3 il répondit comme suit :

Je soumettraï respectueusement que le titre de sauvage a sans doute été éteint, mais non pas celui des Métis des territoires du Nord-Ouest. Comme il est facile de le prouver, le gouvernement du Canada a constamment reconnu les droits qu'ont les Métis au sol.

Il cite ensuite en détail l'acte de 1870, auquel j'ai déjà fait allusion, l'acte de 1874, l'acte de 1876, celui de 1877, celui de 1879. Il cite les articles de chacune de ces lois applicables à la question, et il ajoute :

Il appert donc que depuis la première loi en 1870 jusqu'à la dernière en 1879, le gouvernement a toujours reconnu les droits que les Métis avaient au sol et a fait les démarches nécessaires pour étendre ce droit. Un mémoire très important sur ce sujet a été présenté au conseil du Nord-Ouest, dans sa dernière session de juin 1881. Une résolution a été adoptée par ce conseil, réglant que le mémoire serait transmis au gouvernement canadien avec prière à Son Excellence le gouverneur général de vouloir bien attirer l'attention de ses ministres sur les griefs des Métis.

Le 14 avril 1882, le député du ministre accuse réception de la lettre de M. Clarke et dit :

Les autres points traités dans votre lettre—

Ce sont les points ayant rapport aux métis.

ont été réservés pour la considération spéciale du ministère.

Ils ont été considérés en 1885. J'arrive maintenant à l'année 1882. Le rapport du ministre de l'intérieur a été présenté le 15 février 1882, et c'est le seul document qui indique qu'une action quelconque a été prise dans l'affaire qui nous occupe :

La condition de la population métisse des territoires et les réclamations qu'ils font d'être traités de la même manière que leurs compatriotes de la Rivière-Rouge, ont été étudiées avec soin par le gouvernement dans le but de faire droit à toute réclamation raisonnable.

Mais rien, en apparence du moins, n'a été fait; l'étude de la question n'a produit aucun résultat. S'il y eut des projets ou des propositions, on ne les a jamais mis à exécution; le ministre n'a pas fait rapport au conseil; aucune action n'a été prise.

Pendant le mois d'octobre 1882 et pendant les mois suivants, Monseigneur Grandin, dont le diocèse se trouve dans les territoires, est demeuré à Ottawa, afin de pouvoir s'occuper de certaines affaires concernant son diocèse.

Je suis presque certain, d'après ce que j'ai vu et lu, que certains documents existent ayant rapport à la mission de Monseigneur Grandin; je n'ai cependant pas pu voir ce papier et le gouvernement n'en a produit aucun, ayant traité à la mission de Monseigneur Grandin. Mais à part sa mission particulière, au sujet de laquelle le gouvernement ne nous a pas éclairés, Mgr Grandin, qui a certainement obtenu des concessions; qui a certainement promis une réponse écrite, a certainement averti le gouvernement que ces longs retards causeraient des troubles, et je déclare que vers ce temps, ou avant ou après ce temps, Monseigneur Grandin fit des réclamations et obtint des promesses. J'en four-

nirai la preuve immédiatement. Dans un discours adressé à une grande assemblée de Métis à Saint-Laurent, le 5 février 1884, tel que rapporté par le *Manitoba*, il a parlé dans les termes suivants :

Quant aux autres propositions, je m'en suis occupé pendant longtemps, ayant en vue vos intérêts. J'ai fait auprès du gouvernement fédéral toutes les démarches possibles pour obtenir justice; j'ai obtenu des promesses que j'avais crues officielles; aujourd'hui je constate avec douleur qu'elles ont été oubliées. J'ai ressenti le même mécontentement que vous et je n'ai pas manqué de m'en plaindre aux autorités.

Où sont les papiers ?

Dans le mois d'octobre 1882, des arpenteurs de la Puissance arrivèrent à Prince-Albert, qui est, je crois, le siège diocésain. Ils étaient sur le point d'arpenter, suivant la méthode ordinaire, les terrains avoisinants.

Ils avaient donné au révérend père Leduc des explications satisfaisantes sur le but de l'arpentage en disant qu'après leurs opérations ils feraient un relevé spécial des terrains occupés déjà d'après le système des lots de rivière. Plus tard les ordres venant d'Ottawa arrêtaient cet arpentage spécial. Une grande agitation s'ensuivit; on tint une assemblée publique et le R. P. Leduc et M. Maloney furent choisis comme délégués pour aller à Ottawa. Cette pauvre population souscrivit \$600 pour leurs dépenses de voyage; pendant le cours de leur voyage sur la Saskatchewan on leur donna \$100 de plus. On rédigea les réclamations par écrit, et une de ces réclamations était la demande de régler la question de leurs droits à titre de sauvages. Cette demande fut présentée par les délégués, à Ottawa, mais cette demande n'est pas produite, elle ne se trouve pas parmi les documents livrés par le gouvernement à la Chambre.

Ils commencèrent leur voyage; ils prirent 24 jours pour se rendre à la station de Qu'Appelle; ils arrivèrent à Ottawa; il y eut de longs pourparlers, auxquels se mêlèrent l'honorable député de Provencher (M. Royal), sir David Macpherson, l'honorable ministre des travaux publics, et le premier ministre lui-même.

On fit des promesses; ils demandèrent qu'elles fussent par écrit; le ministre leur répondit: "Adressez nous votre mémoire par écrit, et nous vous rendrons réponse de la même manière." Ils firent ce qu'on leur demandait, mais on n'a pas produit ces documents.

Il y avait parmi ces derniers, en mars 1883, un mémoire signé par le Rév. Père Leduc et par M. Maloney il contient le paragraphe suivant :

Les habitants de Saint-Albert sont pour la plupart français ou métis, nés dans les territoires du Nord-Ouest ou au Manitoba. Avant la cession ils étaient naturellement les possesseurs du sol avec les sauvages. Un traité a été conclu avec ces derniers pour l'annulation de leurs droits, mais les métis n'ont encore reçu aucune compensation, malgré qu'ils aient les mêmes droits que ceux du Manitoba. Ils demandent donc, par l'entremise de leurs délégués à Ottawa, de participer aux privilèges accordés par l'acte du Manitoba concernant les droits des Métis et de leurs enfants nés avant la cession.

Ils ont reçu des réponses, mais ces dernières n'ont pas été mises à la disposition de la Chambre. Je crois que la réponse à cette réclamation, qui n'est pas une réclamation spéciale, était que cette question de droit spécial des Métis occupait en ce moment l'attention du parlement.

Il est vrai que cette question pouvait occuper l'attention de la Chambre de deux manières. J'avais proposé une motion qui a été soumise à la Chambre pendant la session, cette motion concernait les pétitions des Métis de Saint-Albert, dans lesquelles était incluse la réclamation spéciale en question; voilà ce que signifie occuper l'attention de la Chambre; cette question a occupé d'une autre manière l'attention de la Chambre: lorsque l'Acte refundu des terres de la couronne fut adopté, sans que pour cela il y ait eu aucun changement dans l'acte de 1879, autorisant le gouvernement de traiter cette question. Je ne me suis pas aperçu que l'attention de la Chambre ait été occupée d'une autre manière à ce sujet.

Mais malgré ces délégations rien ne fut fait en 1882, et nous pouvons en dire autant de 1883, du commencement de l'année 1883 : pour préciser plus nous dirons au commencement de 1882-83, on fit circuler une pétition parmi les citoyens de Saint-Albert—pétition qui fut présentée le 20 mars de cette année ; elle était signée par 395 colons.

Elle contient ces paragraphes-ci :

Attendu qu'un bon nombre des Métis de cette localité et autres parties des territoires du Nord-Ouest, qui n'ont jamais pris part au traité, et qui n'étaient pas au Manitoba lorsqu'on fit le recensement de 1870, en conséquence duquel recensement ils n'ont pas participé à la distribution de certificats faite aux Métis de cette province.

Voici leur requête :

Que ces Métis dans les territoires du Nord-Ouest qui n'ont eu aucune part à la distribution des certificats dont les métis du Manitoba ont eu leur part, aient leur part, de manière à les mettre sur un pied d'égalité avec leurs confrères du Manitoba.

Il paraît qu'en 1883, Louis Riel visita son domicile au Manitoba, ce qui devint un sujet de commentaire pour les journaux. Le 9 d'octobre 1883, le Conseil du Nord-Ouest fit de nouveau une demande au gouvernement à ce sujet. Il le fit en 1878, et en 1881, et il le fit encore en 1883 :

Ceux qui vous adressent ce mémoire, vous demandent instamment de donner aux Métis des territoires, les mêmes concessions qu'à ceux des Métis du Manitoba.

Vous remarquez que le conseil avait reconnu qu'il n'y avait pas d'autre manière de régler cette question ; que les arrangements qui auraient pu être faits avec les Métis dans les premiers temps de leurs réclamations, n'étaient plus de saison maintenant,—on avait tellement négligé leurs affaires que l'état des choses était changé—voilà à quoi on en est arrivé après trois ou quatre années de réclamations sans effet et de suggestions négligées.

Le 18 octobre 1883, le Conseil privé renvoya ce mémoire au président du conseil et au ministre de l'intérieur pour qu'il s'en occupassent ; ils le gardèrent encore jusqu'en 1885. Vers ce temps, l'agitation commençait à se manifester sur plusieurs questions.

Il y eut une assemblée monstre, le 17 octobre, à Prince-Albert ; l'assemblée était composée de citoyens de Prince-Albert et des environs. Plusieurs résolutions furent adoptées et nombre de discours furent prononcés ; par ordre du secrétaire de l'assemblée, ces résolutions furent transmises au ministre, mais elles n'ont pas été produites. Parmi ces résolutions il y en avait une approuvant la pétition du conseil des territoires du Nord-Ouest,—pétition qui demandait la reconnaissance du droit des Métis en ce qui concerne le titre de sauvage au Manitoba.

Le 21 de janvier 1884, les colons de la paroisse de Sainte-Catherine se réunirent pour discuter leurs réclamations. Un comité composé de W. Kennedy, T. Isbister, et W. Swain, fut formé pour envoyer une pétition au gouvernement, décrivant les justes réclamations des Métis en ce qui touche à la question des terres, demandant justice ; et pour transmettre la pétition à l'inspecteur Pierce, avec prière de l'envoyer au gouvernement. Cette pétition n'a pas été produite.

Elle contient plusieurs autres choses en ce qui concerne les terres, mais elle contient aussi plusieurs remarques sur ce sujet-ci ; et j'ai plusieurs raisons de croire cela, parce que plusieurs assemblées ont traité ce sujet, et j'en vois la confirmation dans des résolutions adoptées à une autre assemblée. A une assemblée de la paroisse de Sainte-Catherine, qui eut lieu le 21 janvier 1884, et à laquelle M. Kennedy proposa, secondé par M. T. Anderson, que :

“ L'élément métis des territoires du Nord-Ouest étant injustement traité, en étant privé des privilèges suivants : “ l'octroi des terres, et la donation de certificats, privilèges dont jouissent leurs confrères du Manitoba, il promet à l'assemblée de tout faire pour que ces privilèges leur soient accordés.”

Mais aucune pétition basée sur cette résolution n'a été produite. A la maison d'école Lindsay, Red Deer Hill, on fit une assemblée, et la résolution adoptée à Sainte-Catherine fut endossée et on nomma un comité pour rédiger une

M. BLAKE

pétition ; mais nous n'avons aucune trace de l'existence de ce document.

Le 28 janvier 1884, il y eut une assemblée des colons de Halero, établissement dans South Branch, à laquelle on lut et adopta les réclamations passées à Sainte-Catherine et à Lindsay. MM. A. Spence et M. Corestme, formèrent un comité pour rédiger un mémoire au gouvernement ; nous n'avons pas vu ce mémoire ? M. I. Jackson fut désigné pour obtenir la coopération des établissements français, afin de faire triompher les résolutions adoptées aux différentes assemblées ; on fit des vœux pour les progrès de l'agitation. Le même hiver il y eut une assemblée au comptoir de la compagnie de la Baie d'Hudson à South Branch. M. Macdowell, député de ce district et successeur de M. Clark, y assistait. On discuta les griefs des Métis, et on espéra beaucoup de la prochaine session du parlement. Le 26 de février 1884, il y eut une assemblée publique à la maison d'école de Colleson. M. Macdowell, député de Lorne, y parla.

Il lut le mémoire du conseil du Nord-Ouest, concernant les griefs des colons, et il exprima la confiance qu'il avait dans le ministre de l'intérieur, et il pense que l'on fera justice aux griefs mentionnés dans le mémoire ; on adopta une série de résolutions, en voici une :

Que les Métis et les indigènes des territoires ont droit aux mêmes privilèges que leurs confrères du Manitoba ont reçus.

Ce mémoire n'a pas été produit.

Le vingt-sept mars 1884, on fit, dans le débat, allusion aux affaires du Nord-Ouest. Je les avais discutées d'une manière générale lors de la discussion sur l'adresse, et le 27, mon honorable ami le député de Huron (Cameron), sur motion de se former en comité de subsides, fit une motion en amendement et un discours qui contient les paroles suivantes :

Je vous ai parlé de la province du Manitoba et des cultivateurs de cette province, mais nous ne devons pas oublier qu'il existe au Nord-Ouest un corps représentatif, d'une importance égale, sinon plus grande ; un corps qui contrôle 20,000 milles carrés de terrain, dont la population est fixée par quelques personnes à 20,000 âmes et par d'autres à 150,000 ; un corps qui dispose d'un pouvoir souverain dans les limites de sa juridiction. Je parle du conseil du Nord-Ouest. Ce conseil, assemblé en séance solennelle a fait une liste des griefs des Métis des territoires du Nord-Ouest. Ces griefs étaient au nombre de seize—seize sujets de plainte—chacon desquels était assez important pour mériter l'attention de nos gouvernants. Je ne me propose pas de m'étendre longuement sur ces griefs ; je n'en mentionnerai qu'un ou deux ; mais en les discutant on doit se rappeler que l'accusation de mauvaise administration, de politique mauvaise, est plus ou moins importante selon la source d'où vient l'accusation. Le premier point à établir est donc celui-ci : Le peuple qui se plaint comprend-il la portée de ses plaintes ? Les gens connaissent-ils la position où se trouve actuellement le pays ?

Peuvent-ils apprécier les difficultés qui s'élèvent lors de la colonisation d'un pays ? Peuvent-ils comprendre la véritable portée des fautes de jugement ou de politique commises par l'administration du grand Nord-Ouest ? Peuvent-ils juger cette question avec impartialité ?

Si les membres du Conseil sont les amis du gouvernement, ils ne chercheront certes pas à lui créer des embarras, et nous ne pouvons faire autrement que de conclure qu'ils ont des justes causes de plainte. Nous savons tous que les quatre cinquièmes des membres du conseil du Nord-Ouest sont des amis du gouvernement ; voyons maintenant ce dont ces amis du gouvernement au Nord-Ouest se plaignent.

Il donne lecture de leur plainte, qui contient la clause suivante :

Vos pétitionnaires demandent de plus, que les Métis des territoires du Nord-Ouest, qui n'ont pas participé aux arrangements faits avec les Métis du Manitoba dans la but d'éteindre leurs droits aux terres, jouissent maintenant des mêmes droits que les Métis de cette province.

Ensuite vient une demande pour des arpentages—arpentages des lots de rivière surtout. Il ajoute :

Ces demandes que je viens de mentionner, faits par le Manitoba et le Conseil du Nord-Ouest, ne sont pas sans importance. Ils ont trait à une question des plus sérieuses. Les honorables députés qui connaissent le Nord-Ouest admettent qu'ils sont de nature à affecter l'accroissement de la richesse et de la prospérité de ce pays. Si on fait droit à ces demandes, cela inspirera de la confiance aux colons qui sont allés s'établir au Nord-Ouest. Si, au contraire, on refuse d'y accéder—au moins à celles qui sont raisonnables—je crois que l'on mettra en péril l'existence même du Manitoba et des territoires. Dans tous les cas cela ne peut manquer de relâcher les liens qui unissent le Manitoba et les Territoires à la Confédération.

Je ne dis pas que toutes les demandes et réclamations sont justes et raisonnables, mais je maintiens que toutes ces demandes et réclamations méritent au moins l'attention sérieuse du gouvernement.

Si les réclamations sont justes et raisonnables on devrait y faire droit immédiatement ; toutes les réclamations devraient être discutées sans délai afin de pouvoir faire justice à qui de droit.

Et il dit :

Que cette Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la condition, les réclamations et les demandes du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest afin d'apporter remède aux griefs sérieux et de faire droit aux justes réclamations.

Malheureusement sa motion a été rejetée. Pendant le printemps de 1884 l'agitation continua et les réclamations formèrent le sujet des conversations de tout le peuple de ce district. Dans le cours du mois de mai 1884, une feuille locale parlant à ce sujet dit :

Des colons ont tenu récemment des assemblées, le fait est qu'ils en ont tenu pendant tout le cours de l'hiver, pour discuter leurs griefs. Mardi dernier, il y eut une assemblée de délégués dans la maison d'école de Pocha. Elle était très nombreuse ; toutes les parties du pays étaient représentées. Ils semblent être convaincus que les fermiers ont tous les mêmes intérêts et que l'uniformité fait la force.

On a formé un comité et on a rédigé une liste des griefs. Entre autres griefs mentionnés sont : juste représentation ; les Métis des territoires doivent être traités de la même manière que ceux du Manitoba, pas de fermes de 80 acres, pas de droits sur le bois. On ressent du mécontentement par suite de ce que tous les fonctionnaires du Nord-Ouest viennent des provinces de l'est, surtout les instructeurs agraires des sauvages. Les indigènes qui connaissent le caractère des sauvages beaucoup mieux que les étrangers, pourraient remplir ces places, d'ailleurs les instructeurs qui ont été envoyés n'entendent rien à l'agriculture et auraient eux-mêmes besoin d'instruction. Tels sont les sentiments qui dominent ici.

Et encore dans le même mois de mai :

Une assemblée des Métis français et anglais a été tenue, mardi, à Lindsay. Le but apparent de l'assemblée est de s'unir pour rédiger une liste des griefs des Métis anglais et français. Les griefs sont les mêmes que ceux formulés l'hiver dernier.

On y ajoute deux autres, savoir : Une protestation contre l'octroi des terres de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et l'envoi d'une députation à Riel. Les Métis anglais veulent protester contre cette dernière résolution, mais le président, M. Andrew Spence, blâma les Anglais et dit que quelques-uns d'entre eux croyaient trop savoir, ergo qu'ils étaient des imbéciles. La chose fut référée à un comité et on donna raison aux Métis français. Il paraît que l'assemblée était d'avis qu'on devait inviter Riel à venir au pays au lieu d'être obligé d'aller à l'étranger pour le consulter au sujet des négociations qui avaient eu lieu, lors de la cession du Manitoba et des territoires.

Quel est le but de ces assemblées ? Bien peu de personnes semblent le connaître, aucune même, mais il a été démontré dans les résolutions, que c'est une bien bonne chose de faire connaître les griefs quand, non seulement les Métis, mais aussi les Canadiens d'Ontario, se joignent, un de ces derniers se mettant à la tête de la liste des souscriptions, pour payer les dépenses de la délégation envoyée à Riel. La délégation est composée de quatre membres du comité, MM. James Isbister et Dumas, pour les Anglais, les noms des membres français m'échappent en ce moment.

Dans le même mois, les mêmes journaux parlant des droits des Territoires en général, s'expriment dans les termes suivants :

Nous avons toutes les raisons de croire que les Métis n'ont été retenus dans leurs voies de faits pour obtenir la satisfaction de ces griefs et particulièrement leurs propres griefs, que par le doute qu'ils avaient de posséder la sympathie du reste de la population. Mais comme ils en sont maintenant bien sûrs, ils n'ont pas l'intention de se soumettre docilement très longtemps. Le gouvernement doit se rappeler qu'à la force numérique de ce parti il faut ajouter le pouvoir de soulever ces populations indiennes dont le mécontentement peut tout à coup éclater en révolte.

J'ai maintenant atteint la période dans l'histoire de cette affaire où Louis Riel, invité, arriva au Canada ; il est maintenant nécessaire de tracer le cours des affaires d'une manière plus générale que je ne l'ai fait jusqu'à présent. J'ai à faire l'historique de la réclamation spéciale dont j'ai parlé, le progrès de l'agitation, les avertissements donnés au gouvernement et la connaissance acquise des faits, et le cours des événements jusqu'au moment de l'insurrection, et alors nous verrons ce que le gouvernement a fait, et quand il a fait quelque chose par rapport à cette réclamation spéciale. J'ai dit que cette dernière n'était pas le seul sujet de grief. J'ai parlé des questions agraires, et de plusieurs autres questions qui agitaient le peuple, et auxquelles je reviendrai plus tard,

mais il y avait une série d'autres griefs qui ont fortement contribué à aigrir l'esprit des colons. Ces derniers ont eu de grands désappointements causés par des changements survenus dans les tracés des chemins de fer, le retard dans la construction des embranchements de ces chemins de fer, les mauvaises récoltes, la crise commerciale en général, le monopole prétendu ou réel des contrats par la compagnie de la Baie-d'Hudson, et la crainte d'un soulèvement parmi les sauvages. Toutes ces choses mises ensemble continuèrent à aggraver la situation, et maintenant la situation est non seulement grave mais elle est devenue très dangereuse. Je maintiens, tout en n'appuyant pas trop sur ce sujet, qu'il faut y faire allusion, parce que, je conçois qu'à cette époque, le gouvernement a été appelé à traiter cette question lorsque l'on s'attendait à une nouvelle et sérieuse complication. La question était arrivée à son point culminant, et la population avait décidé qu'on appellerait Louis Riel.

L'influence de Louis Riel sur ces populations étaient bien connue du gouvernement. Le premier ministre en a parlé en temps et lieu. Il avait montré qu'il était leur El Mahdi, leur Stuart, leur La Rochejaquelein, le chef de la cause perdue, un homme qui exerçait un prestige sans bornes. Il a aussi montré la position qu'il occupait ; bien sûr, une invitation envoyée à un tel homme, une invitation basée sur ses actions dans la province du Manitoba, ne pouvait que montrer au gouvernement qu'il y avait des griefs qui demandaient une satisfaction immédiate, de manière à ôter toute cause de mécontentement, d'agitation ou de troubles ; de manière à réparer tout ce qui pouvait être réparé, avertis comme ils l'ont été, s'ils ont pris garde aux différentes phases de la question, que même une complète réparation ne pouvait enlever toute marque d'aigreur et de mécontentement et sachant, comme ils auraient dû le savoir, s'ils ont bien étudié les leçons que nous donne l'histoire, que le résultat de cet état de choses, ainsi que je l'ai montré, est que l'on ajoute à l'état primitif des griefs et des réclamations, qui avaient une base solide, une série de nouvelles demandes, qu'il sera impossible d'accorder, des réclamations exagérées, des réclamations que le peuple est fermement résolu à demander et à soutenir, exprès parce qu'ils ont été contrariés dans leur demande de justice, de droit, et parce qu'on les a négligés et traités avec mépris.

Maintenant, M. l'Orateur, à cette même époque, en juin 1884, il y eut d'autres complications sérieuses ; un autre avertissement fut donné. Ce fut en juin 1884, que les troubles suscités par Faiseur-d'Etangs eurent lieu à Battleford ; et si vous prenez connaissance des journaux de cette date, le *Times* de Winnipeg de ce mois, vous verrez un compte-rendu de l'émeute, une émeute qui ressemble de bien des manières à quelques-uns des derniers soulèvements à Battleford, un soulèvement qui forçait les habitants à se mettre en état de défense, à quitter leurs foyers, à se réfugier dans des enceintes fortifiées pour résister à une attaque organisée des sauvages. Ceci ne fut pas la seule occasion où les sauvages montrèrent qu'ils étaient disposés à prendre la loi dans leur main et à causer des troubles. Le gouvernement savait bien cela, et comme preuve je n'ai qu'à citer le discours de l'honorable monsieur, à ce sujet, dans le commencement de la session, lorsqu'il décrivit la condition de la population sauvage, l'état de leurs dispositions et leur attitude à cette époque.

Immédiatement avant cette époque, j'ai remarqué que le député ministre du département, était à Calgary, de retour des montagnes, et le même jour qu'il était dans cette ville, un télégramme est arrivé à ce point, montrant l'état des choses—tout le pays était en ébullition—tout indiquait, au point de vue des Métis et des sauvages, que l'apathie des autorités dans le passé, et leur ancienne indifférence, avait dû stimuler leur énergie, et enflammer leur courage, lorsqu'elles virent qu'il fallait à tout prix empêcher les troubles. Et bien, M. l'Orateur, dans le mois de juin 1884, un comité composé de MM. Isbister, Dumont, Onellet et Dumas, fut formé, et plusieurs résolutions furent adoptées par l'assem-

blée, qui nomma ce comité; mais je n'ai pas trouvé ces résolutions, je ne pourrai donc pas les soumettre à la Chambre, comme j'aurais désiré le faire.

Ce comité de délégués se rendit à 700 milles dans l'intérieur du Montana pour y rencontrer Riel. Ils le trouvèrent, lui présentèrent leurs papiers, et reçurent de lui cette réponse:

Messieurs.—Vous avez parcouru plus de 700 milles du pays de la Saskatchewan, traversé la ligne de frontière internationale pour me faire une visite.

Les communautés au milieu desquelles vous viviez vous ont envoyés comme délégués pour me demander mon avis sur plusieurs difficultés qui ont rendu malheureux le Nord-Ouest Britannique, sous l'administration du gouvernement d'Ottawa. De plus vous m'invitez à vous accompagner et à établir ma demeure parmi vous, dans l'espérance que ma présence servira à améliorer votre condition. Votre invitation est pressante et cordiale; vous voulez que je vous accompagne avec ma femme et mes enfants; je pourrais m'excuser et dire: "non, merci!" et pourtant vous m'attendez; je n'ai donc qu'à me préparer; vos lettres de délégation m'assurent d'une réception amicale.

Messieurs, votre visite personnelle me cause une grande joie et je me glorifie en même temps de l'honneur que vous me faites, mais le caractère officiel de votre visite lui donne une tournure tout à fait remarquable, et je considérerai ce moment comme un des plus heureux de ma vie, —un événement dont ma famille se souviendra toujours, et j'espère qu'avec l'aide de Dieu, mon appui vous sera utile afin que cet événement soit une bénédiction pour vous et pour moi, qui, en ai eu beaucoup, cette année, la quarantième de mon existence. Il vaut mieux être franc.—Je ne crois pas que les conseils que je vous donnerai tandis que j'esrai dans ce pays, concernant les territoires du Canada, auront aucune influence de l'autre côté de la frontière; mais la question peut être envisagée d'un autre point de vue: D'après les clauses 31 et 32 du traité de Manitoba, j'ai droit à certaines terres, dont j'ai été privé directement ou indirectement par le gouvernement du Canada. Nonobstant le fait que je sois devenu citoyen américain, ma réclamation pour ces terres est encore valide, par conséquent mes intérêts étant les mêmes que les vôtres, j'accepte votre bonne invitation, et j'irai passer quelques mois parmi vous, dans l'espérance qu'à force d'envoyer des pétitions, nous obtiendrons du gouvernement le redressement de tous nos griefs.

L'élément métis forme une partie considérable de la population du Montana, et si nous comptons les blancs, qui par suite de mariages ou autrement ont intérêt à sauvegarder les privilèges des Métis, il est évident, qu'ils forment une classe puissante. Je suis actuellement occupé à faire leur connaissance, et je suis un de ceux qui aiment à voir régner parmi eux l'union. J'aime à diriger leurs votes de manière à favoriser leurs intérêts. De plus j'ai fait des amis et des connaissances parmi lesquels j'aime à vivre. Je vous accompagnerai, mais je reviendrai en septembre.

J'ai l'honneur d'être, messieurs les délégués,
Votre humble serviteur,
LOUIS RIEL.

Il accompagna les délégués au pays de la Saskatchewan. Il y a une correspondance d'un journal influent français du Nord-Ouest, le *Manitoba*, dont M. De la Rivière, membre du gouvernement du Manitoba, est je crois le propriétaire, et avec lequel je crois que mon honorable ami de l'autre côté (le député de Prévost) a quelques fois eu, je pourrais même dire a, quelques fois, quelque chose à faire—le *Manitoba* annonce l'arrivée de Riel:

J'ai appris hier que M. Louis Riel devait se rendre à Saint-Laurent. Vous savez peut-être qu'après les assemblées de ce printemps, une députation de Métis anglais et français est allé rendre visite au chef du gouvernement provisoire de la Rivière-Rouge, alors au Montana, afin de lui exposer leurs besoins et le prier de revenir parmi nous.

Il paraît que la députation a réussi, au moins en ce qui concerne ce dernier point. On dit que M. Riel revient avec sa famille. O, s'il pouvait seulement avoir l'heureuse idée de demeurer constamment parmi nous! Cet homme ne peut faire que du bien à ses concitoyens, et c'est le seul qui peut conserver l'union parmi eux. Son nom est grand parmi les Métis anglais et français; et il n'y a pas de doute que son influence, si elle est bien dirigée, leur sera d'un immense avantage. Hier le peuple devait se rendre en foule à sa rencontre.

Le 10 juillet, le correspondant écrit dans le même journal:

Les membres du comité nommant la délégation envoyée à M. Riel, et nommée dans le cours du mois de mai dernier, a tenue, le 8 courant, chez Charles Nolin, une assemblée pour recevoir le rapport de la délégation.

Voici le rapport qui a été présenté par les délégués ainsi que la réponse de M. Riel.

A MM. les membres du comité en charge des 7 résolutions par la population de la Saskatchewan.

WM. OROMARTIE, président.
LOUIS SMIDT, secrétaire.

M. BLAKE

Un certain nombre de déclarations de peu d'importance sont ensuite faites, et le rapport continue ainsi:

Après lui avoir fait connaître le but de notre mission, nous lui remitrent vos lettres de créance, et les six résolutions que nous devions discuter ensemble, et aussi le document dans lequel, au nom du public, vous l'invitez à venir au Nord-Ouest, s'il le pouvait, pour nous aider. Cette entrevue eut lieu le 4 juin. M. Riel a lu votre communication et a demandé vingt-quatre heures pour y penser avant de nous donner une réponse.....

L'humble apparence de son domicile nous a fait penser aux nombreuses occasions qu'il avait eues de s'enrichir pendant qu'il tenait le pouvoir dans les mains. Nous nous sommes rappelés son attitude intrépide et ferme au milieu de mille dangers,—attitude qui méritait toute la confiance de ses compatriotes.

Nous savions ce qu'il avait fait pour le Manitoba et le Nord-Ouest, et le peu d'avantage qu'il en avait personnellement retiré. En retourment de ce long voyage de presque 1,400 milles, nous sentons autant de confiance dans cet homme, que nous avons visité en pays étrangers.....

M. Riel vient ici pour nous aider sans aucune prétention. Il espère qu'ayant longtemps les populations du Nord-Ouest seront parfaitement unies et que le gouvernement leur rendra bientôt justice.

Les discours de M. Riel nous remplissent d'une grande confiance, parce que sa mission est de nous aider; mais tout en nous aidant, il n'a aucun désir de susciter des difficultés au gouvernement.

Nous avons l'honneur de nous souscrire, messieurs, vos très humbles serviteurs et délégués.

GABRIEL DUMONT,
JAMES ISBISTER,
MOISE OUELETTE,
MICHEL DUMAS.

Le correspondant donne ensuite la réponse de Louis Riel —réponse que j'ai eu le plaisir de vous lire.

Le 17 juillet, ce même journal influent, le *Manitoba*, dans un article de fond sur le Nord-Ouest, s'exprimait en ces termes:

Depuis quelques mois nous recevons des lettres du Nord-Ouest qui nous tiennent au courant de l'agitation qui y règne.

Quand l'acte créant la province du Manitoba a été proposé à Ottawa, en 1870, le gouvernement fédéral, après une longue conférence avec le R. P. Ritchot, le juge Black et M. Scott, les trois délégués de la colonie de l'Assiniboine, introduisit une clause juste et équitable. Cette clause assurait aux habitants la propriété des terres qu'ils occupaient le 15 juillet 1870. Une autre clause donnait aux enfants métis 1,400,000 acres de terres afin d'éteindre leurs droits comme premiers propriétaires du sol. Plus tard, en vertu d'un autre acte, chaque chef de famille recevait 160 acres de terre pour l'extinction du même droit. Mais toutes ces dispositions n'ont été faites que pour les Métis demeurant le 15 juillet 1870 dans les limites de la province du Manitoba. Ceux qui demeureraient ou qui demeureraient encore au Nord-Ouest ne pouvaient profiter de cet acte de justice fait par le gouvernement fédéral.

Ici l'écrivain cite les résolutions passées par le conseil du Nord-Ouest en 1878, et l'acte du parlement de 1883, et continue ensuite en ces termes:

Les grandes difficultés que rencontrent les Métis sont: d'abord l'arpentage de leurs terres selon la forme réelle de ces terres, la lenteur que met le gouvernement à rectifier leurs titres de possession, le refus de leur accorder la concession à laquelle ils ont droit en vertu de l'extinction de leur titre primitif comme sauvages. C'est ce qui cause aujourd'hui tant de mécontentement. On a envoyé nombre de pétitions à Ottawa; on y a même à grands frais envoyé des délégués, et rien n'a été obtenu. Y a-t-il des citoyens dans les autres provinces qui n'auraient pas organisé une véritable révolution s'ils avaient été traités de la sorte? Certainement non!

Aujourd'hui on tient des assemblées partout; les colons qui ne sont pas des métis mais qui ont à cœur les intérêts de ces derniers, se joignent à eux pour demander justice et attirer l'attention du gouvernement fédéral, qui, soit dit en passant, est bien moins coupable que les chefs du département et leurs officiers. Notre correspondant de Prince-Albert nous dit un mot à ce sujet dans la correspondance que nous publions aujourd'hui; et depuis lors nous apprenons par dépêche télégraphique qu'une grande assemblée composée de colons et de Métis anglais et français, vient d'être tenue à quelques milles de Prince-Albert. A cette assemblée, dit la dépêche, M. Louis Riel parla en termes très modérés.

L'honorable Charles Nolin, ex-membre du gouvernement et de la législature du Manitoba ainsi que M. W. S. Jackson, prirent la parole. On résolut d'envoyer une pétition au gouvernement demandant que justice soit faite à qui de droit.

Malgré toutes les bonnes raisons dont nos amis du Nord-Ouest appuient leurs demandes, malgré le peu de cas qu'on fait de leurs droits, nous espérons, nous sommes même certains qu'ils ne commettront aucun acte de violence, qui ne pourrait manquer de faire du tort à leur cause. D'un autre côté, pourquoi ne pas blâmer le gouvernement fédéral ou plutôt le département de l'intérieur, qui est la cause première de tout ce mécontentement.

Le 8 juillet 1884, le gouvernement reçut un télégramme de Crozier, de la police à cheval à Battleford:

Louis Riel est arrivé avec sa famille au Lac aux Canards. Les Métis l'ont amené ici pour être leur chef, dans l'agitation qu'ils font pour obtenir leurs droits.

Le 15 juillet, M. Matthew Ryan, ancien magistrat stipendiaire des Territoires, et qui avait été commissaire lors du recensement des Métis, écrit une lettre qui a été publiée dans le *Free Press*, du Manitoba, et dont je lirai quelques extraits :

Je croyais comme bien d'autres que l'ouverture de la sixième session du conseil du Nord-Ouest, serait signalée par quelques allusions à l'état de mécontentement des Métis de Saint-Laurent et des endroits avoisinants.

Après avoir parlé de la part officielle qu'il avait prise à la question, M. Ryan continue :

Dans l'exercice de mes fonctions, j'ai découvert qu'un grand nombre de Métis ne tombaient pas sous la juridiction de l'acte, le ser vice concernant le Manitoba, n'étant pas domiciliés au Manitoba lors de la cession de cette province. Je constatai que cet état de choses causait beaucoup de mécontentement, et je n'ai pas manqué de faire de temps en temps des représentations aux autorités pour les mettre à même d'y apporter remède.

Ici M. Ryan parle du mémoire du conseil du Nord-Ouest de 1878 et de l'acte des terres de 1879 ; puis il ajoute :

Mais on a encore rien fait. Dans une lettre venant d'un homme qui occupe une haute position dans les Territoires, il est dit : L'inaction du gouvernement est un mystère pour moi. Les Métis comprennent qu'on les traite avec mépris, et le mécontentement grandit chaque jour parmi eux.

Cette lettre devient très importante par le fait qu'elle a été publiée et qu'elle est devenue la propriété du gouvernement aussi bien que du public. Dans ce temps le député du ministre de l'intérieur, M. Burgess, était au Nord-Ouest. A son retour, tandis qu'il souffrait, je crois, d'un accident pénible, il a été questionné à ce sujet ; cependant, comme, d'après lui, le rapport de l'entrevue n'a pas été fait correctement, je n'en parlerai pas devant cette Chambre ; je n'en parlerais pas du tout si l'action du conseil du Nord-Ouest n'était pas basée là-dessus. Le 21 juillet 1884, le conseil du Nord-Ouest étant en session, et ayant devant lui le rapport de l'entrevue avec M. Burgess, adopta une résolution qui n'a pas été produite mais dont je trouve copie dans un journal. La résolution est proposée par M. McDowell, député du district de Lorne, qui contenait le plus grand nombre de mécontents, et secondée par M. Jackson, député de Qu'Appelle, qui contient un grand nombre de colons métis :

Que ce conseil regrette les expressions attribuées au député du ministre de l'intérieur, dans une entrevue avec un rapporteur du *Manitoba Free Press* publiée le 17 juillet 1884, au sujet des réclamations des Métis. En l'absence de renseignements plus exacts à ce sujet, ce conseil désire qu'il soit bien compris que, tout en reconnaissant la justice absolue des réclamations des Métis des Territoires en ce qui concerne les terres qu'ils demandent, ce conseil croit que la question doit être réglée par l'exécutif.

Je ferai remarquer, M. l'Orateur, que cette action est basée, comme il est bien naturel d'ailleurs, sur la déclaration attribuée à M. Burgess. Je vois que le gouvernement n'a pas jugé à propos de produire le mémoire dans lequel se trouve la réponse du gouvernement, car je trouve ce qui suit dans le *News*, de la *Mâchoire* d'Orignal, le 30 juillet :

Son Honneur a déclaré au conseil qu'il avait reçu un télégramme de sir John A. Macdonald, à l'effet que le ministre de l'intérieur, à son retour d'Europe, s'occuperait sérieusement de la question ayant rapport aux Métis des territoires du Nord-Ouest.

Cependant, le gouvernement n'a pas jugé à propos de produire le télégramme de M. Dewdney, ni la réponse du premier ministre. Il n'a pas non plus produit le résultat de cette considération sérieuse promise quelque temps au moins avant 1885. Le 27 juillet 1884, M. Crozier, surintendant de la police, écrivait au gouvernement de Battleford, comme suit :

J'ai l'honneur de vous informer que Riel a tenu des assemblées à Prince-Albert et au Lac aux Canards. Je suis informé que son assemblée au premier endroit a été publique ; il y a eu quelques troubles, mais l'ordre a été immédiatement rétabli.

Au Lac aux Canards son auditoire se composait de Métis et de sauvages.

Je n'ai pas d'informations exactes, mais on dit qu'il a déclaré aux sauvages "qu'ils" avaient des "droits" aussi bien que les Métis, et qu'ils désiraient se faire l'instrument au moyen duquel ils les obtiendraient.

On me dit qu'il a exprimé le désir d'entrer en pourparlers avec les chefs sauvages—j'ai déjà fait rapport—

Mais je désire faire remarquer que ce rapport n'a pas été produit.

Que je crois que les sauvages sympathisent avec les Métis. Cela est d'ailleurs bien naturel, ce sont des parents et ils parlent la même langue. Je ne puis prévoir quel sera le résultat de l'agitation des Métis et quel effet cela aura sur les sauvages.

Mais la lettre dans laquelle il l'a dit n'a pas été produite.

Je crois qu'on devrait prendre des mesures nécessaires non seulement pour empêcher les esprits turbulents de susciter des troubles, mais pour prévenir toute résistance à l'autorité de la part des Métis et des sauvages. Toutes ces agitations causent un grand tort au pays et causent parmi les colons un sentiment de défiance.

Je crois que Gros-Ours et ses sauvages seraient aujourd'hui dans leur réserve si ça n'avait pas été des émissaires de Riel. Ils l'ont invité, dit-on, à rencontrer Riel au Lac aux Canards.

Il est certain qu'il s'est rendu en cet endroit. Après avoir reçu des provisions au Fort Pitt il est parti dans la direction de sa réserve ; mais après avoir reçu des nouvelles de Riel il rebroussa chemin.

Il y a bien des rumeurs sur ce que Riel a dit aux sauvages. Si ce qu'on dit est vrai il a cherché à les rendre mécontents de leur condition actuelle.

Le 29 juillet 1884, le correspondant du *Manitoba* écrit une lettre de Prince-Albert qui a été publiée le mois suivant :

La semaine qui vient de s'écouler a été tranquille, c'est le calme après la tempête.

Le *Times* de Prince-Albert, voyant l'inutilité de ses efforts pour soulever les préjugés de la population anglaise contre Riel, a baissé pavillon et ne dit plus rien. Cependant le mouvement national se continue tranquillement et sans entraves.

Des comités se forment partout dans les différentes paroisses. Chaque comité prépare une liste de griefs. Le tout sera discuté dans une assemblée générale et servira de base à un mémoire adressé au gouvernement. Le *Herald*, de Battleford, du 12 juillet, semble vouloir tourner en ridicule ces procédés pacifiques de toute la population qui désire obtenir ses droits, parce que Riel est là.

Le *Herald* dit, par exemple : si Riel veut former un gouvernement à la Saskatchewan, son ancien secrétaire, Louis Schmidt, résignera sans doute sa place dans le gouvernement actuel comme assistant greffier au bureau des terres à Prince-Albert, pour offrir ses services à son pays et à son ancien maître.

Ceci mérite un mot de réponse. D'abord M. Riel n'a pas, à ma connaissance, l'intention de former un gouvernement à la Saskatchewan ; mais, s'il avait cette intention on verrait accourir pour lui servir de secrétaire non pas M. Schmidt, mais nombre d'aspirants de l'école du *Herald* lui-même, qui ne seraient que trop heureux de servir sous M. Riel.

M. Laurie, qui aime tant à se courber l'échine devant les autorités, serait obligé de s'adresser à lui pour obtenir le moindre emploi ; quant à M. Schmidt personnellement, personne ne s'imagine qu'en acceptant un emploi du gouvernement, il a renoncé à ses titres de citoyen et de Métis. Il peut exécuter avec justice et impartialité les devoirs de sa charge, sans cacher ses sympathies pour ceux de sa nation qui ont des droits qui ne sont pas reconnus.

Heureusement que tout le monde n'envisage pas au même point de vue que le *Herald* l'agitation qui se poursuit au Nord-Ouest—S'ils ne craignent pas que la paix du pays soit troublée, au moins ils comprennent que le sentiment unanime de toute une population ne doit pas être tourné en ridicule.

Ensuite viennent les résolutions du Conseil du Nord-Ouest, du 21 juillet, que je viens de lire. Cependant, l'agitation des sauvages devenait de plus en plus grande. On publiait dans les journaux des rapports détaillés concernant les agissements de Faiseur-d'Etangs et autres chefs.

Ici on me permettra de faire allusion aux préparatifs de défense quasi-militaires faites par le gouvernement ; d'abord parce qu'ils indiquent un pressentiment du danger et ensuite parce que je considère que le gouvernement est blâmable en ce qui regarde cette matière. J'ai déjà prouvé, je crois, qu'ils sont blâmables en ce qui regarde la suppression des corps locaux au Nord-Ouest, et la grande négligence avec laquelle ont été traités les corps locaux formés dans la province du Manitoba. Je n'entame pas maintenant la discussion sur ces sujets. En ce qui regarde les opérations de la police à cheval on admet que les rapports sont loin d'être satisfaisants. L'honorable monsieur a avoué cela l'autre jour. Les rapports ne sont pas satisfaisants par suite du peu de détails qu'ils donnent sur les opérations. Quant aux opérations

de la milice, nous voulons, comme je l'ai dit plusieurs fois, de plus amples détails que ceux que nous avons obtenus.

Le *Sun* de Winnipeg, du 25 juillet 1884, dit :—

Le colonel Houghton est revenu, hier soir, après avoir fait une tournée d'inspection des armes dans le district de la Saskatchewan. En ce qui concerne le corps de milice, organisé dans l'intérieur des territoires, depuis quelque temps, il a complètement abandonné tout exercice militaire. Vu les circonstances difficiles dans lesquelles se trouve le gouvernement dans le moment actuel, en ce qui regarde l'administration politique du district de la Saskatchewan, et en vue d'un soulèvement soudain parmi les Métis, ce dernier a cru agir avec sagesse, en enlevant toutes les armes qui pourraient dans une révolte générale, être tournées avec beaucoup d'avantage contre les blancs. Des corps de milice ont été organisés à Battleford, à Carlton, à Prince-Albert, au Lac aux Canards, et les armes de chaque compagnie ont été trouvées aux quartiers généraux. On les confia à la surveillance des membres de la police à cheval. Le colonel Houghton a visité Battleford, Carleton et Prince-Albert, et personnellement examiné avec une grande attention les travaux opérés, et a fait un arrangement nécessaire avec le capitaine Hughes, stationné au Lac aux Canards, pour faire arriver à destination les armes requises dans les circonstances.

Ces dernières furent trouvées dans une condition des plus favorables, et en nombre suffisant pour être distribuées aux autres corps de milice que le gouvernement a l'intention d'organiser pour le service actif sur ces vastes territoires. Le colonel Houghton a cependant avoué que ce dernier ne lui avait jamais fait aucune déclaration positive et formelle, concernant ce sujet. A une demande qui lui fut faite, concernant son opinion personnelle, au sujet des troubles et des dissensions survenues, parmi les Métis, le colonel répondit que la situation lui apparaissait sous les couleurs les plus sombres. En conséquence de la grande sécheresse qui a régné durant l'été dernier, les récoltes ont été entièrement détruites et infructueuses, et les pauvres Métis ont été plongés dans la plus grande détresse.

Le colonel Houghton a déclaré qu'il n'a pas été en état de constater personnellement le triste état de choses, mais de nombreuses personnes l'ont informé de l'infortune et de l'existence misérable des Métis. Ils se sont trouvés dans la triste nécessité de ne pouvoir obtenir des certificats pour l'octroi de leurs terres, et en outre, ils ont à réclamer du gouvernement le redressement de nombreux griefs. Le colonel Houghton est d'opinion, qu'en satisfaisant à leurs réclamations on parviendrait à rétablir la paix. A une assemblée tenue dernièrement, on exprima l'opinion qu'ils devaient être traités de la même manière que les Métis du territoire du Manitoba.

Plus loin, il est encore fait allusion aux griefs des Métis :

Le colonel Houghton étant interrogé au sujet de la présence de Riel parmi les colons dit, qu'il n'a pas vu le héros de la rébellion de la Rivière-Rouge, quoiqu'il fut parmi les indigènes, lorsqu'il passa parmi eux. Il campait sur la rive de la Saskatchewan du Sud, et les Métis sont désireux de protéger les sauvages dans l'agitation. Si ces derniers réussissent à créer un soulèvement, et s'ils forment une coalition, de graves et de terribles conséquences pourraient en résulter.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai déjà prouvé à cette Chambre en citant le rapport officiel du ministre de la milice, que le colonel Houghton, sous sa propre signature, a fait un rapport spécial concernant la même mission, au sujet de laquelle il avait été questionné.

Je maintiens que cet officier a donné avis du danger qui menaçait ; il a envoyé plusieurs rapports sur les assemblées publiques qui ont eu lieu au Nord-Ouest ; il a démontré l'urgence du cas et la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour prévenir une révolte. Son rapport n'a pas été produit. Je dis plus : il a été supprimé.

Le 26 juillet, dans un article de fond, le *Sun* de Winnipeg dit :

Il est impossible de comprendre pourquoi le gouvernement fédéral refuse de faire droit aux réclamations des Métis de la région de la Saskatchewan. Nous ne comprenons pas non plus pourquoi on a envoyé le sous-adjutant général pour les désarmer. Le gouvernement croit-il donc qu'un peuple bien disposé comme celui-là se révolterait sans aucune cause ni provocation ? Si non, pourquoi donc ne met-on pas fin aux griefs qui les réduisent à un tel état de désespoir qu'on n'ose plus leur confier des armes ?

Le colonel Houghton a sans doute agi dans l'exécution de son devoir, avec autant de bonté que possible, et les armes ont été déposées sans murmure. Mais que penser de l'administration du département de l'intérieur après une pareille conduite ? Ils ont jugé nécessaire de désarmer les plus anciens, les premiers et les meilleurs du pays.

Le 5 août, le sergent Brooks, de la police à cheval stationnée à Prince-Albert, écrit comme suit :

En vous faisant le rapport de ce qui se passe dans le voisinage de Prince-Albert, je dois vous dire que depuis mon arrivée tout est tranquille ; on parle très peu de Riel ; ceux qui sont de la même opinion que lui manquent pour la plupart des moyens pécuniaires et croient devoir faire quelque chose pour causer un peu d'excitation ; il y a très peu de gens à l'aise qui soient favorables à ses projets.

M. BLAKE

Quant aux Métis, ils ne jurent que par lui, et parmi eux sa parole a force de loi. D'après ce que je puis voir il leur conseille fortement de demeurer pacifiques ; Gros-Ours est encore sur la réserve de Barber, je ne sais pas s'il a l'intention de voir Riel.

Le reste de la lettre n'est pas important.

Le 8 août le sergent Brooks envoie une dépêche télégraphique dont voici la teneur :

Riel a traversé la Saskatchewan à Batoche ; il a fait un discours au peuple à la sortie de l'église.

D'après ce qu'on m'a dit il a dû être grandement excité. Entre autres choses il a dit qu'on devait respecter les droits des sauvages aussi bien que ceux des Métis ; il n'a pas rencontré Gros-Ours, mais je crains qu'il n'ait eu avec lui des communications secrètes ; il doit traverser le fleuve ce matin et je crois qu'il demeurera de ce côté pendant une semaine, car il a donné rendez-vous à Tomkins, instructeur agricole des sauvages, au Lac aux Canards, je ne sais pas pourquoi. Il y a un homme du nom de Jackson qui vient de Prince-Albert, c'est le frère du pharmacien ; il paraît être un des principaux agents de Riel et est actuellement avec lui. Il parle beaucoup et je crois qu'il fait plus de mal que tous les autres Métis ensemble. Il y a nombre de gens dans le pays qui ont ce qu'ils appellent des griefs ; ceux-là sympathisent avec Riel ; je ne sais pas si leur sympathie est sincère. J'ai parlé à bon nombre de personnes à Prince-Albert, à ceux qui ont signé la requête demandant le retour de Riel ; d'après eux ils ne l'ont fait que dans le but d'attirer l'attention du gouvernement sur cette partie du pays.

La fin du rapport n'a rien d'important :

Le 21 août nous avons un autre rapport du sergent Brooks. Il dit :

Gros-Ours et Riel sont à Prince-Albert ; le premier est arrivé le 15 et Riel le dimanche suivant ; leur arrivée n'a causé aucun émoi, le peuple n'y fait pas attention. Riel n'a demeuré que peu de temps, il s'est retiré chez Jackson, le pharmacien, et avant son départ il a eu une entrevue avec Gros-Ours. Je n'en connais pas le résultat. Naturellement Riel déclare qu'il n'a que faire avec les sauvages, et de son côté Gros-Ours dit qu'il n'est pas venu pour rencontrer Riel.

Le lendemain Riel est partie pour la Saskatchewan du Sud, et le surlendemain Gros-Ours est parti pour se rendre à Battleford ; du moins c'est ce qu'il dit.

On me dit que Riel n'a pas l'intention de retourner au Montana et qu'il désire se fixer dans les Territoires. Je crois que cela est très probable, quoiqu'il ait déclaré à plusieurs personnes qu'il serait de retour au Montana le 1er septembre. Je vous enverrai une liste des Métis et sauvages des contrées avoisinantes ; le courrier partira du Lac aux Canards, mardi prochain.

Le 7 septembre 1884 l'opérateur de télégraphe à Saskatoon envoyait la dépêche suivante :

A peu près 20 sauvages sous la conduite de Black Moon, armés de fusils et de sabres, sont arrivés aujourd'hui ; ils ont demandé des aliments et ont menacé de les prendre de force si on les leur refusait.

La Chambre se rappellera la déclaration de l'honorable premier ministre que le gouvernement avait cru prudent pendant cette saison, de faire des arrangements avec la Cie de la Baie-d'Hudson pour l'occupation du fort Carlton par la police à cheval. Nous devrions, je crois, avoir plus de détails sur cette affaire. Ce poste a été choisi, paraît-il, par le commandant de la police à cheval, et si bien choisi pour la défense qu'à la première nouvelle d'un soulèvement on a dû l'évacuer.

Cependant je critique actuellement la conduite du gouvernement et je ne crois pas qu'on doive lui imputer cette faute, car je trouve que le 3 septembre 1884, le commandant de la police à cheval recommande ce poste au ministre dans les termes suivants :

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que, vu la possibilité d'un soulèvement dans le district de la Saskatchewan du Nord il est désirable de s'assurer un lieu de refuge pour la police à cheval, et qu'à cet effet le fort Carlton, situé à 15 milles, N.-O. du Lac aux Canards, à 65 milles O. de Prince-Albert et à 120 milles E. de Battleford, paraît être le poste le plus avantageux.

J'ai déjà attiré l'attention sur une entrevue avec M. White et les opinions qu'il a énoncées ; je n'en parlerai pas à nouveau et je passerai de ce point à un autre qui me paraît aussi important en ce qui regarde la défense du pays. Je veux parler de la condition déplorable de nos canons de 7.

Le 1er février 1882, le commissaire Irvine parle comme suit :

Les affûts et les caissons de nos canons de 7 sont complètement hors de service. Les affûts ont été construits au fort Walsh il y a quelques années sous la direction de l'inspecteur Neale. Si l'on considère les

matériaux que cet officier avait à sa disposition, ces affûts et caissons ont été merveilleusement construits.

Actuellement ils sont vieux et je recommande qu'on en fournisse de nouveaux. Nous aurions aussi besoin d'un certain nombre de fusées pour le service des signaux.

Ce rapport a été fait le 1er février 1882, mais on n'a envoyé ni affûts ni caissons, et le 1er janvier 1884 le commissaire Irvine faisait un rapport comme suit :

Comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le faire savoir, les affûts et caissons de nos canons de 7 sont complètement hors de service. L'année dernière j'ai conseillé d'en acheter d'autres en Angleterre, mais en y réfléchissant j'ai constaté que cela entraînerait des dépenses considérables. Des affûts et des caissons pourraient être manufacturés au Canada pour un prix beaucoup moins élevé qu'en Angleterre. Le quartier maître général a en mains les matériaux nécessaires pour cette construction, et j'espère que l'été prochain nous serons en possession des effets demandés.

Je constate donc que depuis trois ans ces canons et affûts ont été complètement hors de service. Qu'en est-il résulté ? Quand le moment d'agir est venu les canons n'ont servi absolument à rien et l'on s'est servi des anciens affûts et caissons comme charrettes pour le transport des provisions.

Le correspondant du *Mail* de Toronto, en parlant de la bataille du Coup de Couteau démontre les conséquences désastreuses de cette négligence :

Le colonel Otter avait eu l'intention de s'avancer contre les retranchements des sauvages qui se trouvaient droit en avant de lui, mais l'affût d'un des canons de 7 s'étant brisé il a été obligé d'abandonner cette manœuvre. Les carabines ne servaient pas à grand chose et nous comptions principalement sur les canons. La mitrailleuse Gatling rendit de grands services, mais dès que l'ennemi se réfugiait dans les coulées elle devenait inutile. Le tir de la Batterie " B " rendit les plus grands services, et la perte d'un canon fut un désastre sérieux.

Le même correspondant écrivait, le 4 mai, la lettre suivante qui a été publiée dans le *Mail* du 19 du même mois :

Enfin comme les munitions des sauvages parvenaient épuisées, le colonel Otter décida de faire une charge et de brûler leur camp. Il n'avait que deux choses à faire, charger ou battre en retraite. Le hasard régla la question. L'affût d'un canon de 7 se brisa pendant une décharge et il devint inutile. L'affût du second canon était déjà brisé depuis longtemps et avait été réparé, mais à la suite de chaque décharge le canon tombait de son affût et les artilleurs étaient obligés de s'enfuir pour ne pas être écrasés. Ils étaient obligés, chaque fois, de le remettre en place.

Il était inutile de vouloir prendre le camp sans canons. Le colonel Otter a donc été obligé de battre en retraite.

Voilà, M. l'Orateur, les conséquences d'une négligence de trois années pendant lesquelles on n'a fait aucune attention aux rapports disant que les affûts et caissons étaient complètement hors de service. Maintenant, M. l'Orateur, il y a certaines informations qu'il serait bon d'avoir et que nous n'avons pas ; j'en nommerai plusieurs maintenant, comme ils ont rapport à la saison de 1884, après l'arrivée de Riel.

En premier lieu, comme j'ai déjà eu l'honneur de faire remarquer, plusieurs des ministres ont visité le Nord-Ouest, entre autres l'honorable ministre des travaux publics et le ministre *pro tem* des chemins de fer en sa qualité comme tel, et aussi, je crois, en sa qualité de ministre de l'immigration et de l'agriculture.

Pendant l'été le ministre de la marine et des pêcheries, et le directeur général des postes visitèrent le Nord-Ouest. Le ministre des travaux publics qui, comme il l'a lui-même déclaré, était chargé par le premier ministre d'examiner le pays, non pas comme les envoyés dans la terre promise, pour découvrir les bonnes choses qui s'y trouvaient, mais pour se renseigner sur les griefs des habitants, s'y est aussi rendu. Il devait prendre note des plaintes des Métis ; c'est là la mission qu'il était chargé de remplir.

Il est bon de remarquer qu'il a été à même de rencontrer dans ce voyage, une partie de la population mécontente, appartenant à sa propre nationalité ; je montrerai plus tard quelle conduite il a tenue à leur égard. Après les ministres viennent les députés-ministres. Le député ministre de l'intérieur, le contrôleur de la police à cheval, et cette année ou l'année précédente, le sous-surintendant des affaires des sauvages, s'y rendirent. Il y avait donc sur les lieux nombre de personnages importants ; il y avait embarras de richesses

en fait d'officiers publics, d'abord : le lieutenant-gouverneur M. Dewdney, dont le premier ministre nous a, il y a quelques années, vanté la capacité et la longue expérience ; il y avait les agents des sauvages, les instructeurs agricoles, les agents des terres de la Couronne.

Les inspecteurs des bois et forêts, les registrateurs, l'inspecteur des compagnies de colonisation, l'inspecteur des agences, les magistrats stipendiaires, la police à cheval, la milice, les maîtres d'école, le conseil du Nord-Ouest. En dehors de tout cela nous avons les personnages non officiels, mais qui s'intéressaient à la prospérité du pays et à qui les honorables messieurs ont fréquemment demandé des conseils, des informations et du secours ; les officiers de la Cie de la Baie-d'Hudson, et le clergé du pays. Peut-on supposer un instant que le gouvernement n'était pas mieux informé qu'il prétend l'avoir été sur les événements qui se sont passés en 1884 ? Peut-on supposer que les documents officiels maintenant produits sont les seuls qui existent ? Il est impossible de le croire. Mais l'honorable monsieur prétend se tirer d'affaire de la manière suivante : il admet qu'il y ait d'autres documents, mais déclare qu'il serait dangereux de les produire ; cela ferait tort aux missionnaires du Nord-Ouest que de montrer qu'ils sympathisaient avec les Métis et sauvages, et qu'ils ont demandé au gouvernement de faire droit à leurs réclamations. Parce que ceux qui ont averti le gouvernement connaissaient la gravité du cas ; parce qu'ils ont demandé au gouvernement de faire cesser les griefs qui mettaient en danger la vie, la sûreté, le bonheur et la prospérité des habitants des territoires, le gouvernement refuse de produire les documents. La production de ces pièces aurait pu mettre leur vie en danger, mais leur suppression met en danger : leur honneur. Outre les officiers auxquels j'ai déjà fait allusion, il y en avait d'autres ; selon son ancienne coutume le gouvernement s'est efforcé d'apaiser les chefs. Louis Schmidt, le secrétaire de l'assemblée qui a invité Riel à revenir au pays, a été nommé agent des terres de la Couronne. On offrit à monsieur Dumais le poste d'instructeur des sauvages ; il l'accepta ; nous le savons mais non officiellement. Il paraîtrait aussi qu'on a voulu donner à Gabriel Dumont un emploi officiel.

J'ai raison de croire que pendant l'été, Monseigneur Grandin, personnage non officiel mais jouissant d'une grande autorité et d'une grande responsabilité, a eu des communications avec le gouvernement à ce sujet ; je crois qu'il a écrit plus d'une fois disant que les Métis étaient extrêmement mécontents, que lui et son clergé perdaient toute leur influence, qu'ils n'étaient plus respectés, qu'on les accusait fréquemment de n'avoir aucune sympathie réelle pour les Métis, qu'on disait qu'au contraire toute la sympathie du clergé était pour le gouvernement. Il ajoutait, je crois, que si on ne faisait pas droit à leurs justes réclamations une révolte sérieuse ne pouvait manquer d'éclater bientôt, et faisait remarquer que les Métis étant une chaîne d'union entre les blancs et les sauvages, il était important de se les rendre favorables afin d'éviter une guerre terrible avec ces derniers.

Je crois que c'est là on substance le contenu des lettres de Mgr Grandin.

Dans tous les cas, je suis positif à dire que des lettres ont été écrites ; et voici pourquoi : Dans le journal que j'ai déjà cité plusieurs fois et qui contient tant de précieux renseignements, je trouve une lettre datée de Saint-Albert le 24 avril 1885 ; elle est adressée par Mgr Grandin à Mgr Taché, en voici un extrait :

J'apprends du Père Lacombe que vous désirez avoir copie de certaines lettres que j'ai adressées l'année dernière à notre honorable gouvernement ; je les ferai copier et vous les expédierai aussitôt que possible.

Le reste de la lettre contient un compte-rendu touchant les troubles.

J'ai donc prouvé que Mgr Grandin a écrit aux autorités fédérales pendant l'année 1884, et que sa lettre ou ses lettres donnent un compte-rendu des troubles dans lesquels lui et

ses vaillants missionnaires se trouvaient indirectement mêlés; j'ai de bonnes raisons pour croire, je peux même dire que sur ce point mes renseignements sont certains, que Mgr Taché a écrit lui-même, que M. McDowell a écrit, que le Père André et plusieurs autres personnes, parmi lesquelles messieurs Duck et Pierce, ont écrit.

Dans l'automne de 1884 le shérif Chapleau, interrogé à ce sujet, a donné son avis sur les affaires du Nord-Ouest. Il me semble que le shérif du territoire, l'officier chargé de l'administration de la justice, étant lui-même d'origine française, aurait dû faire quelques démarches pour éclairer le gouvernement sur l'état de chose existant. Le juge Rouleau écrivit deux fois à monsieur Dewdney au sujet du mécontentement des Métis, lui démontrant l'importance qu'il y avait de le faire cesser immédiatement. M. Dewdney répondit qu'il avait envoyé ses lettres au gouvernement. Vers la fin de 1884 le juge Rouleau écrivit au premier ministre lui-même une lettre dans le même sens. Après la session de juin du conseil du Nord-Ouest, le juge Rouleau, MM. Hayter Reed et M. Forget se rendirent au Lac aux Canards; le but ostensible du premier était de choisir l'emplacement d'une cour de justice; M. Forget devait inspecter les traverses et les écoles; mais d'après certaines informations nous savons que leur but réel était de s'assurer de l'état des esprits, et si ce n'était pas leur but, cela aurait dû l'être, après les avertissements que le gouvernement avait reçus.

On fit rapport au lieutenant-gouverneur Dewdney, qui le transmet au gouvernement, qu'il existait dans ce district un mécontentement considérable qui pourrait avoir des conséquences sérieuses si on négligeait d'y apporter un remède prompt et efficace; les opinions de Mgr Grandin et de plusieurs autres personnes furent annexées au rapport. Pas un de ces documents n'a été produit. On m'informe que M. Forget a déclaré que M. Dewdney a maintes et maintes fois averti le gouvernement des troubles qui le menaçaient, et qu'il pouvait se libérer de l'accusation grave qui pèse sur lui de ne l'avoir pas fait. Où sont ces avertissements? Il manque encore les rapports de la police à cheval dont j'ai prouvé l'existence. Nous n'avons pas non plus le rapport du colonel Houghton. Dans le mois d'octobre le gouverneur Dewdney a visité Saint-Albert et les endroits environnants; il ne se rendit pas il est vrai à l'endroit où régnait l'agitation, mais il s'en est approché suffisamment pour recueillir une foule d'informations importantes qu'il n'a pu, il me semble, manquer de communiquer au gouvernement.

En vérité, M. l'Orateur, nous n'avons en fait d'information que ce que le gouvernement ne peut, n'ose nous refuser, et si les documents qui auraient dû être produits et qui ne l'ont pas été, étaient devant moi, mon argumentation serait encore plus claire.

Le 5 septembre une grande assemblée a été tenue à St-Laurent. Le Manitoba en a publié un compte-rendu avec une préface éditoriale dont voici un extrait:

La Manitoba est l'organe de la population d'origine française, non seulement dans cette province, mais encore dans toutes les nouvelles provinces du Nord-Ouest. Nous sommes par conséquent toujours prêts et toujours heureux d'ouvrir nos colonnes aux amis de notre cause et de nos droits.

Voici la nouvelle lettre de notre correspondant en date du 18 septembre 1884:

Monsieur, — Je crois que je pourrai intéresser vos lecteurs en leur donnant une courte description de la grande assemblée qui a été tenue à St-Laurent le 5 septembre.

Cette assemblée se composait de Métis français des provinces environnantes; elle avait été convoquée dans le but d'exprimer respectueusement à Mgr Grandin et au clergé du diocèse de St-Albert les regrets qu'ils éprouvaient de ne pas recevoir du clergé l'assistance qu'ils en attendaient dans leurs démarches auprès du gouvernement fédéral pour obtenir leurs droits.

Mgr Grandin, évêque de St-Albert; le R. P. Fourmont, de la mission de St-Laurent; le R. P. Touze, de la mission du Sacré-Cœur, et le R. P. Lecocq, de la mission de Cumberland, étaient présents. M. Louis Riel a été nommé président. L'assemblée devait discuter:

1° Pourquoi le clergé se tient-il en dehors du mouvement qui se fait actuellement? Pourquoi paraît-il hostile?

2° Les réclamations des Métis sont-elles justes et légitimes?

M. BLAKE

Monsieur Gabriel Dumont prit la parole et fit une description touchante des inquiétudes de ses compatriotes attristés par l'abstention du clergé en cette circonstance. Nos intentions, disait-il, sont mal interprétées et mal comprises, et l'abstention ne pourra que nous causer un grand dommage.

M. Dumont d'une voix tremblante d'émotion pria Mgr Grandin de le diriger et de le éclairer, ajoutant que sa voix serait écoutée comme celle de Dieu, et que, comme par le passé, ils lui obéiraient en toute chose.

Le vénérable prêtre a daigné répondre que si, pendant quelq. temps, les relations entre le clergé et la population méritent concernant les réclamations de ces derniers, avaient semblé froides et même indifférentes, cela était loin d'indiquer une diminution dans la charité ou l'affection; ce n'était que la prudence, prudence rendue nécessaire par le mystère dont les Métis avaient jusqu'ici entouré leurs actions; ce mystère a le double désavantage de laisser le clergé dans une ignorance absolue de ce qui se passe et de donner lieu à des soupçons et à des craintes qui sont vraiment pénibles. Parlez franchement, continua Sa Grandeur, dites-nous ce que vous voulez et nous vous dirons ce que nous en pensons. Si la justice est de votre côté, nous vous aiderons de tout notre pouvoir comme nous l'avons fait par le passé. On a écouté Sa Grandeur avec le plus grand respect et la plus religieuse attention.

Monsieur Charles Nolin prend ensuite la parole et parle avec une émotion et une conviction qui lui gagnent les sympathies des auditeurs.

Il déplore amèrement l'abandon pénible où se trouve laissée la population méritée par ceux parmi lesquels ils ont toujours trouvé des pères et des amis; cet abandon leur est d'autant plus sensible qu'ils ont une foi invincible dans la droiture de leurs intentions et dans la justice de leur cause.

Monsieur Nolin termine en énumérant les principales réclamations des Métis. Nos réclamations, dit-il, doivent sans doute être faites respectueusement, mais elles doivent aussi être faites avec fermeté, force et persévérance; nous ne voulons pas la révolte, personne d'entre nous n'y a songé sérieusement, car ce serait un crime; nous ne voulons employer que les moyens constitutionnels.

Mgr Grandin protesta de nouveau de son affection pour son peuple, et lui promet son assistance tant qu'ils respecteront les lois, la religion, la justice, et l'honneur.

Suit une discussion sur des matières de peu d'importance. Ensuite:

M. Riel, président de l'Assemblée, prend la parole:

Afin, dit-il, d'éviter tout malentendu et toute cause de soupçon principalement pour démontrer la valeur et l'importance de nos réclamations, je vais en énumérer quelques-unes:

1° Nous voulons, 2° La subdivision des territoires du Nord-Ouest en provinces.

3° Pour les habitants du Nord-Ouest des avantages semblables à ceux qui ont été accordés en 1870 aux habitants du Manitoba.

4° Une concession de 240 acres de terre aux Métis qui n'ont pas encore reçu de concession.

5° La concession immédiate par lettres patentes des terrains actuellement occupés par les Métis.

6° La mise en vente par le gouvernement de 500,000 acres de terre; le produit de cette vente devant être placé à l'intérêt pour subvenir aux besoins des Métis par l'établissement d'hôpitaux, d'orphelinats et d'écoles, ou encore pour fournir aux pauvres gens des charrues ou d'autres instruments agricoles et des semences.

7° La mise en réserve de 100 cantons (townships) dans des terrains marécageux et qui ne seront probablement pas peuplés d'ici à longtemps; ces terrains devant être distribués aux enfants des Métis de la prochaine génération et pendant 120 ans, chaque enfant devant recevoir sa part jusqu'à l'âge de 18 ans.

8° Une subvention d'au moins 1,000 piastres pour établir un couvent dans les établissements considérables de Métis.

9° L'amélioration dans les conditions du travail des Sauvages pour les empêcher de mourir de faim et un plus grand soin de leurs personnes.

Sa Grandeur Mgr Grandin accédant au désir de l'assemblée donne son opinion sur les différentes propositions soumises par le président; parmi ces propositions, dit-il, il y en a quelques-unes qui touchent de trop près à la politique, celles-là nous sont indifférentes et nous ne voulons nous en mêler aucunement, parce qu'elles n'ont qu'un intérêt douteux pour la population et la religion. Quant aux autres, nous nous en occupons depuis longtemps et nous nous sommes efforcés de les faire admettre par le gouvernement; nous avons fait tout ce qui dépendait de nous pour obtenir justice, nous avons même obtenu des promesses que nous croyions officielles; aujourd'hui nous constatons avec regret qu'elles ont été oubliées, nous partageons votre mécontentement et nous n'avons pas manqué de nous plaindre auprès des autorités.

Un extrait que j'ai déjà lu trouve ici sa place:

Sa Grandeur parla longuement sur la nécessité de l'union et de la confiance en Dieu, et dit que pour réussir il est nécessaire d'être vraiment chrétien et religieux. Pour affirmer votre existence nationale, dit le prêtre, vous devez posséder toutes ces qualités. Vous n'obtiendrez aucune concession et vous n'aurez jamais aucune influence sans une union parfaite. Après lui le R. P. Fourmont prend la parole et parle des avantages incalculables tant spirituels que temporels qui proviennent de l'union, de la concorde et du secours mutuel.

Le reste du document n'a aucun rapport avec le sujet que nous traitons.

Le 17 septembre 1884, le sergent Keenan, stationné à Batoche, fait rapport comme suit:

Vendredi dernier, le 5 courant, il y eut une grande assemblée des partisans de Riel à Saint-Laurent (à peu près sept milles d'ici). Presque tous les Métis des établissements avoisinants y assistaient.

Il y avait aussi un bon nombre de Métis et de blancs de Prince-Albert, parmi lesquels on remarquait MM. Jackson, Scott et Isbister, les trois plus chauds partisans de Riel dans ce district.

Je crois que l'assemblée a été convoquée pour continuer l'œuvre déjà commencée. On fit des discours condamnant l'action du gouvernement en général, et M. Jackson dit que le pays appartenait aux sauvages, non pas au Canada.

J'ai rencontré Riel il y a quelques jours; dans le cours de la conversation il m'a dit qu'on lui avait offert, par l'entremise de Mgr Grandin un siège au Conseil ou au Sénat du Canada.

Dans le même mois de septembre 1884, le *Manitoba* annonce que l'honorable ministre des travaux publics était à Qu'Appelle et ajoute ce qui suit :

Après la messe, sir Hector Langevin fit un discours aux Métis. Ils lui demandèrent de leur donner du *scrip* pour des concessions de terre, comme on en avait donné aux habitants du Manitoba.

Sir Hector répondit que leur demande était parfaitement raisonnable et qu'il verrait ses collègues à ce sujet.

Je ne doute pas qu'il n'ait tenu sa promesse—verbalement. Je ne doute pas qu'il ne se soit donné la plus grande peine pour être fidèle à sa parole, mais tout cela a dû être fait verbalement, car on n'a produit à ce sujet aucun document. En cette circonstance il paraît avoir eu sur ses collègues moins d'influence que d'habitude.

Il paraît aussi que l'honorable ministre a échangé certaine lettre avec Jackson, un des membres du conseil des territoires du Nord-Ouest, car le 8 avril 1885, un des commissaires, dans une dépêche à sir David McPherson, parle de la lettre de Jackson en date du 3 septembre ayant rapport aux griefs des Métis; malheureusement cette lettre n'a pas été produite. Aussi tout ce qui se rapporte à l'entrevue de l'honorable ministre avec les Métis, sa correspondance, sa mission et ses actions, est maintenant oublié. On a eu grand soin de soustraire tous ces documents à l'examen des membres de cette Chambre. L'honorable ministre après avoir donné son attention à cette question, accomplit un autre des devoirs d'un ministre qui n'est pas sans importance. Le *Free Press* du Manitoba dans son numéro du 11 septembre en fait rapport en ces termes :

A un banquet donné à sir Hector Langevin et à l'honorable M. McLellan à Winnipeg, lors de leur retour du Nord-Ouest, sir Hector Langevin parla en ces termes :

J'ai conversé avec les Métis dans les villes et dans les campagnes. Je leur ai demandé s'ils avaient des griefs, ils m'ont répondu qu'ils n'en avaient pas; citadins et cultivateurs semblaient parfaitement satisfaits de leur position actuelle.

Deux cultivateurs seulement se sont plaints, et leur plainte ne portait que sur la rareté des femmes dans le pays.

Sans doute on a accueilli ces paroles par des "rires et applaudissements." Depuis les larmes et le sang ont suivi cet examen superficiel de la situation. Le 25 septembre 1884, le sergent Keenan stationné à Batoche fait rapport comme suit :

J'ai l'honneur de vous annoncer que depuis mon dernier rapport tout a été parfaitement tranquille dans les environs; cependant le comité de Riel s'est assemblé plusieurs fois à des endroits différents; il m'est presque impossible d'obtenir des renseignements sur ce qui se passe à ces assemblées, elles sont secrètes et personne n'a le droit de divulguer le secret des délibérations. A toutes les assemblées publiques Riel et ses partisans ont fait preuve de beaucoup de modération et de circonspection dans leurs paroles; mais on me dit que ce n'est là qu'un déguisement et que dans leurs conciliabules secrets il se trouve des projets dangereux. La dernière assemblée a été tenue il y a une semaine dans la maison de Baptiste Boyer, un des principaux chefs du mouvement. Charles Nolin, un autre chef et un des plus violents, a proposé que les Métis fassent certaines demandes au gouvernement, et que si on refusait d'y accéder de prendre les armes et de commencer par massacrer tous les blancs sur lesquels ils pouvaient mettre la main et d'encourager les sauvages à faire de même. Je tiens ceci d'un vieux Français qui appartenait au comité, mais qui s'en est retiré par suite des mesures violentes qu'on y adoptait.

Cet homme, Nolin, est un des plus dangereux parmi les Métis, parce qu'il veut se servir dans son entreprise des sauvages.

Le 23 octobre le *Manitoba* publie les réclamations des Métis telles qu'énumérées par Louis Riel à l'assemblée de Saint-Laurent le 5 septembre. Sans être absolument les mêmes paroles, c'est en substance les mêmes réclamations

que celles dont j'ai donné lecture précédemment; je ne ferai donc que les mentionner sans vous les communiquer. C'est en octobre, comme je l'ai dit, que le lieutenant-gouverneur Dewdney a visité Saint-Albert, Edmonton et Stobart, qui se trouvent dans le même centre; il a eu des entrevues avec l'évêque et les membres du clergé à ce sujet et n'a pu manquer d'avoir connaissance des troubles. Mais où est son rapport?

En novembre 1884 une pétition a circulé dans les territoires du Nord-Ouest. Cette pétition, dont j'ai déjà parlé et qui n'est pas déposée, demandait au gouvernement de faire droit aux réclamations des Métis. Le *Leader* de Regina donne rapport d'une assemblée tenue à Moosomin dans le courant de décembre 1884 et convoquée pour discuter les droits des colons; parmi les résolutions qui ont été adoptées, on trouve la suivante :

Que le gouvernement reconnaisse les réclamations des Métis de ces territoires comme il a reconnu celles des Métis de la province du Manitoba, et règle ainsi une question qui menace de troubler la paix de ce pays.

Le 20 octobre le major Crozier écrivait de Prince-Albert :

J'ai l'honneur de faire rapport que le constable Elliot est revenu de Prince-Albert le 15 octobre et m'a dit qu'un nommé Tomkins employé comme interprète au département des sauvages, lui a dit que Riel faisait faire l'exercice militaire aux Métis des environs de Saint-Jérôme, et qu'une grande assemblée avait été tenue en cet endroit le 12 octobre à minuit. Il rapporte en outre qu'un chef du lac Muskeg avait été envoyé à Gros-Ours pour le prier d'assister à une assemblée convoquée par Riel à Batoche. J'ai envoyé un homme en habits ordinaires à Saint-Jérôme pour découvrir ce qu'il y avait de vrai dans ces assertions. Il est revenu hier et dit que tout est tranquille. Il dit aussi qu'on parle d'une grande assemblée qui serait tenue à Batoche dans deux ou trois semaines aussitôt que les récoltes seront faites; il n'a pu rien découvrir au sujet des exercices militaires.

J'ai envoyé un émissaire à Batoche qui doit me tenir au courant des mouvements de Riel. Les Métis semblent être dans un état de grand mécontentement.

Je crois que cela tient à ce que leurs récoltes ont complètement manqué.

Le 20 novembre nous trouvons une lettre écrite par une personne dont je ne connais pas le nom; elle traite principalement des affaires des sauvages et dit qu'une grande assemblée doit être tenue dans l'été de 1885 au Lac aux Canards. Tous les intéressés sont invités.

Cette même lettre dit encore :

William Badger s'est rendu à la réserve des Attackakwoops et des Mustowais de la part de Riel pour demander aux chefs de ces tribus si on lui permettrait de parler. Le chef répondit qu'il ne pouvait donner une réponse définitive et qu'il ne voulait pas que son nom fût mêlé à celui des agitateurs.

Cette lettre donne une quantité considérable de renseignements sur l'état de mécontentement des sauvages. Ensuite le 2 janvier 1885, le major Crozier télégraphia ce qui suit aux contrôleurs de la police à cheval :

Riel a proposé à Macdowall de s'en aller aux Etats si le gouvernement veut lui donner des secours en argent. Je suppose que \$6,000 suffiront.

Le 31 décembre le Dr Howe de Carlton fait rapport :

Le 9 décembre il y a eu une grande assemblée de Métis convoquée par Riel à Saint-Laurent dans le but de parler encore de leurs droits.

Le 22 décembre, M. Macdowall, membre du conseil du Nord-Ouest, accompagné par le Rev. père André, prêtre catholique de Prince-Albert, s'est rendu à Saint-Laurent à la demande de Riel, qui désirait voir M. Macdowall comme membre du district et causer avec lui. A l'arrivée de M. Macdowall à Saint-Laurent, Riel l'a informé qu'il désirait lui faire une proposition qu'il désirait faire transmettre au gouvernement.

Il dit d'abord qu'il était très pauvre et qu'il ne savait pas ce qu'il arriverait de lui; qu'il craignait de mourir de faim et que la faim rend les hommes désespérés; qu'il avait beaucoup de puissance sur les Métis et qu'il pouvait les influencer à sa guise politiquement ou autrement. Il dit qu'il était fatigué du Canada et qu'il désirait retourner dans le Montana, mais qu'il n'avait pas les moyens de le faire; que si le gouvernement voulait lui donner des secours pécuniaires et quelque chose pour établir sa femme et sa famille (M. Macdowall croit qu'il accepterait \$1,000), il partirait immédiatement pour le Montana et y demeurerait. Il garantirait qu'il abandonnerait toute relation avec les Métis du pays et comme il a une si grande influence sur eux, il garantirait que toutes les réclamations qu'ils ont maintenant contre le gouvernement seront abandonnées. Par ce moyen il entend jeter par-dessus bord ses partisans métis et retourner au Montana lui-même.

Le 23 décembre 1884, Gagnon fait rapport :

J'ai l'honneur de faire rapport que pendant les derniers mois les Métis des établissements de Saint-Laurent et de Batoche ont tenu une assemblée publique pour adopter une résolution préparée par un comité et que cette pétition signée par les colons des établissements a été envoyée à Ottawa. D'après toutes les nouvelles cette assemblée paraît avoir été très paisible.

Plusieurs autres réunions moins nombreuses ont eu lieu pendant la même époque, mais elles ont toutes rapport à des affaires d'école. Les Métis pressent Riel de s'établir parmi eux, et ils lui ont donné comme preuve de reconnaissance pour les services qu'il leur a rendus une maison bien meublée, et le 2 janvier prochain ils lui présenteront une bourse.

Ces témoignages de bonne volonté de la part de la majorité tendraient à contredire certaines rumeurs qui disent que plusieurs manquent de confiance envers leur chef; que sa manière d'agir et de parler dénote une tête très chaude et qu'il ne s'accorde pas avec son curé. Il est hors de doute qu'il en conduit encore un grand nombre qui agiraient d'après ses ordres. Il y a quelque temps, j'ai envoyé plusieurs hommes à la branche du sud faire ferrer des chevaux. La rivière étant pleine de glaces flottantes, ils n'ont pu traverser. D'une manière ou d'une autre cependant, la nouvelle est arrivée du côté est de la rivière que ces hommes avaient été envoyés pour arrêter Riel qui était alors à la traverse.

En moins d'une heure au delà de 100 hommes se réunirent pour le protéger. Il y a certainement de la misère parmi les Métis, mais pas autant qu'on aurait pu le présumer. On a besoin de grandes quantités de provisions pour cette partie du pays, et tous ceux qui ont des chevaux peuvent gagner leur vie à transporter des marchandises. D'après ce que je puis voir le grief principal des Métis c'est qu'ils ont peur que le gouvernement refuse de sanctionner la manière dont ils se sont partagés le *homestead* entre eux—dix chaînes faisant face à la rivière sur deux milles en arrière.

Le 8 décembre une assemblée eut lieu à Moosomin. On passa une résolution en faveur de la reconnaissance des droits des Métis comme dans le Manitoba. De bonne heure en janvier on tint à Edmonton, au sujet des affaires du Nord-Ouest, une assemblée à laquelle M. Olivier, membre du conseil, prit la parole. Il dit que l'ordre définissant les pouvoirs du conseil n'était arrivé qu'après l'ouverture de la session, il se plaignit de ce que le contrôle des fonds était laissé au gouvernement. Peu de temps après M. Olivier parla aussi à une assemblée dans la ville de Saskatchewan. Il dit que la résolution du conseil du Nord-Ouest concernant les terres des Métis avait été proposée par M. Macdowall, appuyée par M. Jackson, et unanimement adoptée par le conseil. Il dit qu'on avait reçu une réponse par télégramme annonçant que la question serait considérée à la réunion suivante du cabinet d'Ottawa, en septembre. La *Gazette* de Qu'Appelle annonce ce qui suit le 22 janvier :

Nous apprenons que Louis Riel et d'autres sont à préparer une pétition au gouvernement fédéral demandant certaines concessions qu'ils disent avoir été promises aux Métis des territoires du Nord-Ouest, et c'est l'intention bien arrêtée des Métis du district de la Saskatchewan de recourir aux armes si ces concessions ne sont pas accordées pour forcer les autorités à céder à leur demande, malgré la déclaration de M. Vankoughnet dans un sens contraire.

Le 7 février, il y eut à l'église de Sturgen une nouvelle assemblée à laquelle M. Olivier parla encore. Il mentionna les efforts faits par le conseil pour appeler l'attention du gouvernement fédéral sur la nécessité de faire quelque chose sur certaines matières d'intérêt personnel pour le peuple du Nord-Ouest, savoir, les terres des écoles, les droits sur le bois de construction, les pâturages et les terres des Métis. Dans le même mois on passa des résolutions à des assemblées générales de colons qui eurent lieu dans toute l'Assiniboine et auxquelles il fut résolu :

Que le gouvernement devrait reconnaître promptement les réclamations des Métis comme il l'a fait pour la province du Manitoba, et régler ainsi une question destinée à retarder le progrès du pays.

M. Wilson, dans une circulaire d'élection publiée dans le *Bulletin* d'Edmonton, le 31 janvier, dit :

Je considère que les Métis du pays ont droit aux mêmes traitements que leurs frères du Manitoba; et par conséquent j'appuierai autant que possible tous les efforts que l'on pourra faire pour assurer ce qu'ils ont le droit d'avoir.

Le 14 janvier 1885, M. Crozier fait rapport :

A mon retour de Carlton et de Prince-Albert, j'ai été informé qu'un parti de sauvages s'était dirigé vers l'ouest jusqu'à Edmonton et avertissait, chemin faisant, tous les sauvages qu'il y aurait une grande assemblée au Lac-aux-Canards le printemps prochain. (Je présume que la M. BLAKE.

danse annuelle du soleil est l'occasion de cette réunion.) Après avoir pris d'autres renseignements, je trouve qu'ils ne se sont rendus qu'à la réserve du Faisan-Rouge, sur la montagne de l'Aigle, et qu'ils sont retournés au Lac-aux-Canards sur la recommandation d'un des principaux sauvages. C'est la 2me fois que des sauvages sont venus ici pour la même mission que d'autres peuvent avoir remplie. Il est certain que l'on fait des efforts pour avoir une grande réunion au Lac-aux-Canards le printemps prochain. Je suis aussi informé que l'on cherchera à faire venir à cette assemblée les sauvages de la qu'Appelle et de la partie Sud-Est du territoire. Il paraît aussi que Petit-Pin étant à la traverse des Pieds-Noirs a essayé à faire des arrangements pour avoir autant de Pieds-Noirs et de sauvages du sud au nord ce printemps. Il a dit aux sauvages qu'il a fait des arrangements pour qu'ils y viennent en grand nombre. Faiseur-d'Etangs dit que Petit-Pin a dit à ses jeunes gens de ne pas disposer de leurs canons et, il ajoute que Petit-Pin est arrivé à une entente avec les Pieds-Noirs, mais il n'en connaît pas la nature. Faiseur-d'Etangs dit que lorsque Petit-Pin recouvrera la vue; il aura des détails complets.

Ainsi de suite. Le 25 février Irvine télégraphie :

Gagnon envoie la dépêche suivante : Les Métis ont eu une réunion à South Branch, hier. On veut demander à Riel de rester dans le pays. Il restera; c'était évidemment son assemblée. L'ordre a régné.

Le 26 janvier Gagnon fait rapport :

J'ai l'honneur de faire rapport que durant le mois dernier rien d'important ne s'est produit parmi les Métis de ce district. Après le jour de l'an, ils ont eu une réunion sociale à laquelle ils ont présenté à leur chef Riel la somme de \$80 comme preuve de leur bonne volonté. La réunion a été très paisible et loyale et l'on a fait aucune allusion aux troubles actuels. Il semble que Riel ait eu de la difficulté, à avoir assez de provisions pour sa propre famille dernièrement; il a eu à demander des secours à un missionnaire catholique à Saint-Laurent qui lui en a donné. On m'a dit que la pétition préparée a été envoyée à Ottawa; mais il paraît que c'est seulement une lettre, préluce de la pétition, qu'on a envoyée.

Aucune trace de cette lettre ne paraît dans ces papiers.

On est à faire signer la pétition et elle sera expédiée dans le mois prochain.

Le 27 février, il y a dans le *Times* de Prince-Albert un rapport concernant des troubles à l'établissement de Halcro sur la branche sud, le rapport dit :

Nous apprenons qu'il y a eu beaucoup d'excitation dans le voisinage de la branche sud pendant ces quelques dernières semaines. Nous apprenons que les indigènes se sont rendus en armes à cette assemblée, le bruit ayant couru que Riel était pour être arrêté. Il y aura une grande assemblée mardi prochain dans l'établissement de Halcro.

Voilà donc, M. l'Orateur, le cours des événements depuis l'arrivée de Riel dans le pays, en tant qu'on peut les retracer par les documents que le gouvernement a déposés et par les journaux du pays. Mais je dois vous rappeler tout de suite que différentes questions s'agitaient en même temps que celle dont j'ai parlé. Il y avait les terres, les arpentages, les réserves, et ces griels non redressés que Riel avait évoqués. Ceux qu'on a mentionnés étaient les plus sérieux et je vais vous le prouver. Nous voici maintenant arrivés aux événements de la fin de janvier, à quelques semaines du soulèvement; le 10 de mars, Gagnon télégraphie de Carlton que les Métis sont excités et qu'ils se préparent aux armes; et ensuite les nouvelles arrivent rapidement. Je ne veux pas faire l'histoire du soulèvement. On discutera cela avec plus de renseignements à la prochaine session, mais nous savons que l'insurrection se dessina de bonne heure en mars, et assurément, il y avait assez d'avertissements, même à part ceux qu'on a supprimés. C'était un soulèvement presque entier de Métis français appuyés par des sauvages. Il y avait des Métis anglais ou écossais, mais l'attitude de la majorité était neutre. L'attitude des Métis anglais et écossais du voisinage immédiat semble avoir été neutre, si nous en jugeons par une assemblée réellement extraordinaire qui a eu lieu le 22 mars. L'assemblée a eu lieu à l'église Sainte-Catherine; le révérend M. E. Matteson agissait comme président, et M. W. Craig comme secrétaire. On adopta deux résolutions :

Premièrement, que les membres de cette assemblée continuaient à sympathiser comme ils l'ont toujours fait avec les Métis français dans leurs désirs d'obtenir leurs droits légaux par tous les moyens constitutionnels. Deuxièmement, qu'ils n'approuvent pas le recours aux armes ou le soulèvement des sauvages, et qu'ils désirent rester neutres.

Il fut résolu d'envoyer une copie de ces résolutions aux fonctionnaires en charge et une autre à L. Riel. Après le

soulèvement la presse commença à faire des commentaires, et il suffit de dire que la presse conservatrice déclara avec une unanimité extraordinaire que les Métis avaient des griefs et qu'ils se rapportaient à ces deux points—la question de l'extinction du titre des sauvages et la question des arpentages et des terres des Métis. Je pourrais citer, M. l'Orateur, si j'en avais le temps, des articles du *Mail* et des principaux journaux conservateurs canadiens français ainsi que du *Manitoba* dans ce sens. Le *Manitoba* du 3 mai dernier rapporte une entrevue avec l'archevêque Taché quelques jours auparavant à Qu'Appelle dans laquelle l'archevêque aurait dit :

Les travaux de la commission des terres donnent satisfaction, et si cette mesure de justice avait été adoptée trois mois plus tôt, elle aurait prévenu le soulèvement.

Maintenant M. l'Orateur, étant allé un peu au delà de l'époque à laquelle le gouvernement a commencé à agir, mais seulement deux ou trois semaines avant de nous trouver en présence du soulèvement, j'arrive aux premiers actes de cette administration depuis la loi du quinze mai 1879, qui l'autorise à s'occuper de cette question. D'après les documents, le premier acte du gouvernement eut lieu le 26 janvier 1885. Je vous ai montré l'état des choses tel qu'il était en 1878. Je vous ai montré l'état des choses tel qu'il se présentait aux ministres à cette époque ; je vous ai montré le rapport du sous-ministre et des autorités quant aux mesures alors urgentes ; je vous ai montré que la législation donnait un pouvoir absolu à l'exécutif et qu'il avait pu exorcer ce pouvoir depuis le mois de mai 1879 jusqu'au 26 janvier 1885. Et je vous le demande, après avoir lu les correspondances que j'ai citées, dans quelles circonstances a-t-on adopté ces mesures mêmes insuffisantes du 26 janvier ? N'est-il pas évident qu'on a adopté ces mesures sous l'effet de cette excitation, de cette agitation, de ces assemblées, de ces difficultés, après ces négligences, ces retards, cette apathie, ces ajournements sans précédents et sans excuses ? Ce jour-là, le 26 janvier 1885, le ministre de l'intérieur dit dans son rapport au conseil : Que pour régler équitablement les réclamations des Métis, d'abord les réclamations de ceux du Manitoba et du Nord-Ouest qui auraient eu droit à des terres s'ils avaient résidé au Manitoba à l'époque de la cession—et ce sont les réclamations dont je parle dans le moment ;—deuxièmement les réclamations de ceux qui résident dans le Manitoba n'ont pas participé aux concessions—et ce sont les réclamations de ces Métis non compris dans le dénombrement dont je me propose de parler séparément—le ministre de l'intérieur, dis-je, demande dans son rapport qu'on l'autorise à quoi ? A vérifier quel est le nombre des Métis ; et il demande qu'on en fasse le dénombrement et qu'on l'autorise à employer trois personnes pour cela. Il ne déclare aucunement quel sera le règlement ou d'après quels principes on agira. Il veut faire le dénombrement des Métis du Manitoba en même temps et régler par là un autre grief dont je parlerai plus loin. La proposition demande simplement la nomination de trois personnes qui devront faire le dénombrement du peuple. Le 28 janvier, l'avis de l'honorable ministre fut suivi, et il obtint ce pouvoir, mais cette mesure semble avoir épuisé ses forces. Il reprend son attitude passive, et se contente de télégraphier à M. Dewdney :

Le gouvernement a décidé d'examiner les réclamations des Métis, et dans ce but il a ordonné le dénombrement de tous ceux qui n'ont pas participé aux concessions en vertu de la loi du Manitoba. On n'a pas reçu de représentation récemment.

Vous voyez par la dernière phrase de ce télégramme—“on n'a pas reçu de représentations récemment”—que le ministre avait dû recevoir des communications du Nord-Ouest qui l'avaient déterminé à agir. Mais on ne nous donne pas ces communications et le ministre se contente de dire que l'on n'a pas reçu de représentations récemment.

Eh bien ! M. l'Orateur, je vous ai donné une liste des représentations, non pas toutes, parce que nous ne les avons

pas toutes ici, mais elles incriminent toutes le gouvernement et elles rendent absurde la prétention de ceux qui disent que l'on n'avait pas fait de représentations. L'honorable ministre ne donne pas ordre au lieutenant-gouverneur de faire connaître cette ligne de conduite aux Métis. Il n'y a aucun télégramme qui lui ordonne de dire aux Métis qu'un recensement a été ordonné ; il n'y a que ce télégramme, et après l'avoir envoyé, il attend, il perd un temps précieux, parce que si une action décisive avait été prise alors, elle aurait eu pour effet d'écraser tout le mouvement. Que fait-on ensuite ? Le document suivant est un télégramme du ministre au lieutenant-gouverneur :

On désire que M. Forget soit membre de la commission des réclamations des Métis. Peut-on l'avoir ? Répondez.

Pourquoi après avoir attendu du 28 janvier au 18 mars cet emprossement à obtenir le consentement de M. Forget. Pourquoi cette impatience soudaine ? Qu'est-ce qui réveillait le ministre de l'intérieur ? Pourquoi l'orage avait-il éclaté pendant que le ministre dormait. Et pourquoi cherchait-il à l'éloigner ? Le 10 de mars le commissaire télégraphie de Régina au contrôleur :

Je viens de recevoir le télégramme suivant de Gagnon, de Carlton, en date de ce jour. Je l'ai montré au lieutenant-gouverneur : les Métis excités. Ils s'agitent beaucoup plus qu'à l'ordinaire ; ils se préparent aux armes. Je ne connais pas l'objet de ces préparatifs.

Le 11 mars le surintendant télégraphie de Carlton :

Les Métis sont grandement excités ; on rapporte qu'ils menacent d'attaquer Carleton avant le 16. Les Métis refusent de transporter les provisions appartenant au gouvernement ou de travailler pour lui. J'arrêterai tout convoi de marchandises venant dans le pays après le 16 de ce mois. Je fais préparer des armes. Le chef ne laissera pas partir les gens comme ils pourraient le vouloir. L'origine du trouble je crois, c'est une lettre qui vient d'être reçue disant que Riel n'est pas reconnu comme sujet anglais. Ils attendent des armes des Etats. J'ai ordonné à vingt-cinq hommes de Battleford de venir ici immédiatement avec un canon.

Le 14 de mars le colonel Irvine télégraphie de Régina :

Le lieutenant-gouverneur a reçu un télégramme daté de Carleton aujourd'hui et venant de Orozier, qui dit que la rébellion des Métis peut éclater aujourd'hui, au premier moment, et que les sauvages peuvent y participer, et demandant que ses forces soient augmentées considérablement. Je recommanderais qu'on envoyât cent hommes immédiatement, avant que les chemins deviennent impassables. S'il vous plaît donnez-moi des instructions.

Le 15 mars le contrôleur télégraphie au colonel Irvine :

Partez pour le nord aussi promptement que possible avec tous les hommes que vous pourrez avoir jusqu'à cent. Télégraphiez l'état de la marche et faites rapport aux stations de télégraphe.

Tel était l'état des choses le 18 mars, et cela vous explique pourquoi le ministre s'éveillait et pourquoi il télégraphiait pour savoir si M. Forget accepterait un siège dans la commission chargée de faire le dénombrement des Métis. Le ministre de l'intérieur avait ses télégrammes aussi, bien qu'il ne les montre pas. Il connaissait la cause des troubles ; il ne croyait pas à cette histoire de Riel se voyant refuser les droits d'un citoyen anglais. Il savait qu'il s'agissait des réclamations des Métis, et il entreprit, mais trop tard, hélas ! de faire ce qu'il aurait dû faire des années auparavant. Mais les autres télégrammes de l'honorable ministre ne sont pas déposés, ils sont supprimés. Le 19 de mars, M. Dewdney répond affirmativement au télégramme du 18 ; et le même jour M. Burgess écrit une lettre à——— Je présume les trois commissaires, demandant :

S'il serait prêt à faire partie d'une commission que le gouvernement est sur le point de nommer pour examiner les réclamations des Métis des territoires du Nord-Ouest en demandant une réponse télégraphique.

Le 22 Ruttan télégraphie de Winnipeg à Pearce, mais on ne donne pas le télégramme qui a provoqué celui-ci :

Goulet est dans l'Ouest ; on ne sait pas où ; on l'attend lundi ; il n'a reçu ni lettres, ni télégramme ; son frère pense qu'il acceptera sans doute la nomination.

Ceci est évidemment une réponse à un télégramme de Pearce demandant où est Goulet, mais ce télégramme n'est pas produit. Vous voyez donc qu'à la fin il y avait un peu

d'excitation dans le département de l'intérieur, car on télégraphiait dans le Nord-Ouest pour trouver des gens qui s'occuperaient des affaires. Le 26 de mars, le premier ministre rendit compte de la nomination de la commission d'une manière remarquable, attendu qu'elle est contraire aux faits que je n'ai ni le temps ni la force de citer à la Chambre. Le 28 de mars M. McPherson fit un nouveau rapport au conseil. On voyait alors qu'il fallait plus qu'un recensement; qu'une commission envoyée simplement pour faire le dénombrement du peuple sans juger ses réclamations ne suffirait pas; et le 30 de mars un arrêté du conseil fut adopté sur le rapport de M. McPherson. Cet arrêté du conseil contient le rapport recommandant d'abord le règlement des réclamations et ensuite l'opportunité de régler ces réclamations en accordant: D'abord à chaque Métis, chef de famille, résidant dans les territoires du Nord-Ouest, lors de la cession, le lot qu'il occupe présentement *bonâ fide* et sans conteste, par résidence ou occupation jusqu'à concurrence de 160 acres, avec le droit d'avoir en *scrip* rachetable en terres à une piastre l'acre toute quantité de terrain manquant pour former les 160 acres, et si tel chef de famille n'occupe pas la terre, une quantité de *scrips* rachetables en terres jusqu'à concurrence de la somme de \$160.

En second lieu l'arrêté du conseil recommande d'accorder à chaque enfant des métis résidants dans les territoires du Nord-Ouest lors de la cession et né avant le 15 juillet 1870 le lot en sa possession jusqu'à concurrence du chiffre de 240 acres, une quantité de *scrips* devant être accordée comme ci-dessus, si ce nombre d'arpents ne se trouve pas dans la propriété; et si l'enfant n'est pas en possession de quelques terres, il pourra avoir du *scrip* pour 240 acres. L'arrêté du conseil dit que le ministre de l'intérieur après les représentations qui lui ont été faites a cru devoir faire faire un recensement des Métis du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest qui auraient eu droit à des terres s'ils avaient résidé au Manitoba; que la nomination des commissaires a été autorisée le 28 de janvier; que les MM. suivants ont été nommés pour mettre à effet ce projet: MM. Street, Goulet et Forget; que le ministre de l'intérieur a cru devoir étendre la portée de l'enquête qui devait être faite par les commissaires nommés au mois de janvier; que les commissaires devraient avoir le pouvoir non-seulement d'énumérer les Métis résidants au dehors, mais de mentionner au ministre de l'intérieur les personnes dont les réclamations devraient être prises en considération. L'arrêté du conseil dit aussi que les commissaires devraient exorcer tous les pouvoirs établis par l'acte des terres fédérales, et il recommande que l'arrêté du 2 janvier soit annulé; que les commissaires chargés de faire l'enquête et le rapport soient les mêmes que ceux désignés le 28 janvier, savoir: MM. Street, Goulet et Forget, et les conclusions nécessaires sont adoptées.

Je puis dire qu'il n'y a aucune preuve que MM. Street, Goulet et Forget aient été nommés par un arrêté du conseil du mois de janvier; on a rien déposé qui établisse cela. Au contraire, nous voyons que l'on a pris des renseignements pour savoir s'ils accepteraient, alors que la nomination de mars était imminente. Vous observerez d'abord que l'on reconnaît qu'il y avait quelque chose de défectueux dans l'arrêté du 28 janvier; que l'on admet qu'il aurait fallu faire plus qu'un dénombrement. Vous observerez, en second lieu, que l'on donne le pouvoir de faire des recherches et de présenter un rapport sur les réclamations, et de donner des certificats à tous ceux dont les réclamations seront trouvées fondées. Vous remarquerez ensuite que l'on cherche à définir le principe des concessions que dans l'opinion du gouvernement on devrait faire au peuple, et cette définition est une mauvaise définition que le gouvernement a été forcé de retirer quelques jours après. Vous remarquerez en même temps que l'assertion disant que MM. Street, Goulet et Forget ont été nommés en vertu d'un arrêté du conseil du 28 janvier, n'est pas prouvé, et que cet arrêté du conseil a été

M. BLAKE

annulé. Cet arrêté du conseil ne pouvait faire. Il ne pouvait résister à la violence du temps; dans un temps de calme il aurait pu être saisisaisant, mais l'orage ayant éclaté il devenait insuffisant. Le 30 de mars, on remet à MM. Street, Goulet et Forget la commission conçue dans les termes de l'arrêté du conseil les autorisant à faire le dénombrement et à présenter un rapport concernant les personnes ayant ce droit en vertu de la loi. Le 30 de mars 1885, M. Burgess donne des instructions à M. Street, le président de la commission et lui dit:

L'approche du printemps nous fait désirer qu'il y ait aussi peu de retard que possible dans le travail des commissaires.

Si cela était dans l'ordre, je proposerais de rayer le mot "printemps" et d'y substituer le mot "Riel." Je crois que cela serait plus exact. Toutefois, la phraséologie euphémique particulière au département de l'administration a voulu que tel fut le langage de l'arrêté. Ensuite les commissaires quittent Winnipeg le 7 d'avril; on leur trace un itinéraire; le secrétaire du bureau des terres reçoit ordre de mettre tout le personnel au bureau des terres à leur disposition. On leur dit: Si vous rencontrez quelqu'un dans les chemins, "tâchez de prendre des renseignements sur-le-champ." Pourquoi un tel changement? On leur dit d'aller dans les chemins publics et de forcer les gens à venir à eux. Si vous rencontrez quelqu'un sur les chemins arrêtez-le et examinez sa réclamation; n'y mettez pas de cérémonies; administrez la justice n'importe où, parce que le chemin vous mènera à Saint-Laurent. On donne des formules, des avis et des listes; on commande aux agents des sauvages d'assister aux réunions des commissaires; les sauvages mentionnés dans le traité doivent être informés par la commission que s'ils désirent leur émancipation, on les traitera avec équité et libéralité. Dans le cas des colons qui ne sont pas des Métis, la commission n'avait rien à faire. Elle devait recueillir des témoignages et les expédier en assurant aux gens que leur réclamation recevrait promptement la libérale attention du gouvernement par l'entremise du bureau des terres. On lui dit d'accorder des certificats aux chefs de famille Métis et à leurs enfants, et de reconnaître leurs enfants illégitimes.

On devait adresser des lettres et des circulaires aux agents des terres, aux agents des bois, aux agents des sauvages, et aux hommes de la police à cheval leur demandant d'aider à l'œuvre de la commission. Quel changement! Quel spectacle agréable et réjouissant que l'action du gouvernement dans le moment. Quelle pitié qu'il n'ait pas fait cela plus tôt. Quels tristes commentaires sur l'état de choses qu'il avait laissé exister pendant tant d'années. Il est vrai qu'il fait preuve d'une grande diligence maintenant; mais hélas! il est trop tard. Le 30 de mars on envoie une lettre à M. Egan, le gérant de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lui disant que l'on veut distribuer des placards le plus tôt possible sur toute la ligne du chemin de fer. C'étaient des placards annonçant des messagers de paix. On envoie une lettre au secrétaire du bureau des terres lui demandant d'assister la commission de toutes les manières possibles, de mettre tout son personnel à la disposition de la commission et de fournir des avis. D'abord au lieutenant-gouverneur; deuxièmement au commissaire de la police à cheval; troisièmement à chaque bureau de poste; quatrièmement à chaque bureau des terres; cinquièmement à chaque bureau des bois de la couronne; sixièmement à chaque bureau des douanes; septièmement à chaque bureau du revenu de l'intérieur; huitièmement à chaque bureau d'enregistrement; neuvièmement à chaque bureau de télégraphe dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest; aussi à chaque prêtre catholique; à chaque ministre ou missionnaire protestant, et à chaque poste de la baie d'Hudson. Il fallait annoncer par tout le territoire la bonne nouvelle que la commission allait enfin arriver. Il

y a aussi une lettre demandant au département des sauvages d'aider la commission. Dans cette lettre le ministre dit :

Il est de la plus haute importance dans l'intérêt public, que des instructions à cet effet soient lancées immédiatement.

Ensuite le 30 mars on écrit au gouverneur Dowdney pour l'avertir qu'il n'y a pas de temps à perdre, et qu'il faut prendre les démarches qu'on lui a recommandées. Le 31 mars M. Burgess télégraphie à M. Burpee au bureau des terres :

Nous n'avons pas de nouvelles de Roger Goulet. Tâchez de savoir où il est et répondez aussi promptement que possible.

Le 31 mars, M. Burgess télégraphie à M. Jackson, membre du Conseil à Qu'Appelle :

La commission concernant les réclamations des Métis sera à Qu'Appelle le 7 et le 8 avril.

Pourquoi cette hâte? Pourquoi cette agitation?

VOLONTAIRES PROTESTANTS DANS LE 65^{ÈME} BATAILLON.

M. CARON : Je désire lire une réponse du colonel Oumet à un télégramme qui lui a été envoyé au sujet d'un nommé Conway, soldat de son régiment :

Conway, le soldat mentionné s'est enrôlé comme catholique. Pour la première fois, dans l'occasion en question, il a prétendu être protestant pour causer de la discorde. Cependant il a été puni, non pas pour avoir refusé d'assister aux offices catholiques, mais pour avoir incité ses camarades à la mutinerie et pour avoir employé un langage insultant à l'adresse de son capitaine.

J. A. OUMET.

Il est six heures, et l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. BLAKE : Avant l'ajournement j'étais à discuter la question de la reconnaissance, en vertu de l'arrêté du 30 mars 1885, des droits des Métis relativement à l'extinction du titre des sauvages, et j'ai démontré que cette reconnaissance n'est pas suffisante. Un chef de famille métis, par exemple, aurait droit, en vertu des arrangements établis par la loi du Manitoba, à 160 acres ou à du *scrip* pour 160 acres, en raison de l'extinction du titre des sauvages ; mais d'après l'arrêté du conseil et les instructions il ne pourrait avoir du *scrip* que pour le surplus de la quantité d'acres que l'occupation lui donnerait droit d'avoir. S'il occupait 160 acres cela annulerait son droit au titre des sauvages, et il en est ainsi du mineur : il a droit à du *scrip* pour 240 acres, mais s'il occupait 240 acres ou une étendue de terrain moins considérable à laquelle il aurait droit comme colon, cette occupation diminuerait *pro tanto* son droit à du *scrip* pour 240 acres en raison du titre des sauvages. Ainsi, même à cette époque le gouvernement refusait de reconnaître les droits des Métis, mais il fut bientôt obligé de renoncer à cette position peu libérale, car à peine le commissaire en chef fut-il arrivé au Manitoba qu'il télégraphia ce qui suit à M. MacPherson, le 4 avril :

Si les Métis le désirent, ne serait-il pas à propos de leur accorder du *scrip*, disons pour cent soixante ou deux cents quarante dollars, leur permettant d'acquiescer des droits à la propriété qu'ils occupent par la possession? Autrement le gouvernement ne donne rien en réalité pour le titre sauvage.

Le 5 avril il envoya cet autre télégramme :

La commission est unanime à recommander qu'on lui accorde le pouvoir de traiter avec les Métis de la manière indiquée dans mon message d'hier; aussi, si possible, qu'on l'autorise à régler les réclamations supplémentaires des Métis du Manitoba en leur accordant les mêmes conditions qu'aux Métis du Nord-Ouest.

Le 5 avril le commissaire écrit au ministre de l'intérieur :

Nous sommes arrivés ici de bonne heure ce matin et j'ai rencontré mes collègues de la commission au bureau des terres fédérales à 10 heures. Ils ont abordé la question au sujet de laquelle je vous ai télégraphié hier et ils ont exprimé très fortement l'opinion qu'elle serait une pierre d'achoppement dans nos rapports avec les Métis. En cas que vous n'avez pas parfaitement compris mon télégramme, je vais vous exposer la question brièvement. Supposons que nous trouvions un Métis qui depuis le 13 juillet 1877 a occupé un morceau de terre, disons de 160 acres dans des circonstances qui, s'il était un colon blanc lui

donneraient droit à une concession de terres en vertu des articles de la loi des terres fédérales relatives au *homestead* d'après l'autorité que nous possédons maintenant, si c'est un chef de famille nous ne pouvons lui donner plus que 160 acres ; nous ne pourrions rien lui accorder pour sa réclamation comme Métis, et comme le gouvernement a paru jusqu'à présent reconnaître que les Métis ont en général quelques droits à part ceux des colons ordinaires qui arrivent, mes collègues de la commission disent que l'on créera beaucoup de mécontentement et de désappointement si nous ne donnons à ces Métis que tout ce qu'un colon ordinaire peut réclamer et rien pour l'extinction du titre des sauvages. M. Pearce a discuté la question très au long avec nous et il est d'avis comme nous qu'il est opportun que nous obtenions, si la chose est possible, le pouvoir de permettre aux Métis de réclamer la terre qu'il occupe en vertu des dispositions concernant les *homesteads*, et en outre de lui donner son *scrip* pour \$160 ou \$240, selon le cas, pour son titre sauvage.

Ensuite, il y a un télégramme de ce même M. Street ; président de la commission des Métis :

Conférence importante aujourd'hui avec une députation influente de Métis. Toutes les difficultés sont effacées ou sont éloignées, excepté deux. Premièrement, tous les enfants refuseront le *scrip* en argent et ils demanderont de préférence un certificat pour 240 acres de terre, comme au Manitoba. Plusieurs évêques et prêtres appuient cette demande. Deuxièmement, les Métis ayant des demeures sur des lots de front ne veulent pas les vendre à une piastre l'acre et demandent une concession de 160 acres à mêmes les terres les plus voisines du gouvernement à part la concession pour éteindre le titre de sauvages. Voyez la lettre de Jackson à Langevin en date du 3 septembre. Ces deux concessions sont absolument nécessaires si les commissions

(Le reste du télégramme est indéchiffable).

Le 6 avril 1885, le ministre de l'intérieur télégraphie à M. Street :

Il n'y a pas d'objection à votre recommandation de donner du *scrip* et permettre aux occupants d'acquiescer un titre par la possession s'ils le désirent.

Ainsi ce n'est que le 6 d'avril que l'on a fait à ces gens la concession qui devaient les mettre exactement dans la même condition que les Métis du Manitoba sous ce rapport. Le même jour, le 6 avril, M. Burgess, le sous-ministre de l'intérieur télégraphie à M. Street :

Les réclamations supplémentaires du Manitoba sont considérées ici et on en dispose dans tous les cas où la preuve a été produite, ce qui est presque générale. Vous n'avez pas besoin de demander la preuve par annonce, mais si l'on vous offre quelque témoignage prenez-le et envoyez-le ici.

Le même jour encore, le 6 avril, le ministre télégraphie à M. Street :

Veuillez rappeler que le gouvernement a décidé au mois de janvier de nommer la commission avant qu'il y eût quelque trouble et que les Métis ont été avertis de cela le 4 février.

L'honorable ministre est très anxieux de prouver qu'il s'est décidé à agir il y a bien longtemps, et il veut que M. Street rappelle au peuple que l'on avait décidé en janvier de nommer une commission—d'un genre différent par exemple—et que les Métis en ont été avortis. Cependant il n'y a aucune preuve d'une telle notification. Le ministre dit que c'était avant qu'il y eût quelque trouble ; mais n'y a-t-il eu aucun trouble à partir du mois de juin 1884, lorsque Louis Riel est arrivé dans le pays? N'y a-t-il eu aucun trouble avant cela? N'y a-t-il eu aucune assemblée? N'y a-t-il eu aucune pétition. Ces pétitions n'étaient-elles pas un indice de mécontentement. N'y a-t-il eu aucune représentation, aucune lettre, aucun avertissement quant à l'état du peuple? Mais le ministre dit qu'il n'y a eu aucun soulèvement avant le mois de janvier. Le 10, le 11 et le 12 d'avril il y a eu des télégrammes discutant et réglant la manière de traiter avec les propriétaires des lots riverains ; mais comme je le démontrerai, ces questions sont restées en suspens jusqu'après l'insurrection, et elles ont été réglées par la commission. Subséquemment on envoya au commissaire des formules de certificats amendées conformément à la modification des pouvoirs concernant les titres des sauvages. Donc, ces formules de certificats qu'on avait données d'abord avaient été insuffisantes pour opérer les compromis que les commissaires voulaient effectuer après leur arrivée à Winnipeg. Le 18 avril l'arrêté du conseil suivant fut adopté. Le comité, sur la recommandation du ministre de l'intérieur, recommande que l'arrêté du conseil en date du 30 mars ultimo, établissant des dispositions pour régler

es réclamations formulées par les Métis des territoires du Nord-Ouest résidant en dehors des limites du Manitoba le 15 juillet 1870 relativement à l'extinction du titre des sauvages, soit amendé comme suit :

1^o Que les petits lots riverains dont les Métis sont présentement en possession *bona fide* en y résidant ou en les cultivant leur soient vendus à raison d'une piastre de l'acre, la superficie ne devant pas excéder 40 acres et le paiement devant en être fait d'ici à deux ans.

2^o Que pour régler leurs réclamations comme colons sur ces petits lots riverains qu'on se propose de leur vendre, il leur soit permis de choisir à même les terres qui peuvent être prises pour *homestead* et au sujet desquelles ils peuvent faire des inscriptions de préemption, aussi près que possible dans le voisinage de leurs fermes, un quart de section de 160 acres, plus ou moins, dont cependant ils ne pourront avoir les lettres patentes que lorsqu'ils auront payé en entier les terres qu'ils occupent maintenant comme susdit.

3^o Que dans le cas des enfants de métis et de chefs de famille résidant dans le Nord-Ouest avant le 15 juillet 1870 et nés avant cette date, on accorde au lieu de \$240 en scrip un certificat donnant droit de choisir 240 acres de terre sur n'importe quelle terre pouvant servir de *homestead* ou soumise aux articles concernant les inscriptions de préemption.

Ensuite vient l'avis des commissaires :

Avis est par le présent donné que les sous-signés ont été nommés par lettres patentes, en date du 10 mars 1855, par Sa Majesté la reine, sous le grand sceau du Canada, commissaires, avec le pouvoir, entre autres, de donner une rémunération aux Métis qui, avant le 15 juillet 1870, résidaient en dedans des limites de la partie cédée des territoires du Nord-Ouest, et en dehors des limites de l'ancienne province du Manitoba; et d'examiner leurs réclamations comme Métis relativement à l'extinction du titre des sauvages et d'accorder des certificats aux Métis qui prouvent devant la commission leurs droits à l'application du paragraphe e de l'article 81 de la loi des terres fédérales, 1853; et les commissaires se rendront aux endroits ci-après mentionnés pour recevoir, entendre et juger ces réclamations.

D'après l'itinéraire fourni par le bureau de l'intérieur, ces endroits étaient :

Au Fort-Qu'Appelle, du 8 avril au 9 et au 14 avril, les deux jours inclusivement; aux Bûtes de Tondre, le 15 et le 17 avril; à Regina, du 23 au 27 avril, les deux jours inclusivement; au Creek de l'Erable, le 29 avril; à Calgary, du 1er au 6 mai, les deux jours inclusivement; au Fort-McLeod, du 9 mai au 12 mai, les deux jours inclusivement. Les dates des séances de la commission à Saint-Albert, Edmonton, au Fort-Saskatchewan, à Victoria, au Fort-Pitt, à Battleford, à Saint-Laurent, à Saint-Louis de Langevin, au Lac aux Canards, à Saint-Antoine de l'Adoue et à Prince-Albert, seront fixées prochainement. Daté le 4 avril 1885.

Cela vous montre la vaste étendue de pays que, dans l'opinion du gouvernement, il était nécessaire à ces commissaires de parcourir pour régler ces réclamations, pas moins de 17 endroits étant mentionnés, dont cinq sont dans le centre des districts soumis à l'insurrection. Maintenant, je n'ai que ceci à ajouter : La conduite du gouvernement en mars et en avril relativement à cette commission indique qu'il comprenait lui-même combien il était important de faire disparaître ces griefs. Il comprenait qu'il était important de procéder même au milieu de l'insurrection, de ne pas perdre une heure et de faire savoir autant que possible dans tout le Nord-Ouest, le fait que justice allait être rendue. Le gouvernement comprend que cela était important, parce qu'il était nécessaire pour garder dans l'ordre et l'inaction les Métis des autres parties du territoire, qu'on rendit cette justice tardive sans perdre un instant. J'ai maintenant examiné la situation relativement aux réclamations des Métis des territoires du Nord-Ouest, et je crois que j'ai établi des cas de retard, de négligence et de mauvaise administration qu'on ne peut ni expliquer ni excuser. Je vais maintenant aborder une question analogue, la question des Métis non compris dans le recensement de l'ancienne province du Manitoba. Après le dénombrement qui eut lieu dans les premiers temps et après la distribution de 1,400,000 acres, d'après le principe que tous ceux qui étaient énumérés y avaient droit, ou a constaté qu'on en avait omis un grand nombre. La majorité de ceux-là était probablement dans les territoires du Nord-Ouest, où les Métis du Manitoba avaient coutume de se porter pendant la période de la chasse au bison pour y faire en même temps le transport des marchandises. Le 9 avril 1875 l'agent des terres fédérales à Winnipeg fut autorisé à recueillir les témoignages dans les causes de ces Métis non

M. BLAKE

compris dans le dénombrement, et M. le juge Ryan et M. Machar furent chargés pendant la même année de faire un recensement. Ils firent quelque travail, et dans leur rapport en 1875 déclarèrent que leur travail était incomplet. M. Ryan reçut ordre par un arrêté du conseil en date du 14 juin 1875, de recevoir tous les témoignages qu'on lui offrirait dans l'espace de deux ans à partir de cette époque dans n'importe quel endroit des territoires pendant qu'il remplirait la charge de magistrat stipendiaire dans les territoires. Le 19 juin 1876 la lettre suivante fut écrite à M. Ryan à ce sujet :

MONSIEUR.—L'honorable ministre me charge de vous informer que Sa Grâce l'archevêque de Saint-Boniface ayant fait des représentations récemment allant à dire que si l'on vous autorisait à recueillir des témoignages dans les causes des Métis, qui ont des réclamations et qui étaient passés de la province dans les territoires du Nord-Ouest avant que vous eussiez commencé à siéger comme commissaire avec M. Machar, cela faciliterait grandement le règlement de ces réclamations. Suivant la recommandation de Sa Grâce et désirant éloigner autant que possible tous nouveaux obstacles au règlement de ces réclamations, on a autorisé le ministre par un arrêté du Conseil privé à vous demander de continuer à agir comme commissaire et à prendre les témoignages en la forme ordinaire, de tout Métis ayant des réclamations qui pourront venir devant vous à la Rivière du Cygne ou ailleurs où vos devoirs de magistrat stipendiaire peuvent vous appeler dans les territoires du Nord-Ouest. Cette autorité cependant ne pourra pas s'étendre à plus de deux ans après la date de cet arrêté, c'est-à-dire le 14 courant. Le ministre serait heureux de savoir si vous consentiriez à accepter toute charge additionnelle dépendant de l'arrêté du conseil.

Il y eut quelques correspondances avec M. Ryan et on fit quelque chose en 1876 et en 1877. Le 7 mai 1877, M. George Newcombe et M. A. Mills, agents du gouvernement, l'un à Emerson et l'autre à Portage-la-Prairie, reçurent ordre de recueillir des témoignages sur le même sujet. En juin 1878 on proposa d'étendre l'autorité de M. Ryan pour qu'il pût l'appliquer aux Métis de la Saskatchewan, et le 28 juin 1878, le ministre annonça qu'il nommerait probablement M. Duck, agent de terres fédérales pour la Saskatchewan pour faire cette enquête. M. Duck fut nommé le 24 février 1879. Je vois que le *Herald* de la Saskatchewan parle de la récente visite de M. Duck à Battleford et annonce qu'il est chargé de recevoir les demandes des personnes ayant droit d'avoir du scrip comme colons ou comme Métis. Je n'ai pas plus de renseignements sur ces points que je n'en ai donnés. Les rapports de ces différents fonctionnaires n'ont pas été déposés. Ils donneront une espèce de billet ou de pièces justificatives à ceux dont ils examineront les réclamations, mais ce ne fut pas une reconnaissance de leurs droits. Dans le printemps de 1880, les résidents du village Manitoba, les Manitoba, territoire du Nord-Ouest, adressaient au premier ministre, comme ministre de l'intérieur, une pétition représentant humblement :

Attendu que d'après les termes de la loi du Manitoba on devait accorder du scrip à tous les chefs de famille métis, et des terres à tous les enfants de Métis résidant au Manitoba le 15 juillet A. D. 1870; et attendu que subséquemment plusieurs de leurs familles se sont transportées dans l'intérieur et n'ont pas encore profité des dispositions de la dite loi du Manitoba; et attendu qu'il paraît que les distributions de terres faites au Manitoba pour le bénéfice des enfants des dits chefs de famille métis sont probablement insuffisantes pour couvrir toutes les réclamations en vertu de la dite loi; par conséquent 100 pétitionnaires qui sont intéressés dans ces matières vous prient très humblement de nous pincer sur un pied d'égalité et de nous faire accorder du scrip prochainement pour répondre à nos justes et légitimes réclamations.

Le 10 mai 1880 on accusa réception de cette pétition et on promit de la soumettre à l'attention du ministre. Il y eut une pétition semblable couchée dans les mêmes termes venant de la région de la Saskatchewan. Elle portait 102 signatures et était analogue à celle que j'ai lue. Elle fut envoyée au ministre de l'intérieur par M. Thomas Mackay, de Prince-Albert, le 19 mai 1880, et le 10 juillet 1880 on promit de prendre la pétition en considération au retour du ministre à Ottawa. Le 6 juin 1881, M. Lawrence Clark, qui était devenu membre du conseil du Nord-Ouest, adressa au conseil du Nord-Ouest siégeant à Battleford la pétition suivante :

Qu'il y a dans différents établissements dans les territoires du Nord-Ouest, et plus particulièrement d'après la connaissance personnelle du sousigné aux environs d'Edmonton, de Carlton, du Lac aux Canards, de Saint-Laurent, de Prince-Albert et de Qu'Appelle, un certain nombre de Métis qui résidaient dans cette partie du pays qui est maintenant la province du Manitoba, le et avant le 16 juillet 1870, mais qui dans l'intervalle entre cette date et la distribution du *scrip* et des terres spécialement mentionnés dans les conditions de la cession avaient abandonné leur résidence et qui vivent maintenant dans les territoires du Nord-Ouest.

Que le sousigné, d'après les renseignements qu'il a pu recueillir, est pleinement convaincu que le nombre total de ces Métis sus-mentionnés n'est pas considérable, et que la preuve de leur réclamation dans la majorité des cas a été recueillie par M. Ryan longtemps avant l'expiration de sa commission ou depuis par des agents des bureaux des terres locaux, et que cette preuve est depuis un certain temps en la possession du département de l'intérieur à Ottawa.

Que ces Métis dans un grand nombre de cas ne savaient pas que les commissaires siégeaient dans le Manitoba pendant un temps limité, et que dans presque chaque cas, même s'ils avaient su cela, ils n'auraient pu se soumettre aux dépenses nécessaires pour se transporter auprès des commissaires.

Que le sentiment général de la société est que ces Métis qui possèdent des droits égaux à ceux qui ont déjà reçu des *scrips* ou des terres dans le Manitoba n'ont pas été traités avec cette justice qu'ils auraient droit d'avoir d'après les termes de la cession.

Le sousigné considère que la question est très importante pour la paix, le bien-être et le bon gouvernement des territoires, et que l'administration fédérale devrait la régler aussi promptement que possible. Et conséquemment le sousigné recommande respectueusement que Votre Honneur soumette à Son Excellence le gouverneur général l'opportunité de régler promptement, équitablement et finalement les réclamations des Métis ci-dessus mentionnés.

Cela fut transmis au Conseil du Nord-Ouest le 14 juin 1881, avec prière de soumettre la question à Son Excellence et à ses ministres. Le 22 juillet 1881, ce mémoire et les autres documents se rapportant aux réclamations des Métis furent déposés devant le ministre faisant fonction de ministre de l'intérieur par le sous-ministre de l'intérieur, avec la note suivante :

Le sousigné soumet au ministre suppléant les documents ci-joints relativement aux réclamations des Métis demandant du *scrip* ou des terres dans les territoires du Nord-Ouest, analogues à celles accordées par ce parlement aux Métis du Manitoba. Relativement à la classe des Métis qui sont partis du Manitoba pour s'en aller dans les territoires du Nord-Ouest sans avoir reçu des terres ou du *scrip*, lesquels sont mentionnés par M. Lawrence Clarke, le sousigné peut dire que l'on a examiné la preuve des droits d'un grand nombre de ces gens à participer au *scrip* ou aux terres. Mais le rapport n'est pas arrivé à temps pour leur permettre de participer aux concessions de terres à même les 1,400,000 acres avant que cet octroi fut entièrement épuisé. Il reste maintenant au gouvernement à dire s'il fera un octroi additionnel pour faire face à ces réclamations, s'il accordera du *scrip* pour faire face à cette demande, ou finalement s'il refusera complètement, vu que c'est en grande partie la faute de ceux qui ont des réclamations si elles n'ont pas été présentées à temps.

Vous remarquerez que d'après la déclaration du sous-ministre au département, le gouvernement n'avait aucunement décidé alors s'il reconnaîtrait ces réclamations et de quelle manière il les reconnaîtrait. Le sous-ministre soumit de nouveau la question le 22 juillet 1881, lorsque ces représentations urgentes du conseil du Nord-Ouest arrivèrent. D'après les renseignements que j'ai reçus l'honorable député de Provencher (M. Royal), M. Bannatyne, M. Schultz, autrefois membre de cette Chambre et maintenant membre du Sénat, intervinrent de temps à autre pour engager le gouvernement à considérer cette question. On exerça une pression considérable sur le département de l'intérieur ; mais comme ce département a une force de résistance insurpassable, il résista sans broncher. On demanda plusieurs fois des documents, mais dans un cas seulement on se conforma à ses ordres. Le 23 mars 1882, en réponse à une motion de M. Schultz, alors député de Lisgar, toutes les réclamations des Métis qui avaient été temporairement absentes furent déposées. Jusqu' alors on avait à examiner 429 réclamations, et le rapport constata cela. La pression augmenta. Un grand nombre de ces réclamations furent vendues ; on en engagea un plus grand nombre. Le mécontentement s'élevait, plusieurs de ceux qui avaient des réclamations s'étaient dispersés dans les territoires. Dès qu'ils se réunissaient un nouveau germe de mécontentement était créé. On trouvait de ces gens à Qu'Appelle, dans l'établis-

ssement de Saint-Laurent et dans plusieurs autres points des territoires du Nord-Ouest, et chacun de ces hommes avait un grief sous ce rapport.

En 1883 on renouvela les instances, mais inutilement. En 1884, on les renouvela encore, mais ce fut inutilement comme jusqu' alors. Le 9 mai 1884, le sous-ministre de l'intérieur fit un rapport recommandant de régler ces réclamations et traitant toute la question. Ce rapport fut soumis au ministre, mais on ne l'a pas déposé.

Le ministre n'a pas agi d'après ce rapport. Absolument rien n'a été fait là-dessus ; et même tard dans l'année 1885 on ne prit aucune décision, et la manifestation des troubles commença. En mars 1885 le député-ministre fit un second rapport insistant davantage sur le règlement de ces réclamations. Enfin, éperonné par la rébellion—car rien autre qu'une révolte ne semble pouvoir faire remuer ce gouvernement—le ministre fit rapport et recommanda un règlement le 9 avril 1885. Ce n'est qu' alors que des redressements furent proposés par le ministre, quoi qu'on ait insisté là-dessus en 1879, 1880 et 1881 ; quoique les papiers eussent été spécialement déposés devant lui en 1881 ; quoique les instances aient été renouvelées en 1882, 1883 et 1884 ; quoique son propre député eut attiré la question à son attention le 9 mai 1884 avec un rapport recommandant une exécution immédiate ; quoiqu'il fut connu qu'un grand nombre de ces Métis étaient répandus dans les territoires et dans les quartiers ameutés ; bien que tous les troubles et toute l'agitation fussent connus, rien ne l'émut, rien ne le fit remuer, rien ne put le secouer de sa torpeur que la révolte. Mais il s'agit en avril—trop tard naturellement pour éviter l'orage. Un grand nombre avaient été aigris par cette négligence. Le redressement des griefs se poursuit maintenant, et 439—je suppose que les noms de ces 439 avaient été déposés sur la table le 29 mars 1882—439 Métis dont les cas avaient été examinés, sont en train de les avoir réglés maintenant, et en tout 500 ont été ou doivent être réglés sous ce rapport. Je dis que la brève déclaration que je viens de faire des réclamations des nombreux Métis du Manitoba prouve avec la même force la négligence, le délai et la mauvaise administration dont j'ai accusé le gouvernement à ce sujet. Maintenant, ayant fini de ces deux catégories des questions, je ne parlerai que très peu de quelques autres incidents.

Comme je l'ai déjà dit il ne faut pas traiter cette affaire sans en voir toutes les faces, et la question de représentation locale et fédérale, avait été instamment appelée à l'attention du gouvernement et constituait une difficulté dans les territoires. Mais je ne perdrai pas de temps à parler des détails de ceci. Il en sera de même concernant les règlements qui regardent le bois de chauffage, de clôture et de construction. Le règlement dans l'été de 1879 causa des protestations et de l'indignation pendant cette année-là. Il y avait une loi absurde, je crois, par laquelle un homme devait se procurer un permis s'il voulait allumer un feu de campement en voyageant à travers les prairies. On fit d'autres lois absurdes. En février 1890, une pétition fut envoyée d'Edmonton et de Saskatchewan à ce sujet, et quelques règlements furent retranchés. Il y eut beaucoup d'autres protestations il y a peu de temps. Il y en eut une en novembre 1884, de Moosomin, et en septembre 1884, de Prince-Albert. Dans le mois de mai 1881, parut dans le *Manitoba* un article sérieux, démontrant les griefs de ces règlements, comme ils regardaient le bois en réserve pour l'usage ordinaire dans l'ancienne province aussi bien que dans les nouveaux territoires. Ensuite il y avait une question concernant le service de la malle, qui était bien insuffisant, et l'amélioration de la rivière Saskatchewan, pour laquelle nous avons souvent accordé des votes mais dont on ne s'est jamais servi. Puis vinrent les griefs des colons blancs dans le territoire de Prince-Albert, concernant leurs terres, qui, comme je l'ai dit, étaient en grande partie partagées par les Métis. Je n'entrerai pas dans les détails. Les

papiers déposés sur la table prouvent abondamment la négligence, la maladresse, les délais du gouvernement. L'exposé de ces troubles comprend entre autres choses, le fait que le bureau des terres ne fut ouvert que deux ans après la nomination de l'agent; que les réclamations des anciens colons n'avaient pas été satisfaites, et que des patentes n'avaient pas été données; que d'énormes inconvénients avaient été causés par les règlements dans les territoires non arpentés, un inconvénient beaucoup plus grand que celui qui existait dans les territoires arpentés, parce qu'il était impossible pour les pionniers de savoir s'ils s'étaient établis sur un lot pair ou impair, et conséquemment il demeurait sans sécurité pour sa teneur.

Par l'application des ordres et règlements, qui de temps en temps étaient émanés, dans le cas d'établissements qui avaient commencé sous d'autres ordres et règlements, on tenta de faire une grosse injustice, et à cause de cela il s'ensuivit beaucoup d'agitation, jusqu'à ce qu'en l'année 1884 on eut établi le principe bienfaisant que tout cas d'établissement d'un colon devait être jugé d'après les ordres et règlements en force au temps où il s'était établi. Il y eut des retards dans la communication des ordres du département et conséquemment de sérieux malheurs, et de grandes difficultés s'élevèrent pour les colons concernant les droits d'établissement passés dans des places non arpentées avant l'entrée, dans lequel il y avait un cas typique touchant presque 300 autres cas, à l'exemple du nommé Miller, dont je parlerai brièvement. Il y eut des délais dans les arpentages et des délais en établissant un principe d'action regardant les colons. Maintenant, il y eut un rapport spécial par monsieur Russell, l'arpenteur général, en 1877, et il y eut des rapports spéciaux en 1879, par monsieur Duck, qui fut nommé agent en août 1878. Aucun bureau, toutefois, ne fut ouvert. En 1880, 102 habitants de Prince-Albert et d'Edmonton demandèrent des patentes aux vieux colons. M. Duck fut nommé pour examiner les cas en 1881. Il le fit; et en mars 1882, il fit son rapport. Aucune action ne fut prise d'après ce rapport jusqu'en 1884, et beaucoup d'agitation eut lieu dans l'intervalle. Il y avait peu de vieux colons, mais ils s'étaient établis dans les endroits les plus choisis, qui plus tard étaient devenus des villes et des villages, et un grand nombre de résidences et de titres dépendaient de la décision à savoir si les titres des anciens colons seraient reconnus. En 1880, bien que le gouvernement ne crut pas bon d'ouvrir un bureau il nomma un régistreur. En 1881, le rapport du ministre de l'intérieur admit: inconvénients, délais et plaintes raisonnables des colons, et dit qu'ils ont réussi à trouver un remède par la nomination du bureau des terres. En 1881, il y eut un mémoire venant du conseil du Nord-Ouest; en juin une protestation de M. Clark et du révérend Père André, sur le sujet d'ouvrir un bureau, et enfin, en août 1881, on ordonna à l'agent d'ouvrir le bureau; il avait été deux ans en cet endroit sans que le bureau ne fût ouvert.

Des difficultés s'élevèrent de suite concernant l'application des différents ordres de règlements qui de temps en temps avaient été passés depuis que les colons étaient entrés; et en octobre 1881, une assemblée publique eut lieu, déclarant avec emphase les vœux des colons sur différents points, et les résolutions furent remises entre les mains de M. Clark, comme je l'ai déjà dit. Je vous ai donné les résolutions touchant l'extinction du titre sauvage et l'autre concernant les droits des colons à leurs terres. Depuis novembre 1881, avril 1882, il y eut correspondance avec M. Clark. En janvier 1882, on donna des ordres à Ottawa touchant la prise de possession des terres, mais ces ordres ne furent pas envoyés à l'agent de Prince-Albert avant l'été de 1882, et en tant qu'ils modifiaient l'état des choses, et établissaient un état nouveau, ils imposaient beaucoup de fatigues et de difficultés, tels que M. Pearce en fit le rapport. Le 27 mars 1882, le lieutenant-gouverneur Downey demanda une exécution immédiate et montra que les délais compliquaient

M. BLAKE

l'établissement, et cita une lettre de M. MacDowal, à Prince-Albert, dans le sens de faire hâter l'action. Pendant la session de 1882-83 arriva une pétition à cette Chambre, signée par 394 colons, et pendant la session de 1883 eut lieu la discussion sur ma proposition, regardant cette requête dont je vais parler. En avril 1883, il y eut le rapport de M. Russell, recommandant un plan d'établissement. En juillet 1883 on proposa que M. Russell y allât, il avait été souffrant depuis février précédent. En octobre 1883 le conseil du Nord-Ouest, adressa un mémoire au gouvernement pour qu'il hâtât le règlement des réclamations à Prince-Albert, où de fortes résolutions furent passées. Ce mois-là le ministre fit lui-même ce rapport:

La décision de cette question sans plus de délais est de la plus haute importance pour les colons, et je propose que le Bureau des terres et M. Pearce agissent.

Pendant l'hiver de 1883-84 il y eut de l'agitation, des assemblées et des articles dans la presse. Le 15 janvier 1884 M. Pearce commença une investigation à Prince-Albert, et dans l'intervalle de six à sept semaines il accomplit toutes les recherches de la totalité de ces cas à Prince-Albert—je ne parle pas de Saint-Laurent—qui avaient été le sujet d'agitations, de difficultés et de ces espérances trompées qui aigrissent le cœur, et l'absence desquelles recherches avaient causé tant de mécontentement et d'ennuis. En mars 1884, étant allé à Winnipeg, il envoya son rapport au ministre. En août 1884 le ministre approuva ce rapport, et ordonna de procéder au règlement. Je n'entre pas maintenant dans les points importants de la colonisation; je n'ai fait que traiter la façon dont l'affaire a été conduite. Je vous ai amenés au point où M. Pearce, en six semaines, a réglé tous ces cas, y compris plus de mille affidavits et des centaines de réclamations; et le ministre approuva le rapport et ordonna de procéder au règlement. Malheureusement, bien malheureusement, Saint-Laurent ne fut pas compris dans ce rapport, dans ce temps-là, et j'aurai à vous expliquer plus tard la cause de cette omission.

Je passe maintenant pour un instant à un genre tout particulier de réclamation, au genre Miller, non dans l'intérêt d'un seul colon, mais parce qu'il est évident d'après le rapport officiel que c'est le genre de plus de 300 cas. Les anciens colons avant l'arpentage étaient par la loi attirés à l'entrée et au bénéfice d'une résidence sur la terre comme faisant partie de leur temps d'établissement. Mais en 1879 le département, malheureusement, alléqua que ceci était contre la loi; il décida que cela ne devait pas être fait. Le résultat fut que les colons n'entrèrent pas pendant les trois mois accordés après que les villages étaient ouverts aux établissements. S'ils n'avaient pas en effet été déçus par cet avortissement, ils auraient fait une entrée et auraient eu le bénéfice de leur ancienne résidence. Mais on ne leur donna que trois mois, et étant déçus par l'avertissement du département, cinq entrées seulement eurent lieu dans Prince-Albert et Saint-Laurent, au lieu de presque 300. Une correspondance s'en suivit.

Des questions furent faites réciproquement de Prince-Albert et du département, et il semblait alors tout à fait impossible de faire comprendre la difficulté au département. Je voudrais bien avoir le temps de lire les lettres. J'espère qu'elles seront lues avant que la discussion ne soit terminée, car elles montreront comment il était tout à fait impossible que cette difficulté fût saisie par le département, et qu'il y apportât un remède efficace. Ce ne fut qu'après quatre ans plus tard—de 1879 à 1883—qu'il fut possible de faire comprendre la question au département et d'appliquer un remède. De fait, ce ne fut qu'après une autre visite faite par M. Pearce, en 1884, qu'on arriva à un arrangement, ou pas moins de cinq ans après le commencement de la difficulté. Vous pouvez peut-être à peine comprendre l'ennui causé par cette mauvaise administration. Parmi les griefs dont se sont plaints les Métis et les blancs, il y a les grandes réserves. Le pays n'était pas arpenté et conséquemment l'on ne pou-

vait pas distinguer les sections paires ou impaires. Mais en 1879 les sections impaires furent réservées pour les chemins de fer, et quand un homme prenait une section il ne savait pas à quel prix ou à quelles conditions il pourrait l'obtenir si elle venait à être une section impaire. Les mêmes difficultés s'élevaient concernant les sections de la baie d'Hudson et des écoles. Puis vint l'énorme réserve du Pacifique canadien. La compagnie obtint une réserve de sections impaires dans son parcours de presque 40,000,000 d'acres, puis il y avait les parcours de la compagnie canadienne de colonisation, près des établissements, et en partie établis. Ensuite on prétendit que les colons sur les sections paires devaient traiter avec les compagnies, et que les compagnies de colonisation avaient des droits, concernant ces sections, ce à quoi le gouvernement alléguait, et les conditions de leur arrangement montraient qu'ils n'avaient pas de droit spécial, et cette prétention connue au gouvernement comme étant entretenue par les compagnies de colonisation, cet effort montrait au gouvernement que les compagnies persuadaient aux colons qu'ils devaient négocier avec eux, était entretenue et favorisée par le gouvernement, par le système dont s'étaient plaints le système du Nord-Ouest et autres, de la nomination, pour ce but particulier que quiconque serait l'agent de la compagnie de colonisation serait aussi celui du gouvernement. Bien, il n'était pas payé comme agent du gouvernement; il était celui de la compagnie de colonisation, mais on lui avait donné double pouvoir, pouvoir comme agent du gouvernement aussi, ce qui, comme de raison, aidait les sociétés de colonisation dans cette façon de traiter les colons. Maintenant, il y avait beaucoup de remontrances à ce sujet. Bien des remontrances dont j'ai déjà parlé concernaient cette question aussi, mais je parlerai seulement des dernières. Dans le *Herald* de Saskatchewan, le 3 juillet 1881, il y avait un article éditorial sur ces règlements :

Une omission dans ces règlements qui affecte sérieusement le pionnier est qu'aucune disposition n'est faite pour ceux qui ont pris une terre avant l'arpentage, excepté dans le cas de gens qui peuvent s'établir sur des lignes de chemins de fer au nord de la ligne, qui auront la permission d'acheter une quantité n'excédant pas 320 acres à \$1.25 l'acre. C'est admis de toute façon qu'aux pionniers est dû le crédit de montrer au monde comme nos plaines intérieures sont admirablement disposées pour la colonisation. Par leur entreprise les sombres nuages qui pour bien des années cachaient leurs capacités ont été dissipés; et certainement ils méritent quelque considération. Sir John A. Macdonald dans son rapport comme ministre de l'Intérieur admet "que les bûcherons ne sont pas en général des spéculateurs, mais dans la plupart des cas, sont industrieux et tous cultivateurs du sol, et comme tels, ont des droits à la protection." C'est agréable d'entendre cette admission de la part de sir John, et il se serait attiré le bon vouloir de tous les pionniers et leur aurait donné beaucoup d'aide comme cultivateurs du sol, s'il avait mis ses idées à exécution en accordant une protection à laquelle il admet qu'ils ont droit. Il est impossible d'arpenter tout ce territoire d'un coup, et il est aussi impossible de mettre des limites certaines à la colonisation. Une des causes qui, dans quelques cas, sont une opposition aux améliorations prétendues permanentes, est la crainte qu'a le colon : qu'il ne se trouve sur un lot réservé pour un but spécial, par exemple sur un lot d'école ou de la Baie d'Hudson. Le but principal est la colonisation du pays, qui peut le mieux être faite par ceux qui conduisent l'avant-garde dans la marche de la civilisation, et ceci peut être fait d'une manière efficace par l'introduction dans les règlements d'une clause permettant au colon qui s'établit sur l'un ou l'autre lot, le droit d'y rester, donnant à l'école ou à la compagnie un lot ailleurs de valeur égale. Ceci arrangerait la question et ne causerait aucun embarras au département. L'opinion de sir John sur la valeur du bûcheron justifiait le changement demandé et son introduction donnerait de la lumière et de la force à la politique qui permet la dépense d'une grosse somme d'argent pour l'introduction d'immigrants de l'autre côté de la mer.

La pétition des colons de Prince-Albert et des alentours, de 1882-83, contient la clause suivante :

Ainsi, avant le 9 octobre 1879, toutes les terres dans le Nord-Ouest, soit de nombre pair ou impair, étaient ouvertes à l'achat de propriétés, et plusieurs de vos requérants ont pris des sections paires, ont cultivé et augmenté celles-ci, avec l'intention de les acheter au prix du gouvernement; mais en conséquence d'un ordre en conseil à la date donnée plus haut, ils ont débense d'acheter ces mêmes terres."

Elle dit aussi :

Quelques-uns de vos requérants, avant l'arpentage, ont pris des terres qu'ils ont cultivées et améliorées, et qui après arpentage ont été trouvées être sur des sections réservées par le gouvernement ou par la Compagnie

de la Baie d'Hudson et sont maintenant menacés d'être expulsés par la compagnie à moins qu'ils abandonnent la possession de ces terres. Vos requérants considèrent qu'une grande injustice serait faite aux colons si on leur enlevait leurs droits sans compensation.

Il y a aussi une clause concernant les sociétés de colonisation. Quand j'ai apporté ce sujet à la Chambre, en 1883, le 7 mars, j'ai dit :

On suggère aussi que les compagnies de colonisation entourent les districts, et les agents de ces compagnies ont pris soin de défendre aux émigrants de venir sur leurs terres; et le résultat fut que bien des gens qui voulaient coloniser sont partis et ont passé les frontières.

L'honorable député, en réponse à cette déclaration, a dit :

Nous ne pouvons l'empêcher, si les gens agissent sous l'impression que la compagnie de colonisation peut les empêcher de s'établir sur leurs parcours. Les cultivateurs et les spéculateurs des terres peuvent leur dire : "Ces terres nous appartiennent, et certains gens sont assez effrayés pour remettre leurs droits, qu'ils soient valides ou non." Nous ne pouvons empêcher cela. Tout ce que je puis dire concernant ces compagnies de colonisation, est qu'il n'y a rien qui empêche aucun colon de s'établir sur un lot de nombre pair sous les règlements généraux, de faire son entrée, d'avoir sa patente après trois années.

Mais, comme je l'ai déjà déclaré, l'attitude de la compagnie de colonisation était notoire, et cette attitude fut encouragée et rendue efficace par la nomination de leurs agents comme agents du gouvernement pour la contrée.

Le 9 octobre 1883, un mémoire fut envoyé au gouverneur général par le conseil du Nord-Ouest contenant cette clause :

Les réserves tenues par le gouvernement à Régina et à Mâchoire-d'Original, et la réserve connue sous le nom de réserve Mlle Belt, existent au détriment de l'accroissement et de la prospérité; de grands lots de terre étant tenus par le gouvernement et les colons étant empêchés de s'y fixer, paralysent les forces d'expansion de ce jeune pays, et en limitant le terrain du chemin de fer, comparativement inhabité, donnent aux voyageurs une fausse idée du Nord-Ouest et une trompeuse impression sur le caractère du sol. Vos faiseurs de mémoires savent aussi que plusieurs colons *bona fide* se sont placés sur des terres comprises dans ces réserves ne connaissant aucun ordre prescrivant le contraire, et ont, dans bien des cas été chassés de leurs terres, et dans d'autres cas ont été empêchés d'obtenir ces avantages que les insinuations faites par le gouvernement leur permettaient d'espérer. Vos rédacteurs de mémoires, par conséquent, demandent qu'on fasse en sorte immédiatement, que ces empêchements au développement du pays disparaissent.

Et ils font aussi cette déclaration :—

Que le système d'accorder d'immenses concessions des plus belles terres aux compagnies de colonisation est contraire aux plus grands intérêts du pays. Vos rédacteurs de mémoires, par conséquent, demandent qu'on ne fasse plus de pareilles concessions, que les compagnies qui les ont maintenant soient forcées de remplir les conditions qui leur sont imposées à la lettre; et que les agents des compagnies n'ont pas permission d'agir comme agents du gouvernement dans aucun cas; que la concession des terres déjà très peuplées comme dans le cas de la compagnie des terres d'Edmonton et Saskatchewan est contraire à l'intention de l'Acte des terres; que la compagnie profite à un degré illimité par l'énergie et la prudence des pionniers du pays, qui ne peuvent retirer les avantages de leurs propres travaux, dans ce sens que les sections de nombre impair sont retenues dans le but de la spéculation, qui seraient ouvertes pour la colonisation ou tenues en vente par le gouvernement à des prix raisonnables. Vos rédacteurs de mémoire demandent que le gouvernement de Son Excellence examinera la question et redressera les griefs cités plus haut.

L'autre jour, le premier donna, concernant la compagnie de Edmonton et Saskatchewan, la déclaration qui regarde les colons. Les arpentages des terrains de cette compagnie furent approuvés le 25 juin 1883, en général, le 12 février 1883 et le 2 avril 1883 pour les détails, et l'arpenteur qui fit l'ouvrage, fit rapport de 41 colons sur ce parcours, de sorte qu'il y avait ce nombre avant l'arpentage. L'inspecteur des compagnies de colonisation fit un rapport de 49 colons établis avant la colonisation par la compagnie. Ceci est un exemple. A l'assemblée d'octobre 1883 à Prince-Albert, une résolution fut passée endossant le mémoire de la colonie du Nord-Ouest, demandant d'annuler les concessions de terres faites aux compagnies de colonisation de terres défrichées auparavant. Le 29 février 1884, une assemblée publique fut tenue à l'école de Colleston, à Prince-Albert, M. Macdowal, le représentant du district dans le conseil étant présent pour expliquer son cours, et que la seconde résolution passée fut celle-ci :

Que nous voyons avec effroi l'action du gouvernement, qui réserve de grands espaces de terrain dans cette localité pour l'usage des compagnies de colonisation, ou dans d'autres vues, et désirons qu'au plus tôt

possible toutes les terres dans les territoires du Nord-Ouest seront tenues comme résidence pour des colons actifs seulement.

Alors il y eut une assemblée tenue à Moosomin on décembre 1884, où la résolution suivante fut passée :

Le principe qui permet aux individus ou aux corporations de contrôler de grands morceaux de terrain étant préjudiciable, on devrait profiter des manquements aux conditions réglées par les compagnies de colonisation pour leur retirer leurs droits.

Maintenant parlons de ce qui concerne le cas général et le cas particulier de la compagnie d'Edmonton.

Mais je désire vous donner deux exemples particuliers des faits qui sont de ma connaissance. Prenez le cas des Métis de Qu'Appelle, touchant lesquels on a apporté de nombreux papiers. Le 5 de mai 1873, il y eut une adresse présentée par les Métis de Qu'Appelle au lieutenant-gouverneur Morris, demandant protection pour leurs possessions. En 1874, quand le traité sauvage fut fait, M. Laird, le ministre de l'intérieur, et M. Morris, étaient à Qu'Appelle, et les Métis envoyèrent une pétition au lieutenant-gouverneur Morris pour la reconnaissance de leurs possessions le long des rivières. Le lieutenant-gouverneur Morris, sous autorité, leur assura que leurs propriétés seraient respectées, et envoya les papiers à Ottawa. Dans le mois d'octobre 1874, le Père Decorby, de Qu'Appelle, écrivit au ministre de l'intérieur dans le même but, concernant les propriétés sur les cours d'eau. A ce temps on n'avait pas mis à part des réserves sauvages et on n'avait pas fait d'arpentage. Dans l'été de 1881, une pétition fut envoyée au gouverneur général de la part de 112 des Métis de Qu'Appelle, qui disait :

Que quand les commissaires de Sa Majesté vinrent ici, dans l'automne de 1874, pour traiter avec les sauvages de cette région, de la part de Sa Majesté, ils donnèrent une promesse à vos requérants que leurs droits seraient reconnus et respectés. Vos requérants, par conséquent, demandent que le gouvernement voudra bien qu'un arpentage soit fait de leurs propriétés présentes, semblables aux droits des anciens colons sur les rivières Rouge et Assiniboine, dans la province du Manitoba, donnant à chaque colon actif un certain nombre d'acres, regardant les lacs et les rivières suivant les cas, à travers les territoires, et s'étendant à deux milles en arrière au nord ou au sud, suivant le cas, avec un privilège de deux milles additionnels pour le bois et le foin.

Ceci fut reconnu et il fut promis de le considérer le 20 septembre 1881, mais on ne mit rien à exécution. Le 29 août 1882, le gouverneur Dewdney télégraphia à sir John A. Macdonald de Qu'Appelle, ainsi :

Les Métis qui ont d'anciens droits dans la vallée sont venus me voir aujourd'hui et se sont plaints que la compagnie des terres Osler les avertisse de partir et leur demandent leurs terres. Je recommanderais que cette compagnie soit avertie de ne pas se mêler de leurs affaires. J'ai écrit.

Ce jour là une pétition avait été présentée au lieutenant-gouverneur Dewdney par ces Métis en ces termes :

Que depuis l'année 1860 jusqu'à l'année 1879 nous nous sommes établis sur des terres situées sur les bords de la rivière Qu'Appelle, élevé des demeures confortables et d'autres bâtiments, labouré et cultivé le sol, et par une résidence continuelle nous avons rempli toutes les conditions du gouvernement.

Que nous avons élevé une église et une école dans une position centrale, bâti et ouvert des chemins et des ponts et fait beaucoup d'améliorations qui ont maintenant beaucoup de valeur pour les nouveaux colons.

Que les arpentages faits dernièrement ont découvert que quelques-uns de nous étaient sur les terres de chemins de fer, qui appartiennent maintenant à la compagnie des Terres d'Ontario et Qu'Appelle, dont l'agent nous informe que nous devons ou leur acheter ces terres ou partir. Ne fait nous sommes informés qu'ils ont vendu une partie de la terre occupée maintenant par un colon bon à fide.

Que nous avons refusé d'accéder à la demande de la compagnie des terres Ontario et Qu'Appelle, et demandons une patente de la Couronne pour nos morceaux de terrain respectifs, ou des sections de quartier, croyant fermement que nous y avons justement et légalement droit.

Nous demanderons donc respectueusement à Votre Honneur de déposer nos griefs devant l'honorable ministre de l'intérieur, qui, nous le savons, nous rendra justice sur ce point, et demandons son attention et une réponse prompte.

Le 29 août 1882, le lieutenant-gouverneur Dewdney, envoya cette pétition au ministre de l'intérieur avec ces paroles :

Les déclarations énoncées dans la pétition sont, à ma connaissance, généralement vraies. J'ai informé les requérants que je vais leur communiquer votre réponse concernant la dite pétition. Parlant de leurs
M. BLAKE

droits, j'ai hier eu l'honneur de vous envoyer un télégramme, et la recommandation qu'il renfermait, je voudrais maintenant la réitérer. Comme je sais que beaucoup de plaintes sont contradictoires et dans quelques cas concernent en partie des sections pair et partie des sections impaires, je suggère respectueusement que soit le commissaire Walsh ou M. l'inspecteur Pearce reçoivent des ordres pour les examiner et régler sur des bases équitables et sans délais, comme les Métis intéressés sont mal à l'aise à propos de leurs propriétés et peuvent être regardés comme des pionniers du district ?

Cette lettre fut écrite le 29 août 1882. Elle fut reconnue et devait être lue au ministre à son retour au département. Le 19 mars 1883, le lieutenant-gouverneur Dewdney écrit encore disant :

L'été dernier j'ai trouvé une pétition des Métis concernant leurs droits dans ce district, adressée au département de l'intérieur à l'occasion des réclamations faites par la compagnie Ontario et Qu'Appelle sur quelques-unes de leurs terres. Il y a un nombre de Métis dans ce district qui se sont établis dans la vallée de Qu'Appelle depuis bien des années. D'autres se sont établis depuis 1879, et sont restés assez constamment sur leurs terres. Les arpentages des terres de la couronne ont montré que plusieurs ont vécu sur la même section, et comme la terre prenait de la valeur, une lutte eut lieu entre les spéculateurs de terres pour obtenir les droits, titres et intérêts de ceux qui s'étaient placés dans la localité la mieux située. Le plus tôt on accédera aux demandes des Métis le mieux ce sera, vu que nombre d'entre eux sont des colons bon à fide et méritent de la considération. Ces colons n'ont pas demandé leurs terres, comme il a été fait dans d'autres parties du Nord-Ouest, par portions de peu de front s'étendant quelques milles en arrière, bien que le plus grand nombre se soient établis près les uns des autres et près de l'eau, où ils pouvaient facilement faire la pêche. Ils considèrent cependant qu'ils ont droit à autant de terre que s'ils eussent fait valoir des droits, comme c'était la coutume avec les Métis.

Puis il dit quelle est la difficulté, suggérant un plan de règlement, et suggère que si le cas est laissé à un arbitre il devrait l'être à un homme indépendant. Maintenant, je vous ai parlé du télégramme de M. Dewdney du mois d'août, et de sa lettre d'août 1882, dans laquelle il demande que ce cas pressant soit pris en considération. Savez-vous quand cette lettre reçut une réponse ? Le 8 juillet 1883, dix mois après sa réception, réponse que voici :

M. le ministre de l'intérieur me charge de vous envoyer les copies de la correspondance concernant les droits de certains Métis établis dans la vallée de Qu'Appelle et de vous demander de faire, comme vous l'entendez, des recherches et un rapport sur ces réclamations.

Et le renvoi à M. le commissaire Walsh ont lieu le 6 de juillet 1882—la lettre est ici. De sorte que ce cas pressant, dont parla le lieutenant-gouverneur des territoires par lettre et par télégramme, languit pendant dix mois, bien que le gouverneur Dewdney eut suggéré une remise au commissaire Walsh, sans que le département eut assez d'activité soit pour répondre, soit pour ordonner le renvoi. Et ce n'est qu'après l'expiration de ce temps qu'on prit le parti d'ordonner la remise au commissaire. Alors M. Jackson, membre du conseil pour le district, le 8 décembre 1883, dit :

Vous pardonnerai la liberté que je prends de vous écrire privéement, quand vous saurez que je le fais à la demande d'une grande partie des Métis. Ils ont appris, ainsi que tout le pays, les heureux résultats en général de la question de réserve et du "mile belt."

Vous savez que cet heureux arrangement fut la réparation du mal fait, autant que possible, longtemps après.

Et prétendent peut-être avec raison, que si leurs propres griefs, à propos desquels on a souvent envoyé des pétitions et des mémoires au gouvernement étaient personnellement appelés à votre attention ou agiraient immédiatement. Dans tous les cas, on n'aurait pas à s'occuper d'un grand nombre, et le règlement de leurs réclamations ne présenterait rien d'embarrassant, mais il y a des Métis dans les Territoires qui n'ont jamais rien reçu du gouvernement, et qui, on l'a admis, méritent de la considération.

Le 30 mars 1883, après un délai plus raisonnable,—seulement trois mois cette fois—M. Hall, le secrétaire, informa M. Jackson que sa lettre avait été reçue, et il dit :

Le ministre désirait ardemment lui-même voir cette question décidée et le 18 septembre dernier, M. Walsh, commissaire des terres du Dominion à Winnipeg, reçut l'ordre de visiter cette localité et de faire un examen des réclamations des Métis et autres questions. Cependant, à cause du trop grand nombre d'affaires, M. Walsh n'a pas pu, jusqu'à présent, visiter cette localité, mais on lui a écrit de nouveau et demandé de faire cet examen le plus tôt possible.

Maintenant, autant que je puis assurer, ces droits ne furent réglés que sous l'empire de la rébellion en août 1885, parce

que le principe de la décision est celui qui fut discuté par télégrammes et par lettres entre M. Street et M. Macpherson, après que M. Street se fut rendu à Winnipeg. Les questions de savoir combien ils auraient de terre le long de l'eau et à quels prix ils auraient les terres au dehors, ne furent décidées qu'au mois d'avril 1885. Il y a un exemple combiné de négligence dans l'arrangement des anciennes réclama-tions et de difficultés venant des réserves. Et qu'il me soit permis de demander ce qui serait arrivé de pire, si le minist-re n'eut pas marqué ce si grand intérêt? Puis, j'arrive au cas de la compagnie de colonisation de Prince-Albert. La portion de terre de cette compagnie est dans l'immédiate vicin-ité de ces troubles. Et les faits, aussi loin que j'ai pu les saisir en peu de mots sont ceux-ci: En 1882, M. White, M.P., (Hastings-Est) et M. J. C. Jamieson, de l'*Intelligencer* de Belleville, firent passer un ordre en conseil en faveur de la compagnie projetée et un arrangement pour des terres de choix.

Cet arrangement fut fait en juin 1882, et il était aussi prévu et disposé par la charte de la compagnie qu'ils traiteraient aussi dans les limites du bois de construction et les terres à charbon. Il fut réglé, à la formation de la compa-gnie, que les profits seraient divisés en douze parts, deux desquelles devraient être appelées dans le langage de ces "jobbers," "blind." Les actionnaires autres que White et Jamieson, devaient avancer l'argent nécessaire, et White et Jamieson devaient recevoir chacun un douzième des profits nets, sans faire aucune avance ou courir aucun risque. Cet arrangement, par lequel ils devaient recevoir un douzième des profits était en considération du fait qu'ils s'étaient procuré un ordre du conseil et avaient poussé les intérêts de la compagnie; et en vertu de cet arrange-ment ils devaient continuer à aider et à encourager les intérêts de la compagnie. C'était une compagnie versatile, non décidée à demeurer dans ses limites, mais ayant l'in-tention de s'occuper aussi de charbon et de bois de cons-truction. L'honorable ministre des douanes connaissait parfaitement ces arrangements.

La compagnie découvrit qu'un autre township aurait de la valeur, et ces messieurs, en 1883, demandèrent un échange, et obtinrent un ordre en conseil dans l'automne de 1883, par lequel ils eurent le township 45, rang 27, à l'ouest du second méridien, en échange du township 43 du même rang. C'était une place de grande valeur sur la Saskat-atchewan. M. Jamieson était secrétaire de la compagnie à \$600 par an; les autres actionnaires avancèrent tout l'argent nécessaire pour payer au gouvernement ses 20,000 piastres. Cette concession de terres ne fut pas arpentée à la date de la demande originale, et à l'exception du town-ship 45, que je viens de nommer et dont un arpentage reçut approbation en décembre 1882, aucun arpentage ne fut ap-prouvé avant l'automne de 1883. Le premier ministre donna les dates des approbations comme suit:

7p. 45a, R. 26, o. 2d MÉR.,	saïson arpentée '83;	approuvé 18 sept. '83
" 45a " 26 "	" mai '83	" 19 avril '84
" 45a " 27 "	" saïson '83	" 18 sept. '83
" 45 " 27 "	" " '82	" 22 dec. '82
" 44 " 28 "	" fév. '83	" 18 juil. '83
" 45a " 28 "	" mars '83	" 15 nov. '83
" 43 " 28 "	" saïson '83; non approuvé.	

L'inspecteur des compagnies de colonisation signala 29 colons sur le parcours, et aussi, je crois, l'emplacement d'une église. La compagnie n'a jamais rien fait que j'aie pu décou-vrir; la majorité des 29 colons alla au township 45, rang 27, à l'ouest du 2me méridien, et qui est le township de rivière au-quel j'ai fait allusion. Son nom est la paroisse de Saint-Louis de Langevin. Qui est le saint patron? J'espère que l'honora-ble ministre des travaux publics va prendre le cas en consi-dération. Une église et une mission ont été établis ici et les noms de bon nombre des colons se trouvent au bas des pétitions que je vais lire à cette Chambre, et plus tard au bas de listes plus tristes. La compagnie trouva les colons éta-blis, et ceux qui avaient ces lots riverains avaient la clef de

la position. La compagnie demanda au gouvernement pen-dant la session 1884, de leur donner propriété ou un échange d'autres terres, ou le remboursement de leur argent, mais le ministre refusa, disant que l'affaire était entre les mains de la compagnie, qu'ils avaient les droits et les titres et qu'ils pouvaient les expulser. En 1884, vers la fin de février, la com-pagnie demanda de nouveau une décharge; ils voulaient avoir leur argent, le ministre refusa leur disant qu'ils avaient pleins droits d'expulsion. Ils refusèrent d'expulser, disant que cela causerait une révolte, et la question devint plus compliquée que jamais. L'arrangement avec la compa-gnie et ses titres empêchèrent le gouvernement de régler plusieurs réclamations de colons sur les terres, et parmi il faut reconnaître plusieurs des insurgés qui se sont battus dans les alentours de Batoche.

Quelques colons s'établirent avant 1880, quelques-uns en 1881, quelques-uns en 1882 et d'autres en 1883 et 1884. Ce parcours passe justement derrière cette partie du pays qui comprend le St-Gabriel Crossing, Batoche et St-Laurent. Au nord de ce rang, la rivière fait une grande courbe et cette partie du territoire passant justement derrière le rang riverain, touche à la rivière au nord-ouest de St-Louis de Langevin, et autant que je puis en juger par la carte, c'est à travers une partie des terres de cette compagnie qu'a eu lieu la marche contre Batoche, et c'est sur ces terres qu'a eu lieu la bataille et que les coups ont été tirés. Suivant le rapport qu'en a fait M. McPherson l'an dernier, c'est en effet une très belle propriété; c'est un sol choisi et sa proximité à la rivière lui donne de grands avantages. Une si belle propriété ne devrait jamais être concédée et ne l'aurait ja-mais été si je suppose sans des circonstances particulières dont j'ai parlé. Et ce n'est pas le seul cas dans lequel on a fait des concessions avec de pareilles conditions et arrange-ments, car si vous prenez la compagnie de colonisation de la Rivière-aux-Coquilles je crois que vous pourrez retrouver là la première partie de l'histoire que je viens de vous dire. Maintenant j'en viens à la question spécialement des récla-mations des Métis au sujet de leurs possessions des réclama-tions tant des blancs que des Métis concernant les arpen-tages, particulièrement l'arpentage des lots riverains, et des arpentages spéciaux, et je dois dire que la série des papiers est si défectueuse que j'ai moi-même compté 30 omissions palpables dans cette série; mais des informations que nous avons, nous pouvons recueillir certains résultats qui sont assez clairs. En juin 1873, il paraît qu'il y eut une entrevue entre Mgr Grandin et M. le premier ministre et le ministre des travaux publics; et en septembre 1873 une lettre fut écrite par l'évêque, après cette entrevue, lettre importante, si j'en juge par les citations postérieures; mais je ne puis en dire plus parce que malheureusement elle n'a pas été déposée.

La réponse à cette lettre fut faite par le lieutenant-gou-verneur du Manitoba, et cette réponse n'a pas été déposée. En juin 1874, le gouverneur Morris enregistre une déclara-tion de M. McKay touchant les affaires dans Prince Albert. En 1875, l'évêque Grandin écrit une longue lettre au minist-re de l'intérieur traitant de la misère des Métis, de leurs soupçons contre le gouvernement et de ses efforts pour les désabuser de l'idée d'abandonner le pays. En juillet, l'ho-norable M. Laird répondit au long à cette lettre. Il parla des législations adroites sous l'Acte des Territoires de 1874 et du désir du gouvernement d'agir justement avec le peu-ple. En janvier 1876, Mgr Grandin répondit déclarant que le malaise et l'agitation avaient disparu et que les Métis s'établissaient au Nord-Ouest et avaient abandonné le plan que bon nombre d'entre eux avaient formé de traverser les frontières. Le major Walker écrit le 29 décembre 1876 au gouverneur Laird de Carlton, que plusieurs disputes s'étaient élevées dans Prince-Albert et aux alentours au sujet des terres, qu'un arpentage était nécessaire, et il recommandait fortement l'arpentage de Saint-Albert et de Saint-Laurent, qui étaient dans la même position. Ceci éviterait les dispu-

tes et les malentendus. En février 1877, le gouverneur Laird transmet cette lettre disant que ce sujet affectait l'avenir de la colonisation et espérait que les travaux de l'arpentage seraient continués et des points fixés. Il ajoute que là où il y a des établissements le long des rivières, il est bon de conformer le mode d'arpentage au pays, donnant une moyenne de douze à vingt chaînes de front, les lots s'étendant à 180 acres en arrière, et que là où il y a ces établissements le long des rivières le système adopté à la Rivière-Rouge et à Assiniboine devra être concédé. Il suggère que les colons devraient ce qu'ils veulent de front avec assez de profondeur pour faire 160 acres que les colons avant le transport ne devraient pas être obligés d'attendre trois ans d'après l'Acte des Homestead et que Battleford devait être arpenté.

L'arpenteur général en mars 1877 fait un rapport sur cette question comme suit : 1° L'arpentage spécial doit s'étendre aux établissements de la Saskatchewan cette saison. 2° Où il y a des places le long des rivières, on propose d'adopter l'arpentage à la localité, donnant une moyenne, où c'est praticable, de dix ou vingt chaînes de front des lots s'étendant en arrière à 160 acres. 3° On devrait redemander aux anciens colons leurs patentes, et il faudrait pour cela une législature; et Battleford doit être arpenté l'an prochain.

Le 26 mars 1877, M. Mills, ministre de l'intérieur, écrit au gouverneur Laird, envoyant ce rapport et secondant ses suggestions. Vers le commencement de 1878 il y eut une pétition d'environ 151 habitants de Prince-Albert, déclarant que la colonisation augmente, qu'il s'élève des disputes sur les terres et qu'il faut des arpentages; et quant aux lots riverains, demandant un front étroit avec deux milles de profondeur le même privilège accordé aux anciens colons du Manitoba. En janvier 1878 une autre pétition fut envoyée de Prince-Albert pour des arpentages, et comme de raison j'ai à peine besoin de dire que ces réclamations venaient des blancs autant que des Métis. Il sera peut-être bon ici de dire qu'il y avait plusieurs plans d'arpentages proposés; le premier, le plan général; le second, le plan des établissements particuliers et des emplacements de cités; et troisième est le plan des lots riverains sur le système général applicable à la localité qui était, comme vous le verrez, dix chaînes de front par 80 chaînes de profondeur. Le 1er février 1878 il y eut une assemblée générale des colons de Saint-Laurent à laquelle Gabriel Damont était président, Alexandre Fisher secrétaire, et parmi les résolutions présentées sous forme de pétition il y avait celle-ci :

Qu'il est de conséquence urgente que le gouvernement fasse arpenter, dans le plus court délai, les terres occupées et cultivées par les Métis et autres colons anciens, et que les dites terres leur soient données.

Ils demandaient aussi des instruments et du grain de semence, donnant des raisons pour leur pauvreté. Le 13 février 1878 le gouverneur Laird transmet cette pétition disant :

Il est important que la politique du gouvernement vis-à-vis les anciens colons et les autres demeurant depuis bien des années dans les Territoires soit déclarée. Il me semble qu'ils ont droit à des moyens plus expéditifs d'acquiescer un titre d'établissement que les dispositions contenues dans l'Acte des Terres. Pour prévenir les disputes entre voisins, il serait bon que l'arpentage des lots riverains considérables soit fait le plus vite possible.

Le 18 mars 1878, ces papiers furent envoyés à l'arpenteur général pour son rapport, qu'il fit ainsi :

Qu'il est entendu que les diverses questions touchant les terres du Canada auxquelles on a fait allusion seront discutées pendant la visite de M. Russell à la Saskatchewan dans le cours de la saison prochaine, le résultat de la discussion devant être donné par M. Russell, dans un but de législation ou autre.

Et le 18 mars 1878 le ministre de l'intérieur répondit au gouverneur Laird :

L'utilité de faire passer un acte pour assurer aux Métis des moyens plus expéditifs pour acquiescer un titre pour les établissements que par la loi présente des établissements et terres de la Confédération a attiré M. BLAKE.

mon attention depuis quelque temps. Quant à la demande des requérants d'un prochain arpentage des terres occupées, le long des principales rivières, j'ai à vous informer que l'arpentage de ces terres a déjà été fait, jusqu'à un certain degré, et sera poussé aussi rapidement que le permettront les fonds à la disposition du département.

En mars 1878, il y eut une pétition de Canadiens français et Métis de Saint-Albert, parlant de la pétition du Saint-Laurent et disant :

Qu'il est de la plus grande importance que le gouvernement fasse arpenter, dans le plus court délai, les terres occupées et cultivées par les Métis ou vieux habitants du pays, et que des patentes pour ces terres leur soient accordées.

Ceci fut transmis le 10 avril par M. Laird, et pendant les saisons de 1877 et 1878, des arpentages spéciaux avaient été faits à Prince-Albert et à Saint-Laurent. Le *Herald* de la Saskatchewan du 25 août 1878 contient cet article :

M. Montague Aldous et M. J. L. Reid sont occupés à l'arpentage de la ceinture de vieux établissements. Ils prennent comme point de départ le poteau du coin en avant regardé par les propriétaires respectifs comme étant la limite, et de là, ils tracent une ligne du nord au sud, donnant à chaque ferme une moyenne de deux milles avec ce qui avait d'abord été demandé de front.

Il y a un rapport de M. Russell qui n'est pas à la table, mais auquel on fait souvent allusion en l'année 1877, et que d'après les allusions faites contenait, certainement, des détails sur la condition des colons de Prince-Albert et peut-être de Saint-Laurent. Il y a aussi un rapport détaillé de M. Aldous pour 1878 qui n'est pas déposé, mais auquel on fait allusion comme contenant de précieuses informations. C'était l'état des choses en 1878, que l'arpentage des établissements spéciaux avait été fait, et les journaux montrent que l'arpentage de Saint-Laurent—non pas, naturellement, de tous les alentours de Saint-Laurent—mais de la paroisse même l'arpentage spécial fut approuvé par le gouvernement dans le mois de mars 1879, ayant donc évidemment été terminé pendant la session de 1878. Le 30 novembre 1878, l'agent des terres Duck écrit au département de l'intérieur concernant l'arpentage de l'établissement de Prince-Albert :

Je demande avis concernant la quantité de front de rivière permise à chaque colon; c'est-à-dire, puis-je permettre à un colon de s'établir sur un homestead et cultiver deux quarts de sections, donnant tout deux sur la rivière.

Il ajoute qu'il y a un grand nombre de colons qui désirent beaucoup faire les entrées nécessaires pour se trouver en sûreté. Le département répondit, le 14 janvier 1879 :

La règle touchant les lots avec front sur la rivière est qu'ils sont de sept chaînes en largeur; on en peut prendre un pour résidence, et l'autre comme préemption. En arpentant les townships situés sur la Saskatchewan tous les lots riverains seront partagés par dix chaînes de largeur sur deux milles de profondeur. L'écartement de cette règle qui a été fait dans le cas des terres des anciens colons à Prince-Albert et autres places avait été fait parce que l'intention du gouvernement de diviser les terres ainsi n'avait pas été connue avant leur établissement. Mais maintenant, et à l'avenir, les gens doivent comprendre que personne ne peut avoir, de toutes façons, plus de terre sur la rivière que je n'ai indiqué plus haut, c'est-à-dire vingt chaînes pour homestead et préemption.

Je vous prie de remarquer cette déclaration, faite pour l'information des gens, touchant le plan général adopté pour les lots riverains. C'était que chaque lot devait avoir 10 chaînes par 80 chaînes, et que personne à l'avenir pourrait avoir plus de 10 chaînes pour s'établir et 10 chaînes comme préemption :

Une pétition m'a été donnée pour la déposer devant le ministre de ce département de la part de certains colons établis à l'est du principal établissement de Prince-Albert, pour la permission de garder leur terre avec le front d'un demi-mille, ainsi qu'il les avaient reçues et occupées. Je n'ai pas encore eu cette permission, bien que je l'aie recommandée favorablement pour la raison donnée plus haut, qu'en prenant les terres ils l'ont fait d'accord avec les lois publiées de l'Acte des Terres, donnant le système de leur arpentage. Si les parties intéressées prenaient des informations auprès de vous vous pouvez leur déclarer que la question est encore en litige.

Vous remarquerez que nous n'avons plus d'informations de cette pétition particulière, mais elle vient de personnes qui ont pris leurs lots d'après la règle générale d'après le principe du quart de section; et ils disent : Laissez-les-

nous ; mais alors le gouvernement avait un système établi quant à la concession seulement de lots riverains sur les rivières, et bien que l'officier crut qu'ils devaient les avoir puisqu'ils les avaient pris avant que l'avis fut donné, il n'avait pu obtenir cette concession pour eux ; mais le principe général est bien clairement déclaré. Dans l'acte des terres de la Puissance de 1879, la section 16, après avoir déclaré que rien par cette acte ne sera fait pour empêcher que les terres sur les rivières Rouges et Assiniboine données par les sauvages au feu marquis de Selkirk, ne soient arpentées, ainsi de suite, ajoute :

« Ou pour empêcher que des fractions de terres bordant une rivière quelconque, un lac ou un cours d'eau, ne soient divisées, ou que de telles terres ne soient mises en lots d'un certain front ou d'une certaine profondeur, de quelque manière qu'on puisse le désirer, ou pour empêcher la subdivision des sections, ou autres subdivisions légales, en lots de bois, ou pour empêcher d'assigner les dites terres sur les rivières Rouges ou Assiniboine, ou telles subdivisions de sections fractionnelles ou autres lots, ou lots de bois, pour des patentes, par numéros répondant à un plan d'ordre, ou par mesures ou par limites, ou par les deux comme il peut sembler convenable. »

De sorte que ce principe que je vous ai lu tel que posé par le département était expressément autorisé par l'Acte des terres, qui faisait une exception dans le cas des terres longeant les rivières, donnant au département le pouvoir de les arçonter comme il le jugerait à propos. En 1879, M. N. T. King, qui avait la charge d'un arpentage spécial, dit qu'il commença l'ouvrage le 19 juin, et puis il dit :

N'ayant reçu aucun ordre pour de l'ouvrage d'hiver, je quitte le Lac la Biche, le 8 octobre.

Le *Herald* de Saskatchewan du 3 novembre 1879, fait cette observation à ce sujet :

M. W. F. King, de l'arpentage spécial, a passé à l'Est dernièrement, en allant à Ottawa. Il semble extravagant et inutile en vue de l'extension rapide des établissements à l'Ouest d'avoir des arpenteurs tous les ans qui voyagent d'Ottawa jusqu'au milieu du continent, ce qui cause la perte d'une partie de la plus belle saison pour travailler. Il y a plusieurs espèces d'ouvrages, qui à moins de frais pouvaient tout aussi bien être faits en hiver qu'en été. Quelqu'un qui vient d'Ottawa dans le district d'Edmonton a tout juste le temps de se mettre bien à l'ouvrage quand il faut s'en retourner à la maison. On ne peut fournir des provisions ici à meilleur marché qu'elles ne peuvent être expédiées par le gouvernement.

Le 5 juillet 1880, le *Herald* de Saskatchewan ajoute en parlant du mode d'arpentage :

Si l'ouvrage ne peut être donné à quelqu'un qui part d'Ottawa à temps il pourrait être remis à un des arpenteurs spéciaux qui hivernent dans le pays. Toutes les considérations de progrès favorisent l'encouragement de la colonisation dans ce point choisi par les gens ; mais lorsque les idées du peuple s'accordent avec les intentions du gouvernement, il n'y a pas de raisons pour lesquelles on ne ferait pas arpenter au plus tôt les alentours.

Vers ce temps dans l'année 1880, quelques habitants de Prince-Albert sollicitèrent par pétition, et dans leur pétition il demandèrent :

La même considération que celle étendue aux colons sur les lots riverains dans le Manitoba et sur les territoires du Nord-Ouest et autres colons sur la Saskatchewan ; disant que quelques-uns ont fait des progrès en 1874, quelques-uns en 1879, et quelques-uns pendant l'année présente ; et demandant un prompt arpentage de 2 chaînes de front sur 80 chaînes de profondeur, comme ailleurs.

Le 27 septembre 1880, le *Herald* de Saskatchewan dit :

Le gouvernement a ordonné l'arpentage d'une quantité de terres dans la région de la rivière aux Carottes, pour l'avoir prête pour l'émigration attendue l'année prochaine. C'est de la bonne politique que d'accorder toutes les facilités aux colons qui arrivent aux points qui occupent l'attention publique, et le principe devrait s'étendre davantage aux points à l'Ouest où le premier empêchement est le manque d'arpentage, et où pour cette raison les améliorations grandes et permanentes sont retardées. Le terrain à Prince-Albert, Saint-Laurent, Carlton et au Lac aux Canards, a été arpenté depuis quelques années ; les colons en ont beaucoup acheté pour leurs établissements, cependant le bureau des terres n'a pas été ouvert à Prince-Albert aux achats de terres, au grand détriment des établissements. L'arpentage de Battleford et de quelques townships aux alentours et à Edmonton, contribuerait beaucoup au bénéfice de la contrée au loin, en fournissant sur le lieu même les provisions nécessaires à la police à cheval et aux sauvages.

Le 15 septembre 1880, le *Herald* de la Saskatchewan contient la description d'un beau magasin récemment fini près de Batoche, à la traverse de Batoche, et il dit que :

La moisson au Lac aux Canards est généralement très satisfaisante, et la colonisation augmente rapidement. La plupart des lots sont pris. De grands inconvénients et beaucoup de malaise résultent entre voisins de l'impossibilité de faire des entrées, bien que le sol ait été arpenté de quelque années. On vient d'importer un moulin à farine, une scierie et un moulin à battre, tous à vapeur.

Maintenant, j'aimerais à vous dire, si j'en avais le temps, l'histoire des arpentages de Battleford. C'est vraiment une épisode très intéressante, car elle montre le caractère des procédés du département ; mais je le passe sous silence et parle de suite de l'affaire des Métis au Lac aux Canards et aux alentours. En juin 1881 une pétition fut présentée par le révérend Père André au lieutenant-gouverneur en conseil, et qui se lit ainsi :

En présentant cette pétition à votre honorable corps, permettez-moi de remarquer que je suis allé à Battleford, poussé non seulement par mes propres griefs, mais d'après la demande des Métis autour du Lac aux Canards et de Saint-Laurent, et ils ont ajouté leurs prières aux miennes pour appeler votre attention spéciale à l'état peu satisfaisant de la question des terres dans le pays. Il s'élève constamment des disputes entre les propriétaires sur leurs limites et leurs droits, et il n'y a pas d'autorité convenable pour décider ces questions dont dépendent cependant la paix et la tranquillité dans le pays. La terre a presque entièrement été arpentée depuis ces deux années dernières dans le district de Lorne, et un bureau des terres a existé à Prince-Albert depuis bientôt quatre ans ; mais comme l'agent des terres n'est pas autorisé à entrer les demandes ou à concéder des patentes, les colons n'ont aucun moyen de s'assurer les terres qu'ils ont en leur possession, et qu'ils ont améliorées au moyen de beaucoup de dépenses et de travail.

Ici, il parle des difficultés judiciaires, puis il continue :

Je demande votre indulgence pour l'obligation dans laquelle je suis de vous faire connaître un grief personnel, qui cependant vous donnera une idée de l'état des affaires demandant un prompt remède. J'ai au Lac aux Canards un espace de terre d'environ 20 acres dont j'ai été en possession depuis deux ans. La terre était clôturée et m'avait coûté beaucoup d'argent, et avait toujours été respectée comme étant la propriété de la mission catholique dans cette région. J'ai été l'un des premiers colons sur ce point, et grâce à mes efforts la colonisation a augmenté rapidement, et personne ne m'a jamais contesté la possession légale de cette terre jusqu'au mois de mars dernier, quand un homme du nom de J. Kelly, s'emparant de mes droits et sans entendre mes protestations, réclama la terre comme lui appartenant, y bâtit une maison, s'emparant ainsi d'une partie de ma terre. Et ce n'est pas le seul exemple de ce genre au Lac.

Comme votre honorable corps est assemblé à Battleford pour légiférer sur les mesures qui, vu votre prudence et votre sagesse, devront concourir au bien et au développement de cette contrée, permettez-moi de m'adresser à vous pour attirer l'attention du gouvernement, à Ottawa, sur cet état de choses, et de le pousser à prendre des mesures assez énergiques pour faire cesser ces griefs et décharger de ce fardeau les épaules du peuple, parce que s'il n'y a porte de suite son attention, les affaires peuvent se tendre sérieusement. Souhaitant le meilleur succès à votre bonne volonté pour le bien du pays, etc.

En même temps il y avait une pétition de M. Clarke, de Prince-Albert, 1881, demandant l'ouverture du bureau des Terres. Le 17 de juin le lieutenant-gouverneur transmet ces deux pétitions et se sert de ce langage :

A part les représentations faites dans ces mémoires, je sais qu'il s'élève de grandes disputes dans les établissements de Prince-Albert, Saint-Laurent et du Lac aux Canards, concernant les titres aux terres, et je demanderai donc qu'en autant que cela se peut faire sans contrarier la politique du gouvernement, les demandes de ces mémoires reçoivent une prompt réponse.

Enfin, après l'instance de ce mémoire après un intervalle de deux ans après la nomination d'un agent et plus de deux ans après une partie de l'arpentage, le bureau eut ordre de s'ouvrir, et en août 1881 il fut ouvert. Le 11 mars 1882 M. Duck, l'agent des terres, écrit :

Monsieur, — Comme la majorité des colons sur l'affluent sud de la Saskatchewan ont pris possession avant l'arpentage, avec des fronts étroits semblables aux parts riveraines dans le reste de ce district et à cause de la difficulté qui résultera probablement pour ce bureau d'assigner des limites de ces terrains en rapport avec l'arpentage de section, je demande à la prière de plusieurs colons ainsi établis s'il est possible d'arpenter de nouveau ces sections en lots riverains sur un plan semblable à celui adopté sur l'établissement de Prince-Albert, aucune de ces parts n'ayant encore été enregistrées dans ce bureau.

Maintenant donc le bureau fut ouvert comme je l'ai dit, dans le mois d'août 1881. Aucune demande n'avait été entrée en mars 1882, et les colons firent cette requête. Je vous ai montré la politique du gouvernement telle que désignée en 1879, relativement aux lots riverains sur la Saskat-

chewan. Un arpentage de section fut fait sur partie de la colonie de Saint-Laurent. Je ne parle pas d'arpentage fait dans les alentours de Saint-Laurent sur la rivière, les colons avaient pris leurs lots d'après le système reconnu, par fronts étroits, mais sans aucun arpentage, et ils demandèrent un arpentage selon l'ancien système, celui reconnu en 1879. Maintenant, monsieur, il fallut onze mois et demi pour répondre à cette lettre. Le 21 octobre 1882, le secrétaire répond, accusant réception de la lettre du 11 mars précédent, et dit :

Je dois vous informer que ce n'est pas l'intention du gouvernement de faire aucun nouvel arpentage. Comme de raison, toute subdivision différant de l'arpentage régulier qu'ils pourraient désirer, ils peuvent se la procurer quand la terre viendra en leur possession. Veuillez communiquer cette décision aux personnes intéressées.

J'ai à peine besoin de dire que les terres pouvaient ne jamais venir en leur possession avec ce plan, parce que, les arpentages étant ceux de townships, sans égard pour la rivière, il n'était pas possible dans aucun cas de connaître les numéros, ou d'ajuster les fronts, les profondeurs ou améliorations, et les lots d'arrière pouvaient être pris par d'autres personnes. Le 4 septembre 1882, une pétition fut envoyée de Saint-Antoine de Padoue à sir John A. Macdonald, ministre de l'intérieur, contenant les signatures de personnes dont le plus grand nombre se trouve parmi les insurgés. Saint-Antoine de Padoue est une paroisse au sud de Saint-Laurent, et l'église est à Batoche, qui est dite avoir été en partie détruite dans la bataille. La pétition se lit comme suit :

SAINT-ANTOINE DE PADOUÉ,
BRANCHE-SUD DE LA SASKATCHEWAN,
4 septembre 1884.

A l'honorable Sir JOHN A. MACDONALD,
Ministre de l'intérieur, Ottawa.

MONSIEUR.— Nous, les soussignés Métis français pour le plus grand nombre, établis sur la Saskatchewan, dans le district de Prince-Albert, territoire du Nord-Ouest, approchons de votre honorable personne dans cette pétition afin de lui exposer avec confiance la position difficile dans laquelle nous nous trouvons, relativement aux terres que nous occupons dans cette partie des territoires. Nous appelons l'attention du gouvernement sur ce sujet, qui nous préoccupe grandement. « Obligés pour la plupart d'abandonner les prairies, qui ne peuvent plus nous fournir les moyens d'existence, nous sommes venus en grand nombre cet été nous établir sur la branche sud de la Saskatchewan. Étant satisfaits du sol et du pays, nous nous sommes mis activement à l'œuvre pour nettoyer le terrain, avec l'espoir de semer au printemps suivant, et en attendant de bâtir des maisons pour l'hiver qui va bientôt commencer.

Les terres arpentées étant déjà occupées ou vendues, nous fûmes obligés de prendre des terres qui n'avaient pas encore été arpentées, ne connaissant, pour la plus grande partie, les règles et règlements du gouvernement sur les terres de la couronne. Quelle ne fut donc pas notre douleur et notre étonnement lorsqu'on nous apprit qu'une fois le terrain arpenté nous aurions à payer deux piastres l'acre, si le terrain était de nombre impair. Désirant cependant vivre ensemble afin d'être capables de nous procurer une école et une église, nous sommes, M. le ministre, de pauvres gens qui ne pouvons payer le prix demandé sans nous ruiner complètement, si nous perdons le résultat de nos travaux en permettant que nos terres passent aux mains d'étrangers, qui iront au bureau des terres à Prince-Albert et paieront le prix stipulé par le gouvernement.

Dans notre anxiété nous en appelons à votre justice comme ministre de l'intérieur et comme chef du gouvernement pour nous assurer la possession de nos terres en donnant des ordres à cet effet, et que le gouvernement nous regardera comme occupant des sections paires puisque nous sommes de bonne foi, et comme nous occupons ce pays depuis longtemps en maîtres et comme nous l'avons défendu contre les sauvages au prix de notre sang, nous ne croyons pas que c'est trop demander au gouvernement, que le droit d'occuper nos terres en paix, et qu'il devrait faire des exceptions en accordant gratuitement aux Métis des terres au Nord-Ouest. Nous désirons de plus que le gouvernement donne des ordres pour l'arpentage des lots riverains par dix chaînes de largeur sur 2 milles de profondeur, et cela nous permettrait de reconnaître les limites de nos terres respectives.

Monsieur le ministre, nous espérons que vous recevrez favorablement cette pétition que nous vous envoyons, et que nous connaîtrons votre décision le plus tôt possible. Ceci est notre désir ardent, tandis que nous prions le Très-Haut de nous protéger et de vous garder à la tête du Canada, que vous gouvernez avec tant de sagesse.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur le ministre, vos humbles pétitionnaires :—Gabriel Dumont (blessé) ; Baptiste Rochlot (prisonnier) ; Patrice Lomon (prisonnier) ; Calixte Lomon (tué) ; François Lomon (tué) ; Joseph Vandale (tué) ; Joseph Delorme (tué) ; Baptiste Vandale (prisonnier) ; Adolphe Valin (prisonnier) ; Ignace Poitras (prisonnier) ;

M. BLAKE

Maxime Poitras (prisonnier) ; Emmanuel Champagne (prisonnier), et autres.

NOUVEAU DÉPUTÉ.

M. Walter Shanly, membre élu pour le district électoral de Grenville-Sud, est présenté par sir John A. Macdonald et M. Hickey, et il prend son siège.

TROUBLES DU NORD-OUEST.

M. BLAKE : Cette lettre ne fut pas si longtemps sans réponse. Le 13 octobre 1882, le député-ministre de l'intérieur accuse réception, écrivant à M. Charles Nolin, Saint-Antoine de Padoue, branche sud de la Saskatchewan, comme suit :

En réponse, j'ai ordre de vous prier d'informer les requérants, que quand le temps convenable arrivera, on s'occupera du cas de chaque colon *bona fide* suivant ses mérites; mais quant à l'arpentage, il aura lieu pour toutes les terres d'après le système maintenant adopté.

Ainsi vous remarquez, monsieur, que relativement à leurs difficultés sur les lots impairs, on ne suggère aucun redressement, et quant à l'arpentage on leur dit que le seul qui sera employé pour eux sera le système par section. Le 16 janvier 1883, le révérend Père André, supérieur de Saint-Laurent, territoire du Nord-Ouest, écrit au ministre de l'intérieur, sir J. A. Macdonald, comme suit :

Je vous écris afin d'attirer votre attention sur la position malheureusement embarrassante des Métis français établis sur la branche sud de la Saskatchewan. Suivant une vieille coutume du Manitoba, ils ont pris leurs lots par 10 chaînes de largeur sur deux milles de profondeur. Vous pouvez aisément juger de leur surprise quand ils ont vu les terres sur la Saskatchewan mesurées par carrés de 40 chaînes malgré leurs réclamations et leurs protestations. Quel est le résultat de cette division anormale ? Nos gens sont chargés de difficultés concernant leurs terres, et ces procédés vont maintenant semer la discorde parmi eux et leur rendre le gouvernement odieux, et ils relendront responsable d'une grosse injustice envers eux. Cet arpentage met les choses lamentablement. Quelques-uns perdent leurs terres, que leur enlèvent les voisins, et d'autres perdent tout le fruit de leurs labeurs et de leurs améliorations. Cet injuste état de choses pourrait aisément cesser en écoutant leurs justes réclamations ; et comment pouvez-vous le leur refuser quand vous avez accordé une pareille faveur à Prince-Albert. Toutes les terres le long de la Saskatchewan ont été arpentées de cette façon. Tout le monde était satisfait, et il n'y eut pas la moindre plainte sur l'arpentage. Je ne puis comprendre, monsieur, pourquoi nos arpenteurs auraient deux manières d'arpenter, une pour Prince-Albert, 10 chaînes de large sur 2 mille de profond, ce que nous approuvons, et ce que nous réclamons comme juste, voyant que vous l'avez accordé à Prince-Albert—l'autre de mettre les terres en bloc de 40 chaînes, sans considération pour la rivière ou pour la localité de la colonie. Nous protestons tous contre cette dernière méthode, solennellement, et demandons, monsieur, que vous ordonniez un nouvel arpentage, qui rende notre demande effective. Déjà les gens de cette colonie nous ont envoyé à ce sujet une pétition, mais la réponse donnée n'était pas faite pour leur inspirer l'espoir que vous redresseriez ces griefs dont ils se plaignent. Connaissant la position difficile dans laquelle sont nos gens, j'ai résolu de faire un dernier effort, lequel donnera j'espère d'heureux résultats, et j'ose espérer que vous rendrez justice à leur requête et ordonnerez pas plus tard que l'été prochain un nouvel arpentage des terres sur la branche sud de la Saskatchewan. Par votre bon concours dans cette affaire vous ferez un acte de justice envers nos gens et leur rendrez un service pour lequel ils vous seront toujours reconnaissants.

Aucune accusation de réception ou de réponse à cette lettre n'est déposée. La pétition des colons de Prince-Albert, de 1882-1883, contient ce qui suit :

Et un grand nombre d'immigrants, non seulement des anciennes provinces, mais aussi de la Grande-Bretagne, sont venus dans cette partie du pays le printemps et l'été dernier, dans l'intention de s'y établir, mais à cause du peu de pays arpenté et qui a tout été pris, ils s'en sont allés.

La pétition continue :

Nous insisterons auprès de la Chambre sur l'importance d'avoir une partie des terrains à bois qui sont au nord de la branche nord de la Saskatchewan arpentée en lots de bois, afin que vos pétitionnaires puissent recevoir de vos mains leur juste part, va que ces terres sont rapidement prises par ceux qui ne sont pas des colons actuels, qui n'ont pas à cœur le bien du pays.

J'ai fait remarquer dans mon discours sur la motion pour les papiers :

Il y a à peu près 3,000 cultivateurs dans cette colonie, et il est dit—quoique le district contienne beaucoup de bonne terre—qu'il y a beaucoup de mauvaise terre ; et comme il n'y a qu'une petite quantité de

terre arpentée et dûment certifiée au département, il était impossible de se placer sur les terres avec aucune assurance si c'était ou non sur des sections de nombre pair ou impair.

Le premier ministre, en me répondant à cette occasion, dit :

Des plaintes semblables sont faites dans toutes les nouvelles colonies par des personnes qui désirent que le pays leur soit ouvert et arpenté et que des patentes soient accordées. Que ce soit dans un district retiré ou dans le voisinage de parties plus colonisées, ils veulent avoir tous les avantages d'un pays ancien, bien organisé, bien établi. Une raison des délais de Prince-Albert a été donnée par mon honorable ami, c'est la nature des arpentages. Les colons sont placés sur la Saskatchewan-Nord à une grande distance. Quelques-uns ont prétendu qu'ils devaient avoir de longues et étroites étendues de terrains, tel qu'on a été obligé d'en accorder aux colons de la rivière Rouge et de la rivière Assiniboine pour faire cesser toutes les disputes qui s'élevaient dans ce pays. On ne se propose pas du tout d'employer le même système à Prince-Albert. Le système général d'arpentage dans le Nord-Ouest a été appliqué au district de Prince-Albert, et, comme de raison, les lignes telles que données ne formeront pas toujours les limites de différentes sections ou quarts de sections que les colons ont prises sans égard à un arpentage quelconque. Mais personne n'a été déplacé ou chassé. Il doit y avoir un système d'échange. L'arpentage s'est continué là, et nous y avons envoyé un officier pour confirmer ceux qui se sont établis *bona fide* selon la loi. Il doit s'élever beaucoup de cas de colons allant prendre des places de fantaisie, et il faut arranger quelque système par lequel le mode d'arpentage sera suivi et qu'en même temps protégera substantiellement les colons.

Puis, relativement à la question des délais dans l'arpentage, l'honorable ministre dit aussi :

Le département ne peut pas prétendre d'arpenter de suite à la prière de groupes de colons qui vont s'établir où il leur plaît dans les districts retirés de cette vaste région chaque fois qu'on le demande ou là où les fermiers veulent qu'on démarque leurs fermes. Les rapports déposés au parlement ces dernières années démontrent quelle a été l'activité du département de l'arpenteur général dans l'arpentage des townships. Trois ou quatre cents villages ont été mesurés pendant l'année passée. Nous ne sommes que trop contents d'employer tous les arpenteurs de la Puissance qui ont passé leurs examens et de les envoyer au Nord-Ouest. Naturellement, les premiers arpentages furent faits dans les alentours de la rivière Rouge et étendus à l'ouest, et la plus grande partie des arpenteurs avaient été employés sur la ligne du Pacifique à l'ouest. Mais des arpentages ont eu lieu en même temps dans d'autres parties du pays, — à Prince-Albert, à Edmonton et ailleurs, et le long des frontières au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. Le gouvernement a l'intention de demander au parlement de lui accorder une grosse somme pour les arpentages de la saison prochaine. Avec le nombre croissant de demandes faites par les arpenteurs, et l'expérience croissante, nous espérons que l'année présente montrera un total d'arpentage beaucoup plus grand que toutes les années précédentes. J'espère que peut-être 500 ou 600 villages seront arpentés pendant l'année 1883. Si nous avons une saison favorable à ce but nous espérons couvrir cette quantité de terrain. L'an dernier et l'année précédente le temps était défavorable pendant le printemps, et dans quelques parties de la contrée arpentée, c'était impossible aux arpenteurs de se mettre bien à l'ouvrage avant d'être avancé dans l'été. Nous espérons que c'était une condition anormale. Nous avons beaucoup d'employés, et avec un long hiver, nous devrions être capables cette année d'arpenter une grande quantité de terre. Il n'y aura pas d'objection à l'acceptation de cette motion.

Maintenant je désire attirer l'attention au fait que l'honorable ministre a semblé traiter ce cas comme étant celui de colons tout nouvellement établis. Mais c'était une des plus anciennes colonies du Territoire. Les gens y étaient allés de bonne heure ; il y en allait d'autres d'année en année ; ils étaient exposés à de grandes fatigues et à de grands désappointements, et on aurait dû leur donner des encouragements spéciaux, au lieu de courir à l'arpentage de tant de millions d'acres où il ne s'est établi aucun colon. J'admets qu'il faut donner beaucoup d'attention à l'ouverture du pays pour les nouveaux colons, mais on ne devrait pas négliger non plus ceux qui y sont déjà. Maintenant, monsieur, pendant ces mêmes années 1882 et 1883, avaient lieu ces troubles qui commencèrent dans l'automne de 1882, relativement à Saint-Albert, à Edmonton, et à Saskatchewan, et auxquels j'ai fait allusion au sujet des arpentages. Sur cette question, malgré son importance, on n'a rien déposé ; mais j'ai pu me procurer d'autres informations non officielles, qui ne seront pas sans intérêt pour la Chambre, et jetteront quelque lumière sur la question. En octobre 1882, des arpenteurs envoyés par le gouvernement étaient déjà occupés aux arpentages à Saint-Albert, sur la rivière à l'Esturgeon, un tributaire de la Saskatchewan, et sur la Saskatchewan.

Pour mieux faire comprendre les faits, ils ont demandé aux missionnaires de l'endroit de les aider à donner avis à la population de Prince-Albert qu'ils ne désiraient pas faire supposer, en adoptant le système général des arpentages, qu'ils ne reconnaîtraient pas les droits des colons de demander un arpentage spécial subséquemment. Par son entremise ils ont dit à la population de ne pas s'effrayer de les voir tirer des lignes au nord, au sud, et de l'est à l'ouest à travers leurs terres et leurs propriétés. D'après ce qu'ils disaient, c'était une simple formalité et le moyen de continuer plus facilement l'arpentage, sous forme de township, lorsqu'ils auraient dépassé la colonie ; et qu'après leur départ, un arpenteur spécial, qui était alors occupé à Edmonton, viendrait à Saint-Albert faire l'arpentage spécial. Quelques semaines plus tard, cet arpenteur commença ses travaux. La population était contente ; les choses allaient pour le mieux, lorsque arriva d'Ottawa l'ordre de cesser les travaux, avec un avis aux colons de Saint-Albert d'avoir à se contenter de l'arpentage général. Aucun ordre ou avis de ce genre n'a été déposé devant la Chambre. Cet ordre injuste n'eût pas été plus tôt connu que le mécontentement des colons atteignit son comble. Qui défendrait leurs droits ? Qui empêcherait la ruine de l'établissement ? Ils tournèrent naturellement les yeux vers la mission. Sa Grandeur l'Évêque étant absente, le missionnaire expédia de suite un messenger à Edmonton porter la dépêche suivante au bureau du télégraphe :—

A Sa Grandeur monseigneur GRANDIN, OTTAWA,

Arpentage par township impossible à Saint-Albert. Il détruira la colonie. Mécontentement général. Voyez immédiatement le ministre de l'Intérieur.

Ici, je puis faire remarquer qu'il ne nous a été donné aucun renseignement sur l'époque où le gouvernement a changé la politique que j'ai signalée au sujet de l'arpentage de ces terres et les circonstances dans lesquelles ce changement a eu lieu. Malheureusement la ligne de télégraphe n'était pas en bon état ; la dépêche a pris presque 15 jours pour arriver à destination, et dans ces circonstances on a jugé à propos de faire connaître la situation, et l'avis suivant a été envoyé au journal de la localité.

La colonie de Saint-Albert est aujourd'hui dans un état d'excitation sérieuse, et est très mécontente de la manière injuste dont elle paraît être traitée. Les habitants de cette colonie occupent leurs terres depuis un grand nombre d'années déjà, et la plupart d'entre eux les occupaient même avant l'annexion des territoires au Canada. Saint-Albert a été fondé en 1860 par la mission catholique, qui a immédiatement réuni autour d'elle un nombre considérable d'habitants.

Aujourd'hui environ deux cents familles sont établies des deux côtés de la rivière à l'Esturgeon dans un rayon de six ou huit milles à l'est et de six milles à l'ouest. Ces familles sont pour la plupart des Métis, nés et élevés dans ce pays, qui leur appartient certainement à tous les titres ; ils ont des droits incontestables à la terre, droits qui leur ont été concédés par l'acte du Manitoba. Les nouveaux colons parmi nous ont acheté des terres occupées longtemps avant l'annexion au Canada. Nous formons la plus nombreuse colonie de ce district, et maintenant l'on agit comme si nous n'existions pas.

On a essayé de nous traiter comme on avait traité la population du Manitoba avant les troubles de 1870. On ne veut pas reconnaître nos droits à un arpentage partant de la rivière ; nous devons nous contenter, dit-on, d'un arpentage en township. Un tel arrangement est à la fois injuste et absurde, car ce serait la ruine de la colonie. Il n'y a pas un seul des anciens colons qui ne verrait la perte partielle ou totale de son travail et de ses améliorations ; dans bien des cas, deux, trois ou quatre familles se trouveraient sur la même moitié ou le même quart de section, puisque dans le système d'arpentage qu'on veut nous imposer, la rivière ne forme pas une limite. Notre population est pacifique, calme et sereuse ; mais si elle était victime d'une semblable injustice, si les habitants devaient être traités en peuple conquis, s'il ne devaient pas recevoir, au nom de la justice, ce qu'on a accordé à Edmonton, à Prince-Albert et dans la province du Manitoba, ils protesteraient et ne se soumettraient qu'à la force.

Au nom et dans l'intérêt de la population de Saint-Albert.

H. LEDUC, prétre.

Deux ou trois semaines s'écoulèrent à attendre une dépêche d'Ottawa. Finalement, doutant que la dépêche eût été transmise à l'évêque Grandin, à la capitale, doutant encore plus que justice leur fut rendue par le ministre de l'Intérieur, craignant que les affaires n'allassent de mal en pis, les habitants du pays résolurent de tenir une assemblée publique dans la maison d'école de Saint-Albert, le lundi, 8 janvier. Au jour et à l'heure fixés, toute la population mâle de la colonie s'assembla à l'en-

droit désigné. Chacun paraissait bien excité et bien mécontent, et le sujet de toutes les conversations était l'arpentage des terres, l'injustice que le gouvernement allait commettre en refusant de reconnaître les droits des colons, le travail, les fatigues, les difficultés qu'ils avaient éprouvées en défrichant, cultivant et améliorant leurs terres, etc. Quelques-uns parlaient de rien moins que d'imiter la conduite des Métis du Manitoba en 1870, et de repousser l'injustice par les armes. Dans ces circonstances le Père Lestanc arriva providentiellement de Battleford à Saint-Albert. Lorsque la population fut assemblée dans la maison d'école on annonça le but de l'assemblée. On signala la nécessité de ne rien faire qui pût compromettre la cause de la colonie, mais en même temps l'urgence qu'il y avait de prendre tous les moyens légaux d'éclairer le gouvernement sur la situation et l'injustice qui les menaçaient. L'assemblée nomma un président, et le Père Lestanc fut appelé à remplir la charge de secrétaires. La discussion devint de suite très vive; chacun plaidait pour ses droits, exposait la cause de ses griefs et de son mécontentement, et l'on discuta quels étaient les moyens les meilleurs et les plus effectifs à prendre. Finalement on en arriva à la conclusion qui semblait devoir atteindre le plus vraisemblablement l'objet désiré—d'obtenir promptement et entière justice. Il fut décidé que la population enverrait une délégation de deux personnes au gouvernement à Ottawa.

Et M. Maloney, le président de l'assemblée et le Père Leduc, furent choisis comme délégués, et comme je l'ai dit, la somme de \$600 fut souscrite pour payer leurs dépenses. Voici la lettre qu'on leur écrivit :

Au Père LEDUC et à M. MALONEY :

MESSIEURS.—Le comité nommé par les habitants de Saint-Albert à l'assemblée publique d'Edmonton et du Fort Saskatchewan vous prie de partir pour Ottawa dans le but d'y informer le gouvernement du Canada des causes de nos griefs, tels qu'ils sont formulés dans les documents ci-joints. Mais ces documents n'ont pas été produits.

Nous ne doutons pas que c'est par suite du manque de renseignements dignes de foi que le gouvernement semble prêt à nous faire une grande injustice. Nous sommes certains que l'honorable sir John A. Macdonald, ministre de l'intérieur, est disposé à rendre pleine justice à tous les sujets de Sa Majesté. Nous sommes également convaincus qu'il nous reconnaîtra les mêmes droits et privilèges que ceux qu'il a récemment concédés à l'ancienne colonie de Prince-Albert, et qu'il recevra favorablement nos demandes. Nous comptons, messieurs, sur votre zèle et votre dévouement à notre cause commune. Vous saurez comment la soumettre au gouvernement et comment la défendre, et nous faisons des vœux pour le succès complet de votre mission.

Signé au nom du comité,

W. OUST, président.

SAM. CUNNINGHAM, secrétaire.

Peu de temps après ces messieurs partirent pour leur long et pénible voyage. Chemin faisant, ils arrêtaient une journée au Fort Saskatchewan, où les habitants s'assemblèrent et ajoutèrent une contribution de \$100 pour défrayer les dépenses des délégués. Après vingt-quatre jours de voyage à travers les prairies et les bois, ils arrivèrent à la station de Qu'Appelle. Ils s'arrêtèrent quelque temps à Winnipeg, où ils reçurent les conseils et les recommandations de l'archevêque Taché, sur la manière de remplir leur mission. Enfin ils atteignirent Ottawa et y trouvèrent l'évêque Grandin, qui y avait rempli sa propre mission, sur laquelle nous n'avons, comme je l'ai dit, que très peu de renseignements. Ils expliquaient que l'évêque Grandin avait reçu de bonnes promesses, de belles promesses, mais ils disaient :

Il faut plus que des promesses ou des paroles—*verba volant*—il faut des actes et des écrits authentiques—*scripta manent*.

Ils eurent plusieurs entrevues avec le ministre, et ayant reçu de lui, pour leurs propres demandes, quelques réponses favorables, ils demandèrent qu'elles fussent couchées par écrit, disant :

Mais en fin de compte nous n'avons encore eu que de l'eau bénite de cour. Il faut battre le fer quand il est chaud.

Et le ministre leur ayant dit que s'ils voulaient lui remettre un mémoire par écrit, il leur ferait une réponse par écrit; ils écrivirent une lettre que le gouvernement n'a pas produite, mais que je prendrai, nonobstant, la liberté de lire :

A l'honorable D. L. McPherson, ministre intérimaire de l'intérieur, à Ottawa.

MESSIEURS.—Nous soussignés délégués des habitants de Saint-Albert d'Edmonton, et du Fort-Saskatchewan, choisis par eux pour venir à Ottawa exposer leurs demandes et leurs griefs au gouvernement du Canada, avons l'honneur de vous adresser le mémoire ci-joint, qui fait connaître sommairement ces griefs et ces demandes.

Pendant l'entrevue que vous avez eu la bonté de nous accorder le 27 du courant, vous avez écouté favorablement nos demandes et nous avons

M. BLAKE

été heureux d'apprendre que le gouvernement donnerait pleine et entière satisfaction à la population que nous représentons.

Nous vous serions maintenant très obligés si vous vouliez nous donner cette assurance par écrit.

Signé

H. LEDUC, *prêtre*.
P. MALONEY.

Le mémoire que contenait cette lettre, et que je lirai, bien qu'il ne soit pas produit, est adressé au ministre intérimaire de l'intérieur (sir David McPherson).

Les habitants de Saint-Albert, dans les territoires du Nord-Ouest, prient le gouvernement du jour d'avoir la bonté de prendre en considération le fait qu'ils ont fondé une grande et florissante colonie sur la rivière à l'Esturgeon, à 9 milles d'Edmonton, dans le district d'Albion, Territoires du Nord-Ouest. En 1881, Sa Grâce l'archevêque Taché a choisi cette localité pour y fonder une mission catholique, et l'année suivante, des maisons ont été construites et de nombreux colons sont venus s'établir autour de la mission. Quelques années plus tard, plusieurs familles s'y étaient établies, y avaient choisi des terres et les cultivaient. Lors de l'annexion du Canada, Saint-Albert avait une population d'au delà de 900 âmes. Bien qu'elle ait été décimée deux fois par la petite vérole en 1870, la colonie devint encore plus florissante qu'apparavant. De nouveaux colons arrivèrent et prirent de nouvelles terres ou achetaient celles qui étaient déjà occupées, et Saint-Albert est plus prospère que jamais. Les colons attendirent avec patience un arpentage spécial de leurs terres dans l'espérance qu'on reconnaîtrait leurs droits; les choses étaient dans cet état, lorsqu'en décembre dernier, on leur apprit qu'ils devaient se contenter de l'arpentage en township. Un tel arpentage ne serait rien moins que la ruine de la colonie établie sur les deux bords de la rivière et sur les rives du lac. Afin d'être plus proche de l'église et de l'école les colons s'étaient bâtis tout près les uns des autres, prenant d'étroites lisières de terre, mais réclamant toujours deux milles de profondeur, comme on l'avait accordé au Manitoba et à Prince-Albert. Si l'on a maintenant l'intention de les forcer de se soumettre au système général d'arpentage, ils se trouveront 7, 8, 9, ou 10 sur la même section; ils perdront le fruit de leur travail et de leurs améliorations, et seront jetés dans un désordre complet. C'est pour cela que Saint-Albert, par la bouche de ses délégués, demande au gouvernement du Canada de leur accorder un arpentage partant de la rivière, avec deux milles de profondeur, comme au Manitoba et à Prince-Albert. Ayant occupé leurs terres depuis longtemps, même avant l'annexion des Territoires au Canada, ils demandent la reconnaissance de leurs droits et l'émission de lettres patentes. Les colons de Saint-Albert, d'Edmonton et du fort Saskatchewan demandent que l'arpentage partant de la rivière s'étende d'Edmonton au fort Saskatchewan, inclusivement; là aussi, avec deux milles de profondeur à partir des bords de la rivière, comme on l'a concédé sur les rivières Rouge et Assiniboine. Dans le cas où la terre comprise dans ces deux milles de profondeur serait déjà occupée de bonne foi par quelques colons avant l'arpentage, alors qu'on n'accorde qu'un mille de profondeur, mais avec le privilège de prendre ailleurs une préemption de 160 acres des terres du gouvernement.

Ils demandèrent aussi alors l'ouverture immédiate d'un bureau des terres, et l'émission prochaine des patentes, et demandèrent que toutes les terres occupées de bonne foi avant que l'arpentage fut fait et avant qu'il fût possible de savoir s'il serait fait ou non, soient reconnues comme la propriété de l'occupant, et qu'aucun des premiers occupants ne soit obligé de payer plus que n'avait exigé la commission des terres au moment où ils avaient pris possession, et que les lois subséquentes relatives à la préemption et à l'occupation n'aient pas d'effet rétroactif. Ils demandèrent la représentation aux Communes, et enfin ils présentèrent au sujet du titre non éteint des sauvages une requête que j'ai lue lorsque j'ai parlé de cette partie de la cause. Trois semaines s'écoulèrent après l'envoi de ce mémoire au ministre sans nouvelle entrevue avec lui. Ils y allèrent, accompagnés de l'honorable député de Provancher (M. Royal), et de l'honorable ministre de la milice (M. Caron), pour demander une réponse par écrit à toutes leurs demandes et pétitions. On leur assura de nouveau qu'ils seraient pleinement satisfaits; que le gouvernement s'occupait activement des affaires de la délégation; que la réduction de la réponse était en bonne voie et serait bientôt terminée, et que la réponse leur serait adressée dans peu de jours. Subséquemment ils apprirent par M. Royal que la chose allait au gré de leurs désirs, lentement mais sûrement. Pendant ce temps l'évêque Grandin avait travaillé sans cesse au succès de sa mission et de celle des délégués. Puis suivirent quelques rapports généraux sur le succès de l'évêque Grandin dans des affaires affectant particulièrement les intérêts de l'école et de l'éducation, mais il n'y a pas de rapports sur ce que l'évêque Grandin a fait relativement aux affaires qui nous occupent.

Ils sont encore dans les casiers du département. Puis il y eut une très longue entrevue avec le ministre des finances. On examina et discuta toutes les pétitions, et bien que toutes n'eussent pas été accordées, les plus importantes ne furent pas rejetées. Le document montre ensuite que toutes ces affaires furent faites de vive voix, mais que Sa Grâce l'archevêque n'est partie qu'après avoir obtenu le document authentique signé par qui de droit. Si j'en crois mes renseignements, il a dû partir sur la promesse que le document lui serait expédié à Winnipeg, mais je n'ai jamais appris qu'il l'ait reçu. Il n'est pas produit. Le résultat de la mission du père Leduc et de M. Maloney, m'a-t-on dit, est celui-ci :

On accorde un arpentage spécial partant de la rivière ; le gouvernement reconnaît les terres occupées ou possédées avant l'annexion des territoires du Nord-Ouest au Canada ; l'arpentage s'étendra jusqu'à une profondeur de deux milles en partant de la rivière ; ceux qui avant l'arpentage s'étaient établis sur des terres qui sont maintenant réservées ne seront pas troublés, on ouvrira un bureau des terres à Edmonton, et l'on ouvrira aussi un bureau d'enregistrement ; on nommera un magistrat ou un juge français ; la Chambre s'occupe actuellement de la question des Métis.

Mais bien que ces messieurs aient demandé un écrit avec instance, et aient fait remarquer l'importance de l'avoir, et bien que dans des documents subséquents il paraît être mentionné qu'ils ont eu leur écrit, il n'a pas été produit, et je ne puis vous le lire. Vous voyez par ces documents que le résultat, en ce qui concerne la population de Prince-Albert, d'Edmonton et du Fort Saskatchewan, si les renseignements que je possède sont dignes de foi, était que la décision et la détermination du gouvernement d'abandonner, sur la rivière Saskatchewan, leur ancien projet d'arpentage en partant de la rivière, et de s'attacher aux lots de townships, a dû être changée, par suite de la pression à laquelle il a été obligé de céder, et qu'il a fait des concessions jusqu'au point que j'ai mentionné. La question est de savoir si, ayant cédé comme il l'a fait pour ces gens, sur la rive nord de la Saskatchewan, il ne devrait pas céder aussi, en ce qui a rapport à ceux de la branche sud, qui s'étaient plaint les premiers, qui se plaignent encore, et pour lesquels c'est une question très importante. Le rapport général de M. Pearce, leur officier, en date du 12 mars 1885, jette un peu de lumière sur ce sujet, lorsqu'il dit en parlant du règlement des réclamations :

D'après la correspondance contenue dans les liasses qui m'ont été envoyées, il paraît que le gouvernement avait intention, dès le printemps de 1883, d'arpenter de nouveau en lots de rivière la partie des terres sur lesquelles ces Métis s'étaient établis à Saint-Laurent.

Mais aucun de ces papiers n'a été produit, et nous ne savons par conséquent pas sur quoi M. Pearce fonde cette observation, quelque digne de foi qu'elle doive être. Puis, le 19 septembre 1883, M. Pearce écrit du bureau du commissaire des terres à Winnipeg, ce qui suit :

Monsieur, — Au cours de ma récente visite à Saint-Albert, j'ai appris que des parties de terre avaient été possédées par des Métis français, en grande partie depuis plusieurs années, sans obtenir une inscription, bien que deux ans se soient écoulés depuis que les townships ont été ouverts aux inscriptions.

J'ai donné instruction à l'agent d'envoyer son aide, qui parle la langue française, faire une inspection de ces terres, et d'informer les colons de la nécessité de se faire inscrire de suite.

L'agent avait accepté quelques-unes de ces inscriptions récemment, recevant en même temps les demandes et recommandant l'émission de la patente. Comme je l'ai dit dans une autre lettre, l'acte des terres ne permet pas d'agir ainsi à moins que les inscriptions ne soient faites dans les trois mois qui suivent l'ouverture des terres aux inscriptions.

Je lui ai donc donné instruction de discontinuer cette pratique jusqu'à ce qu'il reçoive des ordres formels à ce sujet.

Il surgit encore ici par rapport à la question spéciale des Métis, la difficulté créée par le malheureux arrêté de 1879 dont j'ai déjà parlé, et en vertu duquel par un malentendu, on informa les colons que leur ancien établissement ne comptait pas, et qu'ils étaient pratiquement exclus de tout bénéfice à cet établissement, et il en résulta qu'ils ne se firent pas inscrire ; mais ici, autant que je puis en juger, l'abstention d'inscription de ces terres est en partie due au

fait de la demande d'un nouvel arpentage en lots de rivière. En octobre 1883, le conseil du Nord-Ouest envoya un mémoire au gouvernement sur ce sujet :

Vos pétitionnaires demandent aussi des arpentages plus étendus dans le pays de la Saskatchewan du Nord ; que l'arpentage spécial des établissements de la Saskatchewan du Sud, dans la paroisse de Saint-Antoine, fait par M. Aldous, A. T. F., soit approuvé ; et qu'Instruction soit donnée à l'agent des terres à Prince-Albert de recevoir des inscriptions pour ces terres ; que les terres dans la paroisse de Grandin, de Saint-Laurent et de Saint-Louis qui font face à la Saskatchewan du Sud, soient arpentées en lots de 10 chaînes, vu qu'elles sont occupées de cette manière par les colons.

Ce sont les townships dont il est ici question. Ce mémoire fut envoyé le 9 octobre 1883, et renvoyé par le Conseil privé au président du conseil et au ministre de l'intérieur, le 18 octobre 1883, mais autant que je puis le voir, sans aucun résultat. Rien n'a été déposé. En octobre 1883, il y eut une assemblée populaire des habitants de Prince-Albert, à laquelle étaient présentes plus de 150 personnes, et la 4^e résolution approuva le récent mémoire du conseil du Nord-Ouest, comprenant entre autres choses, ceci :

Insistant sur la nécessité d'avoir plus d'arpentage dans le district de la Saskatchewan du Nord.

La cinquième résolution avait rapport à une question de terres à bois :

Que cette assemblée a appris avec alarme que les terres sur le côté nord de la rivière Saskatchewan, en face de la ville de Prince-Albert, qu'on avait compris devoir être gardées comme terres à bois pour l'usage des colons, et qui depuis quelques temps ont été réservées pour des fins inconnues, sont maintenant arpentées et subdivisées en townships et en sections, pour la colonisation ou les fins de chemins de fer, dit-on — ce qui aura pour effet de priver les colons des moyens d'obtenir du bois pour les fins domestiques, excepté à de grandes distances et à grands frais.

Mais on ne produit rien. Et ordre a été donné d'en transmettre une copie à sir John A. Macdonald. Le 19 novembre 1883, il fut envoyé une pétition, signée par 31 personnes de Saint-Louis de Langevin — c'est la paroisse où sont situées sur le bord de la rivière, les terres de la Compagnie de Colonisation de Saint-Albert — à M. Duck, en ces termes :

Monsieur, — Les soussignés, résidents de la paroisse de Saint-Louis de Langevin, sur la branche sud de la Saskatchewan, ont l'honneur de vous faire l'exposé suivant de leurs griefs, au sujet des terres qu'ils occupent.

Plusieurs d'entre nous se trouvent ici depuis les années 1879-74 et 75 ; d'autres en plus grand nombre depuis 1880. Nous avons tous tant que nous sommes pris les terres que nous habitons suivant le modèle suivi autrefois sur les terres de la rivière Rouge et Assiniboine, savoir, en lots de rivière.

Dans l'automne de 1880, nous avons envoyé une pétition au ministre de l'intérieur à Ottawa, lui demandant de nous accorder un arpentage spécial, en lots de rivière, tel qu'accordé à l'établissement de Prince-Albert, et à une partie de l'établissement de Saint-Laurent. Nous avons tous signé cette pétition, sans excepter M. Michel Canny, qui a depuis entré sa terre à votre bureau en lot carré, et contre l'action duquel nous protestons hautement par les présentes.

Je n'ai pas vu cette pétition qu'ils disent avoir envoyée en 1880. Elle n'est pas produite :

Depuis cette époque nous avons adressé de nouvelles pétitions pour le même objet en différents temps, en appuyant notre demande de l'influence de toutes les personnes haut placées qui voulaient s'intéresser à nous, comme M. Joseph Royal, M. P., L. H. Macdonald, M. O. N. O., L. Clark, Sa Grâce Monseigneur Grandin et le Rév. Père Leduc.

Enfin, le printemps dernier, le Père Leduc, qui avait été envoyé en délégation à Ottawa par la population d'Edmonton et de Saint-Albert, nous a montré la réponse du gouvernement, qui promettait un arpentage spécial pour toutes les terres habitées de la Saskatchewan. Depuis ce temps nous avons attendu en vain ce nouvel arpentage.

Nous voulons voir cette lettre que le Père Leduc a montrée à ces gens. Mais elle n'est pas produite :

Comme nous l'avons dit au commencement, plusieurs d'entre nous ont occupé leurs terres assez longtemps pour avoir droit à des patentes, et cependant il n'y a pas encore eu moyen même de les faire inscrire à votre bureau.

Nous vous prions donc humblement de vouloir bien faire part au gouvernement que vous représentez des griefs en partie exposés ci-dessus, et de le prier d'y mettre un terme au plus vite pour le plus grand bien et

la tranquillité des sujets loyaux de Sa Majesté la reine d'Angleterre, qui se sousscriront ici

Vos très humbles serviteurs.

Il y a trente et une signatures sur cette pétition, dont seize habitent sur les terres de la Compagnie de Colonisation. Le 9 décembre 1883, M. Louis Schmidt et M. Baptiste Boucher, qui a été au nombre des blessés dans les combats, adressèrent une lettre à M. Duck au sujet de cette pétition, disant :

Depuis que la requête ci-jointe a été faite et signée, il est survenu des faits bien propres à redoubler l'inquiétude que nous éprouvions déjà à l'endroit de nos terres. A notre connaissance, un nommé Thomas Salter a encore été fait inscrire un quart de section de terre à votre bureau, et ce morceau de terre, situé à trois quarts de mille de la rivière, était déjà pris comme partie de lot de rivière, avec de l'ouvrage fait dessus, sur le bord de la rivière. Nous regrettons que le gouvernement ne vous ait pas fait part de son intention d'accorder des lots de rivière de manière que vous ne puissiez pas inscrire à votre bureau les terrains compris dans les lots de rivière. Nous espérons que vous ferez comprendre à votre gouvernement la véritable position où nous nous trouvons pour qu'il y mette un terme.

De sorte que la pétition est parvenue à M. Duck, avec cette nouvelle difficulté, et parmi les signataires se trouvent Maxime Lépine, un prisonnier; Baptiste Boucher, blessé; Isidore Dumas, tué; Charles Lavallée, blessé; William Irvine, blessé dans les récents engagements. Cette pétition et cette lettre ont été transmises au département le 17 décembre 1883, par M. Duck, qui dit :

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le dossier n° 921 de ce bureau, couvrant une lettre de M. Louis Schmidt et autres, ainsi qu'une pétition signée par un certain nombre d'habitants de la paroisse de Saint-Louis de Langevin, demandant un nouvel arpentage des terres sur la rivière Saskatchewan, dans les limites de la paroisse, en lots de 10 chaînes de front sur un plan semblable à celui qui a été adopté dans la paroisse de Saint-Laurent. Comme j'ai déjà exprimé mon opinion sur la convenance de ce nouvel arpentage, j'ai l'honneur de vous renvoyer à mes lettres précédentes sur le sujet.

De sorte que vous trouvez M. Pearce et M. Duck exprimant maintes fois leur opinion sur la convenance de ce nouvel arpentage, mais on n'en tient aucun compte. Aucune réponse n'est faite.

Eh bien, M. l'Orateur, les difficultés concernant les terres commencèrent à grossir, et le 1er février 1884, on rapporta qu'une assemblée des colons résidant à Sainte-Catherine avait été tenue le 21 janvier 1884. Un comité composé de William Kennedy, James Isbister et Thomas Swain fut chargé de préparer une pétition au gouvernement exposant les griefs de la population au sujet des terres et priant M. Pearce de les prendre en considération, et lui demandant d'envoyer la pétition au gouvernement.

Une résolution fut adoptée à l'effet que la population métisse du Nord-Ouest était injustement traitée en ne lui donnant pas les mêmes privilèges relativement aux concessions de terres et de scrips, que ceux dont jouissent leurs frères du Manitoba. A une assemblée subséquente, tenue dans la maison d'école de Lindsay, montagne du Daim-Rouge, ces résolutions furent approuvées et donnèrent au comité le pouvoir d'ajouter d'autres personnes à son nombre. Thomas Millar, Charles Adams, et W. Platt, secrétaire, constituèrent le comité. Une assemblée des colons de la branche sud fut tenue le 29 janvier. M. Andrew Spence fut appelé à la présidence, et M. Philippe Turner nommé secrétaire. On y lut et discuta la résolution passée à Sainte-Catherine et à la Montagne. On nomma un comité qui fut chargé de préparer une pétition au gouvernement, savoir, MM. A. Spence, W. McCorrister et Robert Stevens. On autorisa M. S. J. Jackson à obtenir la coopération des colons français dans l'adoption des résolutions passées aux diverses assemblées; mais autant que j'ai pu le voir, je ne trouve aucune de ces pétitions ou résolutions parmi les documents produits. Puis, le 19 janvier 1884, le Père Vegreville, missionnaire à Saint-Louis de Langevin, écrivit au capitaine Deville, inspecteur en chef des arpentages :

Je viens de voir l'inspecteur, M. Pearce. A ma grande surprise ce monsieur n'a pu répondre d'une manière satisfaisante aux questions que je lui ai adressées. Il s'est borné à me conseiller de vous écrire, promet-

M. BLAKE.

tant de le faire lui-même immédiatement. Il y a une douzaine d'années des colons se placèrent sur les bords de la branche sud de la rivière Saskatchewan. Vers la fin de l'hiver 1881, le missionnaire de Saint-Laurent (côté ouest de la rivière, s. 21, township 44, rang 1, O. 2.) ne suffisait plus pour la population qui augmentait et s'étendait au loin, je fus appelé à établir une nouvelle mission au Passage de Batoche, (township 43, rang 1, O. 3.) environ 8 milles plus haut que Saint-Laurent et sur la rive opposée (est par conséquent), qui se peuplait plus rapidement. La présence du missionnaire jointe aux avantages locaux de bonnes terres situées sur les bords d'une grande rivière, a induit ces pauvres gens à demander que leurs terres soient arpentées afin de les pouvoir faire inscrire et d'en obtenir la propriété au moyen de patentes. J'ai fait écrire moi-même à Ottawa plusieurs fois par M. Duck, A.T.F., à Prince-Albert, et toujours sans succès, au point que j'étais découragé moi-même et que plusieurs durent partir, les uns vendant leurs terres pour un prix fictif, les autres les abandonnant sans aucun dédommagement.

En février 1883, le Rév. Père Leduc et M. Maloney furent députés par le pays pour exposer nos plaintes et présenter nos demandes au gouvernement. On leur promit par écrit que les terres que nous occupons seraient arpentées en lots de rivière de 10 chaînes de front sur deux milles de profondeur, et que cet arpentage se ferait dans l'automne suivant (1883).

L'automne est passé, l'hiver s'avance. Que sont devenues ces promesses? Quelque arpenteur a-t-il été chargé du travail ou a-t-il failli à son obligation? C'est ce que nous demandons, et c'est aussi, monsieur, ce que je vous demande aujourd'hui.

Je ne vous adresse point, monsieur, ces questions seulement en mon nom ni au nom seulement des deux missions que j'ai fondées sur la rive droite de la branche sud de la Saskatchewan. Je vous répète ce que le R. P. Leduc et M. Maloney ont dit aux honorables membres du gouvernement l'hiver de 1883. Je vous redis ce que nos colons disent aux agents des terres à Prince-Albert. Je suis l'interprète fidèle de la population entière.

Veuillez, monsieur, considérer les conséquences d'un si pénible retard. Les colons ont formé et forment tous les jours des établissements sans connaître où passeront les limites de leurs futures propriétés. Ces limites, lignes droites et parallèles inflexibles, traverseront les champs, passeront dans les moissons, sépareront une ferme des champs qu'on relève, toutes choses inévitables pour ceux qui ont déjà bâti et qui bâtiront encore jusqu'à ce que l'arpentage se fasse. Que d'inconvénients graves? Que d'effets déplorables? Les trois quarts de ces misères pourtant auraient été évités, si l'arpentage eût été fait dès qu'il a été demandé et promis.

J'espère, monsieur, que les malheurs qui pèsent si lourdement sur notre population auront fin immédiatement; d'autant plus qu'un mot de votre part suffit. Vous aurez la bonté de rappeler aux arpenteurs chargés du travail que cette partie du pays presse beaucoup plus que d'autres places qui ne sont pas encore en voie de se coloniser. Et si les arpenteurs n'étaient pas encore désignés, il y en a assez dans le pays pour que vous puissiez en désigner quelques-uns pour aller sur les lieux et rendre le monde content et satisfait, autant que les choses le permettent.

Je vous entends, monsieur, me dire de prendre patience; qu'avec le temps tout ira bien. Ce sont là des mots, que, permettez-moi de vous le dire, je ne puis admettre; le temps est passé; en voilà la double preuve.

Prince-Albert s'est établi en même temps que cette colonie commençait. Il y a longtemps que les habitants de Prince-Albert ont eu leurs terres arpentées et ont reçu leurs patentes.

En second lieu, je ne voudrais pas qu'on pût dire qu'il y a dans ce pays des places où les immigrants sont traités comme des flotes. En face de la mission que j'établis, c'est-à-dire sur la rive nord, tp. 45, r. 27, et 28, 2, il n'y a que deux familles, et déjà dans les deux townships les carrés riverains ont été changés en lots de rivière. Je les vois marqués sur la carte. Depuis 10 ans il y a quelques familles qui peuplent la rive sud; elles sont maintenant une trentaine; l'été prochain la place va manquer pour une partie de ceux qui ont promis de venir, et il n'y a pas un lot de rivière arpenté. Que feraient les immigrants s'ils savaient que dans ce pays ils peuvent être traités avec une partialité si inouïe?

Si j'étais sur les lieux, je pourrais faire signer cette lettre par les pères de famille représentant une population de deux mille âmes (2,000), mais je préfère vous l'envoyer immédiatement, espérant recevoir votre réponse avant le départ de M. Pierce.

Le 14 février, M. Deville, à qui cette lettre était adressée, la transmit au sous-ministre, avec la lettre suivante :

Je désire attirer votre attention sur le paragraphe disant que l'an dernier le Rév. P. Leduc et M. Maloney obtinrent du gouvernement des assurances écrites que les terres occupées par les colons français sur la branche sud de la Saskatchewan seraient divisées en lots de rivière. Je ne suis pas en état de dire si c'est le cas ou non, mais je sais qu'une promesse semblable a été faite pour les établissements de la Saskatchewan, d'Edmonton et de Prince-Albert.

Ainsi nous avons, dans ces documents que je viens de lire, la preuve du fait que cette promesse a été faite pour l'établissement que représentaient le Père Leduc et M. Maloney :

On pourrait facilement faire droit aux désirs des colons sans inconvénient ou préjudice pour le gouvernement, en adoptant la ligne de conduite suivante :

(1) Si l'inspecteur des agences, lorsqu'il est sur les lieux, se convainquit que la grande majorité des colons d'un township désire des lots de

rière, il devrait alors avoir le pouvoir d'ordonner que chaque établissement faisant face à la rivière dans ce township se composera de quatre quarts de quarts de sections, formant un lot de vingt chaînes de largeur sur un mille de profondeur. (2) Excepté lorsque tous les occupants d'une section préfèrent la faire diviser en quarts de section, dans ce cas leur requête devrait être accordée. (3) Excepté lorsque tous les occupants de deux sections désirent que les lots aient dix chaînes de largeur sur la profondeur de deux milles des deux sections, dans lequel cas leur requête devrait aussi être accordée.

Un lot de vingt chaînes de large sur un mille de profondeur serait décrit dans la patente comme étant composé de quatre quarts de section. Un lot de dix chaînes de large sur deux milles de profondeur serait décrit comme les moitiés ouest, est, nord ou sud de huit quarts de quarts de sections. On trouverait facilement les superficiels en référant à ce bureau.

Le 10 mars le secrétaire du département écrivit à M. Deville la lettre suivante :

Une copie de votre lettre et une traduction de celle du Rév. Père Vegreville ont été transmises à monsieur le commissaire Walsh, avec une déclaration que le ministre approuve votre recommandation, et une demande de donner à l'inspecteur des agences des terres fédérales des instructions en conséquence.

Dans l'interval, d'autre correspondance s'échangeait sur le sujet, et M. Pearce lui-même, le 17 janvier 1884, avait écrit au ministre de l'intérieur. Il dit :

J'ai l'honneur de vous faire rapport que j'ai reçu aujourd'hui la visite du Rév. Père Vegreville et de l'honorable Charles Nolin, au sujet de l'arpentage en lots de rivière des terres qui bordent la branche sud de la rivière Saskatchewan, dans les townships 45, rangs 27 et 28, à l'ouest du 20^{ème} méridien, et des townships 44, et des rangs à l'ouest du 30^{ème} méridien. Ils disent que le gouvernement avait promis que cette subdivision en lots de rivière serait faite l'an dernier, et qu'elle n'a pas eu lieu. A leur demande, j'ai promis de vous soumettre la question. Ils nous écriront eux-mêmes sur le sujet.

Le 10 mars 1884, le secrétaire du département écrit à M. Deville, lui transmettant une copie de cette lettre et lui posant cette question :

Veillez dire, pour l'information du ministre, à quel point en est rendue cette affaire, et quelles promesses ont été faites aux pétitionnaires ?

Le 12 mars, M. Deville répond.

Quelques lots de rivière ont été tracés dans les townships ci-dessus, mais la plus grande partie des bords des rivières ont été subdivisés en sections. Le Rév. Père Vegreville et l'honorable Charles Nolin veulent probablement parler d'une promesse faite par le ministre au Rév. M. Leduc et à M. Maloney, de diviser certaines terres en lots de rivière. Je ne sais pas si l'on a fait une semblable promesse ou non. Quant à la meilleure ligne de conduite à suivre, je vous renvoie à ma lettre du 14 du mois dernier, au député du ministre.

C'est la lettre que j'ai déjà lue. Le rapport de M. Pearce sur l'établissement de Prince-Albert contient ceci :

Deux classes de colons sont arrivés dans le district de Prince-Albert, venant du Manitoba, les colons de langue anglaise, composés en grande partie de Métis, et les colons de la langue française qui sont probablement Métis. Cette dernière classe s'est établie dans le voisinage de Stobart, au Lac aux Canards, et sur la branche sud. Ceux qui habitent ce dernier district n'ont pas encore fait inscrire leurs terres, et n'ont présenté aucune réclamation, parce qu'ils prévoyaient un nouvel arpentage du district en lots de rivière. Lorsque ce nouvel arpentage sera terminé, les colons feront sans doute inscrire leurs terres.

M. Pearce reçut du département le projet de M. Deville, que j'ai déjà lu, et en réponse il écrivit ce qui suit en mars :

Quo s'il (M. Pearce) avait personnellement le temps de faire un arpentage des propriétés de ces colons, il n'y a pas de doute que les inscriptions seraient accordées en subdivisions légales ou parties de subdivisions, de sorte que les intérêts de chaque personne seraient aussi bien protégés que si les terres étaient divisées en lots de rivière, mais qu'il n'avait pas le temps de faire ce que la recommandation suggère, bien qu'il aimerait beaucoup ce genre de travail. Il dit aussi qu'il croit, vu les pointes et les baies de la rivière, qu'on trouvera qu'aucune largeur régulière de terre ne satisferait ces gens ; que leurs améliorations se trouvent partout, qu'ils semblent déterminés à faire arpenter leurs propriétés en lots de rivière, et l'on trouvera qu'ils s'attendent à ce que les lignes tirées entre chaque lot soient clairement définies sur le terrain au moins." Voilà ce que M. Pearce dit avoir inféré des entretiens qu'il eût avec eux. De plus il essaya de leur expliquer comment on pourrait répondre à leurs désirs au moyen d'un arpentage en subdivisions, mais il craint qu'ils n'aient pas compris ce qu'il désirait leur faire connaître. De fait, c'est un sujet qu'il s'est donné beaucoup de peine à discuter avec d'autres formant la partie la plus instruite de la population ; mais ils répondaient invariablement : " C'est assez clair pour vous qui êtes arpenteur, mais c'est du grec pour nous."

Ces gens sont des colons de bonne foi, et comme tels ils ont ou auront un titre ; et s'ils veulent faire arpenter leurs terres d'une certaine ma-

nière, pourquoi le gouvernement s'y objecterait-il ? de fait, il est du devoir du gouvernement d'arpenter comme ils le demandent.

M. l'inspecteur Pearce dit de plus que ni l'agent ni ses aides ne connaissent assez en arpentage pour aller sur les lieux et partager ces terres en subdivisions légales ou en partie fractionnaire et recommander l'une ou l'autre de ces deux lignes de conduite : (1) D'envoyer sur les lieux avec l'agent un arpenteur qui pourrait faire à la grosse un examen des améliorations qui se trouvent sur chaque section, et alors les inscriptions pourraient être données par subdivision légale, de manière à conserver autant que possible à chaque personne ses améliorations ; (2) De tracer sur le terrain des lots de rivière en employant un arpenteur d'expérience considérable en ce genre d'ouvrage ; si l'agent et ses aides parlent l'anglais, tant mieux, et lui donner dans ses instructions une latitude suffisante pour pouvoir donner au lot une largeur telle que chaque réclamant conserve autant que possible ses améliorations. Dans les deux cas, il recommanderait de laisser ouvert l'espace réservé au chemin de township. Si on adopte le premier projet, il prend la liberté de conseiller de donner instruction au colonel Sproat, ou à J. O. Reid, A. T. F., qui sont actuellement sur les lieux, de commencer les travaux de concert avec l'agent et de lui aider, parce qu'il croit qu'en agissant ainsi on épargnerait beaucoup de temps et d'argent. Le tout respectueusement soumis.

Voilà ce que recommande un homme qui est sur les lieux, qui les connaît, qui a vu les terres et qui a discuté la question avec les gens, qui connaît les faits et les difficultés et qui suggère deux plans ; mais je ne vois rien dans les documents indiquant qu'on ait fait quoi que ce soit sur le sujet après le rapport de M. Pearce. C'était, remarquez-le bien, dans le printemps de 1884, et après qu'on eût réglé avec les colons de Prince-Albert. La question de l'arpentage du voisinage de Saint-Laurent, dans l'établissement des Métis, n'était pas encore décidée. Le 26 avril 1884, M. Louis Schmidt écrivait ce qui suit au ministre :

Je suis un des colons de la Saskatchewan, dans le district électoral de Lorne, qui depuis quatre ans ont envoyé pétition sur pétition à votre département demandant que leurs terres fussent arpentées en lots de 10 ou 20 chaînes de front sur un ou deux milles de profondeur, comme on l'a fait pour la colonie de Saint-Albert sur les branches nord et sud de la Saskatchewan. Je regrette de dire que jusqu'à présent on n'a pas encore accédé à notre demande, et qu'on ne nous a même pas transmis aucune réponse quelconque, et je suis forcé de dire qu'un semblable état de chose est presque intolérable.

La plus grande partie de ces colons, et je suis du nombre, ont habité et cultivé leurs terres depuis plus de trois ans, et devraient avoir droit à une patente de la couronne ; cependant, comme ils ont pris leurs terres tout près les uns des autres, et dans l'espérance qu'elles seraient divisées en lots de rivière, ils n'ont pu les faire inscrire dans le bureau de terres. Vous saisissez, monsieur, d'un coup d'œil, l'état réel des choses, et il m'est inutile d'occuper plus longuement votre temps précieux en entrant dans plus de détails. Je vous prie donc bien sincèrement, de régler cette affaire à la satisfaction d'un si grand nombre de loyaux sujets de Sa Majesté et de

Votre humble serviteur,
LOUIS SCHMIDT.

Cette lettre a été écrite le 26 avril 1884. La réponse n'a été faite que le 15 juillet 1884, et voici ce qu'elle contenait :

Je dois vous informer qu'immédiatement après le retour du Nord-Ouest du sous-ministre de l'intérieur, qui sera ici dans très peu de jours, votre lettre lui sera soumise afin qu'il puisse s'occuper de suite de cette affaire.

De sorte que même le 15 juillet on n'avait pas encore approuvé ce que M. Pearce avait conseillé pour satisfaire ces gens, et qu'on n'avait adopté aucune autre mesure pour régler cette question.

Le *Saskatchewan Herald* du 3 mai 1884, annonçait que le gouvernement avait rescindé l'ordre qui appliquait aux principales rivières du Nord-Ouest le système des lots de rivière étroits. Il disait :

Lorsque les plus anciens établissements de la Saskatchewan ont été fondés, on a pris les terres sans tenir compte d'aucune autre considération que celle d'avoir un front sur la rivière, et chacun arrangea ses lignes d'après la configuration du terrain. On a trouvé que ce plan gênait sérieusement l'arpentage officiel dans les territoires, et on l'a ignoré, excepté dans le cas de quelques établissements où on l'a concédé. L'hiver dernier les délégués d'Edmonton ont demandé avec instance de l'appliquer aux établissements qu'ils représentaient ; et le gouvernement pensant que les raisons qu'ils donnaient étaient également bonnes pour le reste du pays, acquiesça à leur demande et appliqua le système à toutes les rivières. Cependant, à mesure que les arpentages avançaient, il devint évident que les désavantages surpassaient de beaucoup aucun des bénéfices ou des commodités qu'on attendait de cette extension du système des lots étroits, et l'on décida de le discontinuer. Il y a beaucoup de terres accidentées sur les bords de la Saskatchewan, de sorte qu'en bien des endroits un homme pour-

rait avoir une terre ayant un front sur la rivière, et cependant être incapable d'atteindre l'eau. Il y aura toujours des terres accidentées et irrégulières sur les rivières, et nous croyons qu'en fin de compte le système rectangulaire donnera le plus de satisfaction.

Voici l'annonce de la discontinuation de cette pratique. Je ne discute pas maintenant l'opportunité de cette discontinuation pour ce qui concerne le district de la Saskatchewan, dans le but de discuter cette politique au point de vue général, mais je discute la discontinuation de cette pratique au point de vue de ceux qui se sont établis lorsqu'il existait une autre pratique, de ceux à qui l'on avait dit que c'était la règle, de ceux qui s'étaient établis suivant l'ancienne habitude du pays, au point de vue de ceux qui avaient accordé ce privilège aux habitants de Prince-Albert en 1878 et en 1879 à Edmonton, à Saskatchewan en 1883, et qui se le virent refusé, ou, dans tous les cas, à qui on ne l'accorda pas en 1883 et 1884. Le 17 juillet 1884, le *Manitoba*, après avoir discuté les réclamations des Métis aux titres des sauvages, dit :

La grande difficulté qu'éprouvent les Métis à obtenir d'abord l'arpentage de leurs terres conformément aux limites et à la forme actuelles de ces terres, la lenteur apportée à la confirmation de leurs titres et le quasi refus de leur accorder l'octroi demandé pour l'extinction de leurs droits comme sauvages sont aujourd'hui la seule cause de tout le mécontentement. Plusieurs requêtes ont été adressées à Ottawa, des délégués ont même été envoyés à la capitale à grands frais, et rien cependant n'arrive.

Eh bien, M. l'Orateur, tel était l'état des choses vers le milieu de 1884, lorsqu'on demanda à Louis Riel de venir; et maintenant je retourne au printemps et à l'hiver de cette année-là—au mois de février 1884, lorsque M. Pearce se rendit, après de longs retards, pour régler les réclamations de Saint-Albert et de Saint-Laurent.

Il avait mission de s'occuper de ces endroits. Il s'occupa de Saint-Albert, mais il ne s'occupa ni de Saint-Laurent, ni de Stobart, ni du Lac aux Canards, ni de Batoche, ni de Grandin, ni de Saint-Antoine de Padoue, ni de Saint-Louis de Langevin; et pourquoi ne s'en est-il pas occupé? Comme je vous l'ai dit, après avoir fait une enquête sur les réclamations des gens de Prince-Albert en janvier et février, il en fit rapport en mai; le ministre approuva en avril les règlements proposés, et lorsque les règlements étaient justes et raisonnables, tout était fini. Mais pourquoi M. Pearce n'est-il pas allé à Saint-Laurent et aux autres endroits pour régler les quelques réclamations présentées? C'est cette question d'arpentage et de plans qui l'ont empêché. Je vous lirai son télégramme de Saint-Albert en février 1884:—

Recueilli témoignages sur toutes les réclamations, excepté Saint-Laurent et les environs. Pas reçu de plans. Tous les réclamants parlent le français. Je propose que l'agent prenne les témoignages, lorsque les plans seront reçus, et les transmette au conseil des terres. Je me propose de partir pour Winnipeg mercredi, à moins d'ordres contraires. Je n'ai pas encore fait de rapport.

À la réception de ce télégramme, M. Hall écrit à M. Deville:—

Dans quel état se trouve l'arpentage de Saint-Laurent, sur la Saskatchewan? M. Pearce dit que les plans ne sont pas encore parvenus à l'agence de Prince-Albert, et naturellement tant qu'ils ne seront pas reçus, on ne pourra s'occuper des réclamations.

Il n'y a pas de réponse à cette lettre, et aucuns renseignements qui indiquent quand ces plans ont été reçus. Le secrétaire du département écrit à M. Pearce en accusant réception de son télégramme :

La recommandation contenue dans votre télégramme reçu de Prince-Albert, que l'agent de ce district soit chargé de recueillir les témoignages sur les réclamations des colons de Saint-Laurent, est approuvée.

M. Gauvreau a une grande expérience dans les affaires du département, et devrait être capable de recueillir les témoignages. J'ai envoyé chez l'inspecteur en chef des arpentages pour savoir à quel point en est rendu l'arpentage, et je vous le laisserai savoir aussitôt que j'aurai reçu sa réponse.

Je ne sais pas si M. Pearce a reçu ou non une réponse de M. Burgess, mais il n'a été produit aucune lettre informant M. Pearce du résultat de cette demande. Or, le gouvernement en mars 1879, approuva l'arpentage spécial de Saint-

Laurent, et cet arpentage ne fut ouvert aux inscriptions qu'en mars 1884, après le départ de M. Pearce de cet établissement, je suppose parce que les plans n'ont jamais été envoyés, et je suppose qu'ils ont été expédiés lorsqu'on a appris cette erreur; mais le gouvernement a eu entre les mains pendant quatre ans les règlements spéciaux approuvés, et cependant les terres n'étaient pas ouvertes. Quant aux colons dont les réclamations ont été entendues plus tard, de quarante à cinquante se trouvaient comprises dans cet arpentage spécial, et de trente à quarante entre la traverse de Gabriel et Batoche, de sorte que la majeure partie de ceux qu'on a entendus, se trouvaient compris dans l'arpentage spécial—they formaient environ la moitié des colons et ils n'ont eu la permission d'inscrire leurs terres qu'après le départ de M. Pearce de l'établissement en 1884, bien que les arpentages eussent été approuvés en 1879. Ces autres townships, ou du moins la majeure partie d'entre eux, ont été approuvés en septembre 1881; un en novembre 1883, et un autre en décembre 1882. Je ne puis dire pourquoi l'arpentage n'a pas été fait plus tôt à Saint-Laurent. Mais quant à répondre pourquoi aucune inscription n'a été faite dans les autres townships, je vous ai déjà montré que c'était parce que les habitants demandaient avec instance de reconnaître et de leur accorder la manière et la pratique suivant lesquelles ils s'étaient établis, comme on l'avait fait pour Prince-Albert, pour les gens de la branche nord, pour ceux d'Edmonton, de Saint-Albert, du Fort Saskatchewan, et parce qu'ils ne voulaient, et de fait, ne pouvaient pas, comme ils le comprenaient, se prévaloir de l'arpentage en township pour avoir des terres. M. Pearce nous a donné sa raison dans sa lettre de septembre 1883 que j'ai lue. Il dit que les inscriptions n'avaient pas été faites parce que les gens attendaient le nouvel arpentage, et la décision de ce nouvel arpentage était encore attendue lorsque M. Pearce s'y trouvait en février 1881.

Mais il y avait une autre raison. M. Pearce avait été l'agent en septembre 1883, à la suite de la bégue de Millar. Cependant l'agent local reçut instruction de faire une enquête et il la fit en mai 1884. Ces documents sont produits, mais l'enquête n'a nullement touché aux terres de Saint-Louis de Langevin, parce que c'est un sol sacré; c'étaient des terres de la Compagnie de Colonisation, on ne pouvait y toucher, et par conséquent il n'a été fait aucune enquête sur ces réclamations. Mais on en a fait une sur d'autres cas qui ont été réglés d'une manière ou d'une autre. Le premier règlement de quelques cas eût lieu dans le cours de chacune des années 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877 et 1878, et un bon nombre de règlements pendant chacune des années 1879, 1881, 1882 et 1883. Dans certains cas, comme le constatent les documents, il y avait de très grandes améliorations, et les noms d'un bon nombre de ces gens paraissent dans la liste des tués, des blessés et des prisonniers. Je ne sais pas sur quel principe on a fait le règlement, mais je ferai remarquer que si les arpentages eussent été faits et approuvés et les plans envoyés là-bas, l'enquête aurait pu se faire en février 1884, comme on avait intention de faire, comme M. Pearce était prêt à le faire, et comme il n'en a été empêché que par les circonstances dont je viens de parler. Puis en mai 1884, lorsque l'enquête s'est faite, l'excitation était encore plus vive; en juin 1884, Riel arriva dans le pays; ces plaintes, ces contestations et ces difficultés relatives aux terres en restèrent là, et l'agitation continua de grandir. Quelle était à cette époque, M. l'Orateur, la condition relative de l'établissement des blancs de Saint-Albert et de ceux des Métis de Saint-Laurent et des environs?

L'établissement blanc avait été écouté; il avait eu une enquête en janvier et en février; un rapport en mars et la décision du ministre en avril. Quelle était la situation dans le cas des établissements métis à Saint-Laurent? Ils n'ont rien eu avant mai; l'agent fit alors une enquête; il envoya son rapport et rien ne fut fait. M. Pearce n'a pas fait de rapport; on ne lui a pas demandé d'en faire; si l'on en croit

les documents produits, est-ce que les conseils de la prudence ordinaire n'auraient pas dû dire : Eh bien, dans le mois de mai vous aviez le rapport de l'agent sur les réclamations des colons métis ; envoyez votre rapport sur ces causes afin que nous puissions agir de suite et décider de leur avenir relativement à ces terres. Mais on ne lui a pas demandé de rapport—ce n'est constaté par aucun des documents produits—et de fait, il n'a pas fait de rapport avant le 17 octobre ; et alors son rapport était en retard, mais il serait arrivé à temps, si l'on avait agi d'après ce qu'il contenait. Le 17 octobre il a fait rapport sur Saint-Laurent, le Lac aux Canards, Batoche, Grandin, Saint-Antoine de Padoue, mais pas sur Saint-Louis de Langevin ; et ayant fait un rapport, qu'est-il devenu ? Il est parvenu à Ottawa et est resté enfoui dans le département. Pendant qu'on réglait en moins de trois semaines le rapport sur les colons blancs qui traitait de plusieurs centaines de cas, et établissait de nouveaux principes, ce rapport-ci, sur un très petit nombre de cas comparativement, moins de 100, traitant des anciens principes reconnus sur lesquels on avait basé les réclamations de Saint-Laurent, était gardé à Ottawa du 17 octobre 1884 au 9 février 1885, juste au moment où les difficultés s'élevaient ; au moment où les assemblées se tenaient, où l'agitation et l'excitation des esprits avaient lieu, et le 9 février enfin, le rapport fut approuvé par le télégramme suivant :

9 février 1885. Rapport du conseil des terres sur les réclamations de Saint-Laurent approuvé. Donnez instruction à l'agent de Prince-Albert de le mettre en vigueur.

Vous voulez en connaître la raison ? Tout ce que je vous ai dit depuis quelques heures vous montre que les mois de février et mars ont été des mois remarquables dans le département de l'intérieur. Il y avait eu des avertissements ; le recensement des Métis était fixé au 28 janvier ; le 4 février, le gouverneur Dewdney en fut averti ; et le 9 du même mois de février, ils ont trouvé le temps d'examiner les quatre-vingt-quinze réclamations des colons de Saint-Laurent, et de télégraphier qu'elles étaient approuvées. C'est sans doute à la suite de nouveaux avertissements qu'on n'a pas produit, mais la grâce est venue trop tard. Je répète de nouveau que je ne critique pas les décisions ; je discute le fait qu'on a rendu une décision. Elle a été rendue le 9 février ; à l'époque où elle parvint à l'agent, la population était à la veille de se révolter, et je remarque que la correspondance du *Mail* dit qu'on a trouvé dans la maison en partie détruite de l'un des rebelles, une lettre de l'agent l'informant du sort qu'il devait subir. Ainsi à cet égard il y a eu une apathie, un retard, une négligence, un délai et une incapacité des plus évidentes qu'on puisse imaginer ; car si vraiment il y eût un temps où les gens devaient être vifs, c'était à cette époque. Dans l'automne précédent, on avait réglé les réclamations des blancs ; celles des Métis ne l'avaient pas été. Ils s'agitaient et se plaignaient ; leur chef était au milieu d'eux, les excitant et les enflammant ; le gouvernement avait fait quelque chose pour les réprimer, devait-il ne rien faire pour leur rendre justice ? Non ; les papiers sont arrivés en octobre et ils restent une partie d'octobre, tout le mois de novembre, de décembre, de janvier, et jusqu'au 9 de février au département, sans que le gouvernement y touche, sans dire à ces gens qu'ils devraient avoir leurs terres, et à quelles conditions ils pourraient les obtenir. Et ainsi, je le répète, tant pour ce qui a rapport à leurs terres qu'au droit sauvage des Métis, tout ce que j'ai dit ne peut, je crois, être contredit avec succès. Dans des temps plus anciens et plus sévères, on aurait décrété d'accusation des hommes qui aurait conduit les affaires publiques du pays. Dans ces temps moins rigides, nous avons substitué les votes de censure, et je propose :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"il soit résolu,—Que dans l'administration des affaires du Nord-Ouest par le gouvernement actuel, antérieurement au dernier soulèvement, il s'est présenté des cas de négligence, de délai et de mal-administration d'une nature grave dans des matières affectant la paix, le bien-être et le bon gouvernement du pays.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je laisse à la Chambre et au pays à décider si l'honorable député, dans son long et élaboré discours, a établi son droit de censurer le gouvernement, s'il a prouvé que nous nous étions rendus coupables de négligence, d'oppressions, et de mauvaise administration. Mais il y a une chose sur laquelle il ne peut y avoir le moindre doute de l'un ou l'autre côté de la Chambre, c'est que l'honorable monsieur par son discours a fourni gratuitement aux avocats de Louis Riel un plaidoyer des plus habiles. J'ose dire qu'aucun des avocats de ce malheureux ne pourra énoncer ou produire d'arguments semblables à ceux que l'honorable monsieur a discutés aujourd'hui sans tenir compte des conséquences qui pourraient en résulter comme il le sait.

M. LISTER : Qui les a provoqués ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Vous pouvez ricaner, mais vous verrez, cette Chambre verra dans le discours des avocats de Riel, lorsque son procès aura lieu dans très peu de jours, que la substance, la base, le point culminant, et le fond de cette défense seront les discours de l'honorable monsieur. Et delà, dès le début. Depuis le commencement de cette session, chaque motion que l'honorable député a faite, chaque question qu'il a posée, chaque document qu'il a demandé—tout a été fait dans un seul but, dans le vil et misérable but de trouver à redire contre le gouvernement, plutôt que d'obtenir justice pour les gens du Nord-Ouest.

Je demanderai à cette Chambre si le discours de l'honorable monsieur n'a pas été d'un bout à l'autre une justification et une excuse de la révolte du Nord-Ouest ; une justification, une excuse du meurtre.

Quelques DÉPUTES : Non, non.

Sir JOHN A. MACDONALD : Une justification, une excuse de l'anarchie.

M. CAMERON (Huron) : Vous êtes les criminels.

Sir JOHN A. MACDONALD : Toute la conduite de l'opposition, chaque remarque qu'elle a faite dans cette Chambre et en dehors de cette Chambre, n'a eu d'autre objet que d'insulter le gouvernement sans s'occuper des conséquences d'une pareille conduite. Quel souci vont-ils des intérêts du Nord-Ouest, M. l'Orateur, pourvu qu'ils puissent faire du scandale ? Que leur importe que le Nord-Ouest en souffre ? Ils administreront un pays en banqueroute plutôt que de rester dans l'opposition. Voilà leur politique. Ils gouverneront en enfer plutôt que de servir dans le ciel.

Certaines choses sont pourtant de nature à attirer l'attention dans le discours de l'honorable monsieur, c'est qu'il n'a fait allusion que par accident aux événements antérieurs à 1878-1879. Oh ! comme il a été discret sur la politique du gouvernement dont tantôt il était ministre et tantôt ne l'était plus. De plus, M. l'Orateur, il n'a pas osé une seule fois, dans son discours de sept heures, dire que les prétendus griefs des Métis étaient fondés.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il est vrai qu'il a énuméré leurs griefs, qu'il est descendu dans les voûtes et dans la salle de lecture cherchant des vieux journaux de l'Ouest et citant des paragraphes de ces journaux pour prouver que le gouvernement avait mal agi. Il est vrai que chaque fois qu'il a cité ces paragraphes, il s'est écrié : Il n'y a pas de réponse, donc la réponse a été supprimée.

M. CAMERON (Huron) : Elles l'ont été aussi.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député de Huron-Sud—non, le député de Huron-Sud—il ne dirait pas cela, car il est un gentilhomme politiquement parlant—mais je crois qu'il se trompe. C'est l'honorable député qui siège en arrière de lui qui a dit cela.

Je disais que le chef de l'opposition n'a pas dit dans tout son discours qu'il était juste ou légal de placer les réclamations des Métis du Nord-Ouest sur le même pied que celles des Métis du Manitoba.

Pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Parce que le gouvernement dont il était membre a décidé solennellement qu'ils n'avaient pas droit à ces réclamations. Son gouvernement a déclaré que les Métis n'avaient pas plus de droits que les colons blancs ; mais que l'honorable monsieur fût ou non membre du gouvernement à cette date précise, alors que le gouvernement Mackenzie décrivit sa politique dans une dépêche solennelle qu'il (M. Blake) a entre ses mains et dont il a lu une partie ce soir, mais il ne l'a pas toute lue ; dans cette dépêche l'honorable député de Bothwell déclare que les Métis n'ont aucun droit.

L'honorable monsieur (M. Mills) ose-t-il nier qu'il ne l'a pas lue ou du moins qu'il n'en a pas lu une partie. Eh bien, M. l'Orateur, je vais la lire, une dépêche solennelle portant la date du 13 février 1878, écrite par le lieutenant-gouverneur d'alors, M. Laird. Je vais la lire en entier, cette dépêche, elle est adressée à l'honorable député de Bothwell, ministre de l'intérieur :

J'ai l'honneur de vous présenter ci-jointe la pétition de certains Métis de Saint-Laurent, au sujet de certaines matières affectant leurs intérêts dans ce pays. Leur pétition est adressée au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest ; mais comme elle se rapporte à des matières placées pour la plupart sous le contrôle du parlement et du gouvernement fédéral, l'on m'a requis de la transmettre au gouverneur général en conseil. J'espère que vous aurez la bonté de la soumettre au conseil aussitôt que possible.

Aussitôt que possible—l'honorable monsieur désire beaucoup que cela se fasse promptement :—

Si c'est l'intention du gouvernement de nommer de nouveaux membres dans le conseil du Nord-Ouest, la requête des pétitionnaires demandant qu'ils soient choisis parmi les anciens habitants du pays est bien digne de considération. Il est important que la politique concernant les terres suivie par le gouvernement à l'égard des anciens colons et autres demeurant dans le territoire depuis plusieurs années, soit connue. Il me semble qu'ils ont droit à quelque moyen plus facile et plus prompt.....

Plus prompt!.....

d'acquiescer un titre à un établissement que les dispositions de l'Acte des Terres Fédérales concernant les homesteads. Pour prévenir des contestations entre voisins, il est grandement désirable que les arpentages des terres le long des principales rivières, soient faits avec toute la diligence possible.

Veuillez déposer cette carte sur le bureau et voir quelle diligence l'on a apportée aux arpentages.

Quant à la demande de secours, sous forme de semence, d'instruments aratoires, etc., elle est semblable à la demande qui a été faite par les Métis de la Rivière de l'Arc durant les négociations du traité des Pieds-Noirs, requête que je vous ai transmise et recommandée à l'attention favorable du gouvernement.

Cela est signé par M. Laird. Voici, M. l'Orateur, la réponse du gouvernement, à laquelle l'honorable monsieur a fait en partie allusion, mais qu'il n'a pas lue en entier :—

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 18 mars 1878.

Le gouvernement a abandonné le pouvoir, je pense, en octobre 1878.

Un DÉPUTÉ : En septembre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, en octobre. Il aurait dû le faire en septembre, mais il ne l'a pas fait.

Monsieur, —J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, n° 47, du 13 ultimo, transmettant une pétition que vous ont adressée certains Métis de la paroisse de Saint-Laurent au sujet des diverses affaires qui affectent les intérêts des Métis dans le Nord-Ouest. Vous êtes prié d'annoncer aux signataires de la pétition que je présenterai leur pétition avec un très grand plaisir—

M. Mills aura beaucoup de plaisir ; je lui demande pardon, le ministre de l'Intérieur du jour aura beaucoup de plaisir—

À Son Excellence le gouverneur-général en conseil. Dans l'intervalle, s'il était nécessaire de nommer d'autres membres encore au conseil du Nord-Ouest, je serai en état de demander que d'anciens résidents du Nord-Ouest soient nommés—

non élus

Sir JOHN A. MACDONALD

à ce poste, et que l'un d'eux, si possible, soit d'origine française.

L'opportunité de faire une loi qui fournisse aux Métis des moyens plus prompts de se procurer des titres que ceux que leur offre l'acte des terres fédérales a, depuis quelque temps, attiré mon attention.

Eh bien, il est entré en fonction en 1873.

M. MILLS : Non.

Sir JOHN A. MACDONALD : Eh bien ! le gouvernement est arrivé au pouvoir en 1873, et je suppose que son prédécesseur n'était pas muet ; son prédécesseur était aussi capable que l'honorable monsieur lui-même ; il avait la même responsabilité, et l'honorable monsieur lui ayant succédé au même ministère, a assumé toute la responsabilité de ce que son prédécesseur avait ou n'avait pas fait.

Relativement à la demande d'un arpentage prochain le long des principales rivières, je dois vous dire d'annoncer aux pétitionnaires que l'arpentage des terres a déjà été fait en partie et sera continué aussi rapidement que le permettront les fonds à la disposition du gouvernement.

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez ! écoutez !

Sir JOHN A. MACDONALD : Exactement ; mais ce gouvernement n'a pas jugé à propos de demander de fonds ; s'il en avait demandé, il en aurait reçu. Les choses en resteraient là.

La demande des pétitionnaires que le gouvernement les aidât à acheter des instruments aratoires, des grains, etc., je dois le dire, ne me semble pas devoir être accordée. Je ne comprends pas comment les Métis peuvent réclamer qu'on les traite sous ce rapport, autrement que les colons blancs des territoires.

J'approuve les remarques de l'honorable monsieur.

Les Métis qui, sous certains rapports, ont l'avantage sur les colons blancs, devraient comprendre la nécessité pour eux de se fixer dans quelque localité et d'employer toute leur énergie à l'agriculture et à l'élevage du bétail ; et dans ce cas on leur assignerait des terres comme aux colons blancs. Mais au delà de ce point ils ne doivent point s'attendre à ce que le gouvernement leur aide. Les pétitionnaires, en supposant que le gouvernement a donné des instruments aratoires et des grains à quelque autre classe de colons blancs du Nord-Ouest sont dans l'erreur. On a avancé de l'argent dans quelques cas à certains colons à la condition expresse que cet argent serait remboursé au gouvernement par ceux auxquels il était prêté. Je puis ajouter que le résultat de cette démarche n'a pas engagé le gouvernement à recommencer.

Il y a cette dépêche dans laquelle l'honorable ministre de l'intérieur, administrant les affaires du Nord-Ouest, dit aux Métis qu'ils n'ont pas à cette époque plus de droit que les colons blancs, et qu'étaient alors les réclamations des colons blancs ? Tout simplement que tout homme âgé de 18 ans et plus allant des autres provinces s'établir au Nord-Ouest, obtiendrait 160 acres de terre, et que s'il cultivait sa terre pendant trois ans, il pourrait obtenir des lettres patentes. C'étaient les réclamations et les seules réclamations qu'eût le blanc qui se rendait là d'Ontario, de Québec et de toute autre province du Canada ; il pouvait obtenir 160 acres gratuitement, et s'il voulait acheter, il pouvait avoir 160 acres de plus en vertu du droit de préemption.

L'honorable monsieur déclare donc que les Métis n'ont pas d'autres droits que ceux-là. Rappelez-vous que l'honorable monsieur dit, et dit très à propos, que les Métis ont, sous certains rapports, un grand avantage sur les nouveaux colons qui immigrent dans ce pays.

Il dit que les Métis, qui, sous certains rapports, ont un avantage sur les nouveaux colons, devraient être convaincus de la nécessité de se fixer dans des localités. Les Métis connaissaient les conditions et les effets climatiques du pays, et ils savaient que s'ils ne cultivaient pas la terre, ils auraient à chercher ailleurs leurs moyens de subsistance. Ils connaissaient le pays ; ils y étaient nés et y avaient été élevés.

La vérité, c'est que le mécontentement qui s'est élevé au Nord-Ouest a eu d'autres racines plus profondes que le seul mécontentement que les Métis et autres ressentent en n'obtenant point leurs patentes et leurs droits. Le mécontentement est aussi ancien que le transfert de cette contrée au Canada par la Compagnie de la Baie-d'Hudson. D'abord, les gens de la Compagnie de la Baie-d'Hudson furent très

mécontents de ce que la compagnie les détrônait ainsi. C'étaient les gens les plus influents du pays, les souverains de la contrée, et ces gens firent tout ce qu'ils purent secrètement faire pour empêcher le gouvernement de prendre possession du pays.

Ce mécontentement se communiqua aux blancs, aux Métis, et peut être jusqu'à un certain point aux sauvages.

Il continua toujours à augmenter d'année en année. Jamais les Métis n'ont été contents de la cession de la contrée au Canada. Ils étaient consentants de rester libres sous la Compagnie de la Baie-d'Hudson, mais ils ne voulaient pas passer sous la domination du Canada. On sait qu'en 1870 il en résultait un soulèvement. La révolte fut réprimée, mais le sentiment qui l'avait fait naître resta au fond des cœurs, et en 1874 M. Gabriel Dumont était encore rebelle.

C'est avec beaucoup de respect que je parle de monsieur Gabriel Dumont. Je parle de lui avec un grand respect, parce qu'il s'est conduit comme un brave, bien qu'il fut un rebelle et qu'il ait commis des crimes pour lesquels, s'il est trouvé coupable, advenant son procès, il devra payer de sa vie. Cependant, tout le monde doit avoir pour lui un respect qu'on n'aura certainement pas pour Louis Riel.

En 1874, Gabriel Dumont formait un gouvernement provisoire. Il ne fut jamais satisfait de vivre sous la couronne britannique; et il a une lettre du gouverneur Morris, en date du 22 juin 1871, contenant un rapport de John McKay parlant de la conduite de Gabriel Dumont. Or l'honorable monsieur parle de John McKay comme d'un homme honorable, et il est aussi, je crois, un homme respectable; et M. McKay à cette époque disait que Dumont travaillait à former un gouvernement dans lequel il serait président. Depuis, ce sentiment s'est conservé. Les réclamations des Métis ne sont qu'un prétexte, le désir véritable des hommes comme Dumont était de briser le lion qui unissait leur pays au Canada et le rendre indépendant d'une manière ou d'une autre. Tous les griefs qu'on a allégués ne sont que purs prétextes pour couvrir un principe enraciné dans l'esprit du peuple de cette contrée, celui de constituer un gouvernement indépendant pour le Nord-Ouest.

Or, j'ai parlé des actes faits par le gouvernement de l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie). J'ai eu une dépêche de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) lorsqu'il était ministre de l'intérieur, dans laquelle il démontre que les Métis, en tant que Métis, n'avaient pas plus de réclamations que les blancs.

Mais, M. l'Orateur, on a prétendu que le gouvernement avait négligé les réclamations des Métis, que le secrétaire d'Etat avait fait une affirmation malheureuse et inexacte en disant que les Métis n'avaient pas eu recours à leur droit de réclamer par pétition, et l'honorable monsieur a cité plusieurs pétitions du Nord-Ouest venues avant la chute du gouvernement qui nous a précédés, et il demande comment il se fait que nous ayons été assez aveugles pour ne pas savoir qu'un semblable état de choses existait. C'est là de l'histoire ancienne, M. l'Orateur, comme l'a dit l'honorable monsieur.

Ces plaintes furent formulées avant 1878, et c'est le ministère dont faisait partie l'honorable chef de l'opposition aujourd'hui qui a dit dans sa réponse que les Métis n'avaient aucune réclamation à faire, pas plus que les blancs qui avaient été s'établir dans le Nord-Ouest. L'honorable monsieur a lu et cité, comme s'il se fût agi d'un document condamnant le gouvernement, une lettre signée par M. Mathew Ryan, ex-doyen magistrat stipendiaire au Nord-Ouest, mais qui ne l'est plus, dans laquelle, parlant des droits des Métis du Nord-Ouest, il dit :

Ayant été nommé magistrat stipendiaire le 1er juin 1876, pour les territoires du Nord-Ouest, je fus aussi averti par le ministre de la justice que ma commission pour m'enquérir des réclamations de terrains, devait être considérée en force pour une année encore, afin de permettre aux Métis du Nord-Ouest, incapables de se rendre auprès des commissaires du Manitoba, de faire valoir leurs réclamations devant moi. Dans

l'accomplissement de ce devoir, je découvris qu'un grand nombre de Métis n'avaient aucune réclamation en vertu de l'acte parce qu'ils ne résidaient pas dans le Manitoba lors de la cession, 15 juillet 1869. Je puis ajouter que l'exclusion cause beaucoup de mécontentement. Je ne manquai pas de presser qui de droit, à plusieurs reprises, d'appliquer le remède que demandait la situation.

A qui se sont-ils adressés ? Aux honorables messieurs de la gauche. Dans le cours des années 1876-77 et 78 ils en ont appelé au gouvernement composé des honorables messieurs de la gauche; et il dit qu'ils en ont appelé à plusieurs reprises. Il a fait des demandes répétées en faveur de ces pauvres gens, mais aucune mesure n'a été prise par les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre pour remédier aux griefs des Métis. Comment pouvaient-ils y remédier ? L'honorable ministre avait déclaré que les Métis n'avaient aucune revendication à exercer, et il ne pouvait conséquemment prendre des mesures pour les régler. De 1873-74 à 1878, pas une mesure n'a été prise par le gouvernement pour écarter les mécontentements, s'il y en avait, ou remédier aux griefs, s'il en existait; pas une démarche n'a eu lieu pour que les revendications de ces pauvres gens, pour lesquels l'honorable monsieur a tant de sympathies, fussent prises en considération ou qu'on répondît à leur pétition.

L'honorable monsieur a lu plusieurs documents, dont, dit-il, quelques-uns n'ont pas eu de réponse, ou, d'après lui, ces réponses ne figurent pas parmi les documents. En janvier ou février 1878, une pétition demandant le redressement des griefs fut présentée au gouvernement de l'époque; mais ce gouvernement, avant sa chute, n'accusa pas même réception de la pétition.

Maintenant, quelle était la situation quand nous arrivâmes au pouvoir en 1878. Nous vîmes que le gouvernement précédent n'avait pris aucune mesure, qu'il n'avait voulu ni écouter ni discuter les griefs des Métis. En 1869, nous avons fait l'acquisition de ce pays, et en 1870 le Manitoba fut constitué en province.

Plusieurs se rappellent, et ce sont des faits qui appartiennent à l'histoire du pays, qu'en 1870, afin d'obtenir la paix, la tranquillité et l'ordre, et de fait, pour entrer paisiblement en possession du pays, on dut conclure un arrangement qui nous donna la possession, le contrôle de cette province. Pour en arriver là, le gouvernement d'alors entama avec certains délégués de la province du Manitoba des négociations qui aboutirent à l'acte de 1870, qui constituait la province du Manitoba.

Cet acte stipulait qu'afin d'éteindre les titres des sauvages, 1,400,000 acres de terre seraient accordés aux familles des Métis établis dans cette province. Il ne s'agissait pas tant de savoir s'ils avaient ou non droit à ces terres, que de faire un arrangement avec les habitants de cette province, afin de constituer une province de fait, dans le but d'y faire pénétrer la loi et l'ordre et d'affirmer la souveraineté de la Confédération. La Compagnie de la Baie-d'Hudson avait garanti certains droits et reconnu certains titres aux terres le long de la rivière Rouge et de l'Assiniboine, et après des calculs minutieux on a pensé que 1,400,000 acres de terre suffisaient amplement à compenser ce qu'on appelait l'extinction du titre sauvage.

Cette expression était incorrecte, ce que les Métis ne voulaient pas être des sauvages. S'ils n'étaient pas sauvages, ils iront avec les tribus; s'ils sont Métis, ce sont des blancs, et à l'égard de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et du Canada, ils occupent exactement la même position que s'ils étaient tout à fait blancs. C'est en vertu de ce principe que l'arrangement a été conclu et la province constituée. Tous les colons blancs qui n'avaient pas perdu leurs terres par défaut d'occupation ou par acquiescement tacite à l'ancienne province d'Assiniboia, eurent la permission de garder leurs terres. En ce qui concernait les Métis, 1,400,000 acres de terre furent réservées dans le but de répondre à leurs réclamations.

Le lieutenant-gouverneur Archibald, le premier gouverneur de la province, fut chargé de faire un recensement, et rapport fut fait qu'il y avait 10,000 familles métisses qui avaient droit à ces terres. Si on s'en était tenu à ce recensement il n'y aurait pas eu de difficultés.

C'était un recensement aussi exact qu'il était possible d'en faire dans un nouveau pays, ne possédant pas d'institutions municipales ni de moyens d'énumérer les habitants un par un. Mais c'était un recensement exact, et l'on avait assigné 1,400,000 acres de terre pour répondre aux réclamations des Métis; et si ce recensement avait été approuvé, il n'y aurait jamais eu de soulèvement. Mais quand nous abandonnâmes le pouvoir on jugea nécessaire de détruire tout ce que nous avions fait. Il plut au gouvernement qui nous succéda de dire qu'il n'y avait pas 10,000 Métis dans cette province, et il ordonna un nouveau recensement; il nomma M. Matthew Ryan et M. Machar—ce dernier est un homme au sujet duquel l'honorable député de Huron-Sud connaît quelque chose—dans le but de défaire, je ne veux pas dire de défaire, mais d'écartier le recensement que l'on avait déjà fait. C'est le cas, M. l'Orateur, si on s'en était tenu à ce premier recensement, il n'y aurait pas eu de difficultés. Mais cela ne faisait pas l'affaire des honorables messieurs d'accepter ce recensement, de sorte que les réclamations des Métis furent achetées par des spéculateurs blancs et devinrent une malédiction au lieu d'un bienfait; on me dit qu'on peut voir encore la preuve de ce fait dans les environs de Winnipeg, où au lieu de voir de jolies fermes, la terre est vacante et non défrichée, parce que c'est la terre achetée du Métis porteur d'un certificat par les spéculateurs, pour une bagatelle.

Puis, M. l'Orateur, après avoir passé la législation nécessaire pour constituer la province du Manitoba, en 1870, le parlement réserve 1,400,000 acres de terres pour distribuer aux enfants des Métis, résidant dans la province à la date du transfert, laquelle date, pour les fins de l'acte fut fixée au 15 juillet 1870. On se procura une liste de ceux qui avaient droit à cette répartition au moyen d'un recensement fait par le lieutenant-gouverneur Archibald en décembre 1870. Ce recensement en portait le nombre à 10,000. On décida alors d'accorder à chaque Métis une concession gratuite de 140 acres de terres pour éteindre le titre des sauvages. Mais on souleva la question de savoir si l'interprétation légale de l'acte du Manitoba permettait aux chefs de familles d'obtenir une part des 1,400,000 acres réservées par l'acte. Cette question ayant été soumise aux avocats de la Couronne, ils décidèrent que les chefs de familles métis n'avaient pas ce droit; et le gouvernement du jour conclut alors qu'il y aurait une telle réduction dans le nombre des personnes admises au partage, conformément à la décision des avocats de la Couronne, que cela permettrait aux enfants des chefs de familles métis, nés à l'époque du transfert, de recevoir une concession de 190 acres chacun. Le titre sauvage des chefs de familles métis fut éteint, en vertu d'un acte passé en 1874 (37 Vict., chap. 20) par l'émission de certificats de \$120 à chacun, c'est-à-dire, à sa mère comme au père. Par le recensement fait sous la direction du lieutenant-gouverneur Archibald, une concession de 190 acres fut faite à chaque enfant métis, en 1873, toutes les terres affectées à cette fin ayant été préalablement arpentées dans ce but. On se rappellera cependant que dans l'automne 1873, il y eut un changement de gouvernement, et ceux qui devinrent alors responsables de l'administration des affaires publiques conformément à leur tactique habituelle de renverser ces actes de leurs prédécesseurs, et aussi afin de créer des emplois pour leurs partisans affamés, se hâtèrent d'en arriver à la conclusion que le recensement des Métis n'était pas suffisant et qu'il fallait en faire un nouveau; conséquemment, en mai 1875, près de deux ans après que la question fut réglée d'un façon satisfaisante, une commission composée de M. Mathew Ryan et M. Machar fut envoyée dans les diverses paroisses.

Sir JOHN A. MACDONALD

Les commissaires soumièrent leur premier rapport au gouverneur général en conseil en mars 1876, et en l'examinant, on voit que les commissaires y déclarèrent qu'il est incomplet et que l'agent des terres fédérales à Winnipeg était autorisé à continuer ces recherches. Par suite de l'état incomplet de la liste, le chiffre réel des enfants métis établis qui avaient droit à leur part dans les 1,400,000 acres était de beaucoup diminué; malgré toutes ces erreurs, le gouvernement préféra le travail de ses propres énumérateurs incompetents, accompli de la manière la plus négligente, environ six ans après le transfert, au recensement fait avec soin sous la surveillance de M. Archibald, immédiatement après le transfert et alors qu'il était naturellement plus facile de constater les faits qu'à l'époque de la compilation faite par MM. Ryan et Machar.

Le chiffre réel des réclamants, suivant MM. Ryan et Machar, était de 5,088. En 1876, l'agent des terres fédérales en signala 226 autres. Vers le même temps, le ministre de l'intérieur d'alors en vint à la conclusion que 500 autres Métis auraient probablement droit de participer à cette répartition, et avec une singulière générosité de cœur, il décida de donner à chaque enfant métis qui avait droit à sa part de cette réserve un titre gratuit pour 240 acres. Ceci paraissait libéral de prime d'abord, mais comme question de fait, avant cette date, et désespérant de jamais obtenir leurs lettres patentes, la plupart des réclamants avait vendu leurs droits pour une bagatelle à des spéculateurs amis du gouvernement, et c'est envers ces derniers, et non envers les Métis, que le gouvernement se montrait aussi généreux.

Si l'on veut la preuve de ce fait, on peut la trouver facilement dans la répartition des terres, et dans le fait que lorsque le gouvernement actuel remonta au pouvoir en 1878, il constata non seulement que les Métis de Saint-Boniface, Saint-Norbert, Saint-François Xavier, Baie Saint-Paul et Saint-Agathe, qui comptaient plus de la moitié de la population métisse à laquelle on devait distribuer des terres de la réserve, n'avaient pas reçu leurs lettres patentes, mais que la répartition n'avait pas même été faite. Ainsi, M. l'Orateur, nous voyons que le gouvernement d'alors a diminué le chiffre des Métis, et qu'au lieu de 150 ou 190 acres de terres aux Métis, il en a livré 240 aux spéculateurs qui disaient avoir acheté des Métis. Et que voit-on aujourd'hui? Que la différence des cinq mille et des dix mille Métis est maintenant dans les prairies et réclame les terrains dont les honorables messieurs de la gauche les a dépouillés. Ils réclament aujourd'hui les terres et trouvent un avocat dans la personne de l'honorable député de Durham (M. Blake). Ils réclament les terres qu'ils devraient avoir depuis longtemps; ils réclament ce qu'ils auraient dû avoir raisonnablement, si le gouvernement de cette époque avait accepté le recensement fait sous la surveillance de M. Archibald, au lieu d'en réduire le chiffre de moitié afin de doubler les bénéfices de leurs amis d'alors. Mais, M. l'Orateur, pour parler un peu plus au long de la conduite du dernier gouvernement, qu'on me permette d'appeler l'attention de la Chambre, pour un instant, sur la conduite suivie par le ministre de l'intérieur par l'entremise de son propre fonctionnaire, M. Ryan. M. Ryan était un des commissaires nommés pour s'enquérir des réclamations que les Métis de là pouvaient avoir dans le Manitoba. M. Ryan télégraphia ou écrivit au département pour lui demander la permission de s'enquérir des réclamations des habitants de là. Il demanda la permission de parcourir le pays et de régler les réclamations. Qu'a répondu le ministre? Vous ne ferez rien de tel, a-t-il répondu. Ainsi que la chose a été constatée par les documents qui ont été lus en partie par le chef de la gauche, on voit que M. Ryan avait été d'abord nommé avec M. Machar. Plus tard, sa commission a été étendue et on lui a dit d'aller trouver les réclamants et de voir ce que l'on pouvait faire. M. Ryan, entre autres télégrammes, envoya le suivant:

28 juin 1878.—Les Métis me pressent. Le délai pour faire l'enquête sera-t-il prolongé ?

M. Laird télégraphia de Battleford :

24 juin 1878.—Le délai pour l'enquête des réclamations des Métis en vertu de l'ordre du 14 juin 1876 est écoulé ; je recommande que le délai soit prolongé d'une année ; M. Ryan est maintenant ici ; les réclamants attendent une réponse.

Cette prolongation de pouvoirs fut refusée, et jamais l'enquête ne fut faite.

M. MILLS : L'honorable monsieur sait que le délai fut prolongé et que M. Duff fut nommé.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je trouve aussi ce document écrit par M. Codd, agent des terres fédérales à Winnipeg, le 16 mars 1877 :

J'ai l'honneur de soumettre à votre considération le document suivant du commissaire de police Ryan. La chose n'étant pas de celles que n'impose mon devoir, permettez-moi de faire remarquer qu'il ne semble pas bien pour le gouvernement de forcer les Métis à prouver leurs réclamations.

C'est le conseil de M. Codd. La lettre porte les mots suivants, écrits en travers les lignes, et de l'écriture de l'honorable député de Bothwell, alors ministre de l'intérieur :

Il est inutile de chercher ceux qui ont des réclamations à faire valoir. S'ils ont souci de leurs intérêts, ils se présenteront eux-mêmes pour les établir.

Et voici comment tous les droits, toutes les réclamations de ces gens étaient méconnus quand nous arrivâmes au pouvoir. Il a été dit que ces gens n'avaient pas des droits plus étendus que les blancs, et je ne dis pas que la logique de l'honorable monsieur était en cela mauvaise ; mais s'il en est ainsi je ne puis comprendre la raison de ce long réquisitoire que l'honorable monsieur a fait contre les successeurs d'un gouvernement dont il faisait partie.

La question était très difficile. Comme je l'ai déjà dit, la colonisation du Nord-Ouest se bornait au Manitoba. Il y avait bien peu de Métis en dehors de cette province. Qu'ils eussent des droits ou non, il fallait rétablir la paix. Il fallait établir un gouvernement et organiser la nouvelle province du Manitoba, et voilà pourquoi on fit la grande concession de 1,400,000 acres de terres à ceux des Métis qui avaient des droits le long de la rivière Assiniboine et de la rivière Rouge. En dehors de ces cas, la question était ouverte, comme le démontre la dépêche de l'honorable monsieur. Les Métis devaient être regardés ou comme blancs, ou comme sauvages. Nombre de gens se montrèrent en partie sauvages en se présentant pour obtenir des dons, des annuités, des secours ; d'autres vinrent se dire blancs et voulaient être considérés comme blancs, et à ce titre ils avaient les mêmes droits que tout homme blanc vivant au dehors du Manitoba qui s'était établi avant le 15 juillet 1870. Ces droits n'ont jamais été niés.

Jamais un seul Métis n'a été dépossédé de sa terre. Pas un seul blanc qui était établi là avant que nous fîmes l'acquisition, n'a jamais été dépossédé de son terrain. Aucun acte d'oppression n'a été signalé par l'honorable monsieur. Aucun homme n'est venu lui dire : "J'ai perdu ma maison et ma terre," ou qu'il ait été dérangé de quelque manière que ce soit comme cela est arrivé en 1870. Personne ne prétend qu'il y a eu suppression, ou ne peut prétendre que jamais le gouvernement ait évincé personne, ni homme, ni femme, ni enfant dans le Nord-Ouest. Nous n'avons eu la possession qu'en 1870 ; nous n'avons pu d'abord qu'introduire lentement et graduellement une forme de gouvernement depuis 1870.

Les choses se sont passées bien pacifiquement mais lentement de 1870 à 1873, alors que nous avons remis la responsabilité du gouvernement aux honorables messieurs de la gauche. De 1873 à 1878, pas une seule démarche ne fut faite pour faire justice aux droits des sauvages, des Métis et des blancs. C'est une page blanche dans l'histoire du Canada. Quelles démarches les honorables messieurs de la gauche ont-ils faites pour régler la question des limites entre cha-

que terre et pour faire faire les arpentages le long des rivières ? Voyez cette carte, M. l'Orateur, et elle vous dira ce qu'ils ont fait dans ces cinq ans, elle dira aussi ce que nous avons fait depuis que nous sommes revenus au pouvoir. Ils ne firent aucune démarche. Assurément les pauvres gens qui vivent là auraient eu une triste vie si un gouvernement conservateur n'était venu au pouvoir pour renverser la politique grite, qui ne visait qu'à les soulever.

Durant cinq ans, M. l'Orateur, ils ne savaient guère le tort qu'ils souffraient. Ils vivaient dans leurs maisons ou dans les bois sans se plaindre. Ils ne savaient pas qu'ils fussent opprimés ou maltraités.

Il fallut les déclarations des honorables messieurs de la gauche et de toute la presse radicale pour leur faire savoir qu'ils allaient perdre leurs propriétés, et je tiens responsable le parti grite de la Chambre et au dehors de la Chambre non seulement de la rébellion, mais aussi de toutes ses conséquences.

Pourquoi le peuple aurait-il été plus malheureux de 1878 à 1884 qu'il ne l'a été de 1873 à 1878 ? Est-ce que les circonstances n'étaient pas les mêmes ? A-t-on essayé d'enlever aux colons leurs terres ? Non, monsieur, ceux-ci étaient en mars 1875 dans la même position qu'ils occupaient lorsque les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir. Ils ont vécu heureux, paisibles et contents jusqu'à ce que des agitateurs politiques les aient soulevés pour des fins les moins avouables.

Dans les grands tournois politiques, les partis sont sujets à s'oublier et à dévier de la ligne droite.

M. MILLS : Ecoutez ! écoutez ! le bill du cens électoral.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député de Bothwell a bien voulu parler de droiture : mais je crois que, sur ce point, du moins, je viens de lui montrer qu'il aurait mieux fait de se taire. L'honorable député qui vient ici dans le but d'appuyer l'honorable chef de la gauche (M. Blake) et qui, depuis le commencement de son administration a essayé d'anéantir les droits ou, plutôt les réclamations de ces gens, l'honorable député, dis-je, parle aujourd'hui en faveur de ces droits. Mais je dis que les deux partis politiques peuvent se tromper ; il y a matière à erreur, mais dans ce cas-ci, cette excuse n'existe pas. Ce tournoi n'est pas seulement dans le but d'emporter des avantages politiques, mais il a aussi pour but de mettre ces pauvres colons au pouvoir de ceux qui spéculent sur le domaine public. Je suis convaincu qu'à l'heure qu'il est il n'y a pas une seule réclamation qui ne soit engagée. Je crois aussi que les blancs ont acheté ces réclamations et que les Métis ne seront pas plus riches quand bien même ces réclamations seraient reconnues : Peut-être l'honorable député de Huron (M. Cameron) pourrait nous en dire quelque chose ?

M. CAMERON (Huron) : Demandez à l'honorable député de Hastings (M. White) et à l'honorable ministre des douanes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Mon honorable ami (M. Bowell) me rappelle justement un fait à propos des fréquentes interruptions de l'honorable député de Huron (M. Cameron). L'honorable chef de la gauche s'est déjà plaint du retard éprouvé dans l'émission des patentes, et j'espère bien que l'honorable député de Huron nous fera un discours sur cet important sujet.

Mais il y a au département de l'intérieur une lettre du député de Huron demandant qu'aucun titre ne soit donné à un certain colon parce que celui-ci serait endetté au susdit député pour le montant de \$3,000.

M. CAMERON (Huron) : Pourquoi pas ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce sont des hommes comme lui que nous tenons responsables des troubles du Nord-Ouest. Enfin ceux qui vont là dans le but de faire fortune à même les pauvres colons. Mais heureusement

nous avons des lois pour protéger les colons contre les spéculateurs.

Il est probable que le député de Huron votera pour censurer le gouvernement, mais rappelons-nous bien que c'est lui qui demande de retenir le titre de l'un de ces colons avant que celui-ci lui ait payé sa réclamation.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir, en 1878, il nous a fallu examiner cette question. Le gouvernement qui nous a précédés a méconnu les droits des Métis et a refusé de remédier à leurs griefs, exposés par son propre agent, M. Mathew Ryan. Jusqu'à 1879 il n'y avait pas de pouvoir légal pour disposer de la question d'une manière équitable et loyale. Mais, en 1879, nous avons pris sur nous de nous occuper de la question et de la régler le mieux possible. Notre seul désir était de rendre justice au Nord-Ouest et au pays en général. Nous venions de reprendre le pouvoir qui avait été arraché des mains de nos prédécesseurs par la majorité du peuple. Nous avons par conséquent tout à gagner en agissant avec droiture, et nous avons fait tout en notre pouvoir pour y arriver. Qu'avons-nous fait? Nous avons écrit aux principaux hommes du Nord-Ouest. Nous avons écrit à l'archevêque Taché et à d'autres évêques dont l'honorable monsieur a parlé; nous avons écrit aussi à M. Laird, et nous avons eu l'opinion de ces hommes marquants, et suivant eux nous ne devions pas accorder de *scrip*. Ils étaient paroillement opposés à l'octroi des lettres patentes en faveur des Métis.

L'honorable monsieur n'a pas dit que le colonel Dennis, mon digne et respectable député—qui, aujourd'hui, je regrette de le dire, s'est retiré—il n'a pas dit qu'il avait écrit cette dépêche remarquable à laquelle l'honorable monsieur a fait allusion, dépêche honorable pour lui et honorable pour moi, dans une certaine mesure, vu que j'ai sanctionné chaque mot qu'il a écrit, dépêche demandant ce qu'il y avait de mieux à faire pour ces gens, pour les soustraire à leur propre imprévoyance et leur accorder leurs droits, en tant que la chose était compatible avec la prospérité générale du pays. Au risque d'être un peu ennuyeux, je vais examiner ce que ces honorables messieurs ont dit. Il est inutile de lire la dépêche confidentielle ou lettre du colonel Dennis, car l'honorable monsieur y a fait suffisamment allusion; mais prenons la réponse de l'archevêque Taché. Personne ne doute que Sa Grandeur ne soit favorable aux sauvages; personne ne peut douter que Mgr l'archevêque Taché ne soit favorable aux Métis et n'ait recommandé ce qui était de mieux pour les Métis; a-t-il recommandé de leur accorder des *scrips*? A-t-il conseillé de donner des terres pour rien? Non, M. l'Orateur, son opinion est toute différente. L'honorable monsieur a lu une partie de cette lettre dans laquelle il déclare que les Métis sont très susceptibles, qu'ils ressentent l'injure ou l'insulte; de fait que tous les jours ils ont honte de leur origine, et ainsi de suite.

Voyons ce que dit l'archevêque :

Chacun reconnaît l'opportunité pour les Métis de se fixer définitivement sur les terres, de les cultiver.

Je prends la liberté de proposer une mesure.

a. J'estime qu'il y a 1,200 familles métisses dans le Nord-Ouest. Que le gouvernement leur assigne douze réserves dans les lieux qu'ils préféreront.

b. Chaque réserve devant comprendre 100 familles au moins et une superficie de douze milles carrés de terre arable, c'est-à-dire l'équivalent de quatre townships.

c. Tous les hommes, femmes et enfants métis, résidant dans le Nord-Ouest le premier janvier 1878, devraient recevoir deux autres certificats négociables pour quatre-vingts acres de terre chacun à être choisis par eux dans une des douze réserves plus haut mentionnées.

d. Les dits terrains ne devant être ni vendus, ni hypothéqués, ni taxés avant qu'ils aient passé à au moins la troisième génération à partir de ceux qui les ont reçus ou leurs représentants; car je suis fort porté à croire que ces terrains devraient être absolument inaliénables; et une telle idée ne saurait paraître déraisonnable à ceux qui considèrent les avantages découlant d'une semblable politique, en ce qui concerne les biens réels et inaliénables des nobles.

Or, M. l'Orateur, tout Métis du Nord-Ouest qui ne demande pas à se ranger parmi les Sauvages, et n'a pas
Sir JOHN A. MACDONALD.

accepté en qualité de sauvage, appartenant à une tribu sauvage et jouissant de tous les avantages accordés à un sauvage, et ils sont considérables, car les traités sont libéraux, les octrois considérables, l'approvisionnement d'instruments aratoires, de bestiaux, de grain, et ainsi de suite, très généreux, en général—et tout Métis qui préfère être sauvage peut aller avec sa tribu—mais tout Métis qui dit: "Je veux être considéré comme blanc," a tous les privilèges d'un blanc; il peut obtenir ses 160 acres de terres, et après les avoir cultivées trois ans, il en reçoit un titre.

L'ami des Métis, Sa Grandeur Mgr Taché, conseillait de n'accorder le titre qu'à la troisième génération; mais nous proposons de le leur accorder après trois ans de culture.

Quand nous considérons cette chose, pensez-vous qu'on ne devrait pas réfléchir avant de leur accorder ces terrains que Mgr Taché nous conseille de ne point leur accorder maintenant. Si nous examinons les différentes recommandations des divers corps du Nord-Ouest, nous obtenons le même résultat. L'évêque MacLean, qui connaissait bien le pays, n'était pas en faveur de l'octroi du titre de ces gens. L'évêque de la terre de Rupert, qui s'est rendu là dernièrement, dit franchement qu'il y a été trop peu de temps pour juger de l'état de choses, et partant, il n'émet aucune opinion.

Mais qu'on dit le conseil du Nord-Ouest de 1878? L'honorable monsieur en a cité une partie, mais n'a pas tout cité. Je n'ai pas l'original du document, mais je vais lire une lettre de M. Mathew Ryan, qui était membre du conseil qui a passé l'ordre. Voici la résolution passée par le conseil du Nord-Ouest :

Que vu le fait que des concessions de terres et des émissions de *scrip* ont été faites aux Métis de Manitoba pour l'extinction du titre sauvage aux terres de cette province, et y aura des mécontentements parmi les Métis des Territoires, à moins qu'ils ne reçoivent quelque considération semblable; que cette considération tendrait beaucoup à l'avantage des Métis, si elle était donnée sous forme de billet de résidence non négociable pour, disons, 160 acres à chaque Métis chef d'une famille et à chaque enfant métis; à l'époque du transfert au Canada, le billet devant être émis immédiatement à tout Métis de dix-huit ans ou plus qui prouvera sa réclamation; que chaque Métis obtenant tel billet de résidence devrait être autorisé à s'établir sur toute terre fédérale inoccupée, mais le titre de la terre ainsi enregistré devrait rester entre les mains de la couronne pendant dix ans.

La recommandation de l'archevêque Taché était que le titre ne fût accordé aux Métis qu'après trois générations. La recommandation du conseil, qu'il ne leur fût donné qu'après dix ans. Quelle a été la politique du gouvernement? Prenez vos 160 acres; prenez votre préemption pour 160 acres de plus et vous serez aussi bien qu'un blanc et vous aurez votre titre après trois ans, quoique nous aient dit l'archevêque et le conseil du Nord-Ouest. Nous, le gouvernement du Canada, avons plus de confiance dans les Métis que n'en ont eu et leur propre archevêque et leur conseil. Nous leur disons: "Nous vous donnons le terrain; occupez-le, cultivez-le, soyez heureux, et au bout de trois ans vous obtiendrez vos titres pour 160 acres et deviendrez des propriétaires libres et indépendants dans le Nord-Ouest. Ce gouvernement paternel ne vous soumettra pas aux inconvénients auxquels ont voulu vous soumettre vos propres amis du Nord-Ouest. Bien que nous soyons éloignés, bien que nous ne vous connaissions pas, bien que nous soyons accusés de vous traiter injustement, nous avons plus de confiance en vous que vos propres amis. Nous ne vous demanderons pas de rester esclaves du sol pendant trois générations, nous ne vous demanderons pas de rester dix ans sans titre. Nous vous disons que dans trois ans, vous pourrez aller occuper vos terres, et que Dieu vous bénisse."

C'est là, M. l'Orateur, la politique du gouvernement, et c'est la politique que l'honorable monsieur a blâmée et condamnée. La politique du gouvernement a été généreuse, réfléchie, et, rappelez-vous, M. l'Orateur, que le gouvernement a maintenu que le territoire y était occupé par les Métis et qu'ils avaient droit d'y aller le 15 juillet 1870, que

ce territoire leur appartenait et que le gouvernement ne pouvait pas les en priver. L'acte de la Confédération leur a donné. Les lois fédérales adoptées, je ne sais pas si c'est par nous et si elles ont été amendées dans la suite par les honorables messieurs de la gauche, les lois fédérales, dis-je, déclarent qu'ayant occupé le territoire avant que l'acte ne fût adopté, tout homme, toute femme et tout enfant ont aujourd'hui un droit imprescriptible à leurs terres, qu'elles soient dans les sections impaires ou dans les sections paires.

L'acte dit que partout où il y a des terres non arpentées, la personne trouvée en possession de cette terre, la gardera ; non seulement les Métis anglais ou français, mais tous les colons blancs, tous les hommes du Nord-Ouest, qu'ils fussent facteurs, ou commis, ou traiteurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, avaient leurs droits en vertu de l'acte des terres fédérales. Cet acte n'a touché aucunement aux droits des colons. Chacun de ces hommes peuvent nous dire : " Nous avons occupé ce territoire ; il nous appartient ; nous en obtiendrons un titre, et cela nous est garanti par l'acte des terres fédérales ; mais nous prendrons, comme colons, 160 acres de terre ailleurs. Chaque Métis a ce droit. Personne ne pourrait le lui enlever. Personne ne pourrait dire : " Si vous prenez 160 acres comme homestead, vous perdrez votre terre comme anciens colons. " Ils avaient droit à l'un et à l'autre, et ces réclamations ont été rejetées ; ces réclamations sont là aujourd'hui. Et je vous répète qu'aucun homme, aucune femme n'a été dépossédée depuis que le gouvernement du Canada a pris possession de ce pays. Eh bien ! M. l'Orateur, que devait faire le gouvernement ? Nous avons tous nos amis ; nous avons l'archevêque ; nous avons même M. Jackson, dont l'honorable monsieur a parlé, et qui, aujourd'hui, représente les Métis dans le conseil du Nord-Ouest ; nous l'avons vu dire que l'on ne devait faire aucune concession aux Métis, excepté après une occupation continue de cinq ans. Il y avait divergence d'opinions ; je n'ennuierai pas la Chambre en lui prouvant qu'il y avait une infinité d'opinions ; on a donné au gouvernement de nombreux conseils sur la meilleure manière de traiter les Métis, et le gouvernement n'avait qu'une seule chose à laquelle il devait penser : qu'est-ce qu'il y avait de mieux à faire pour le peuple, pour le soustraire même à sa propre imprévoyance et en même temps, ne pas retarder la colonisation du pays. Cela, M. l'Orateur, peut démontrer à tout homme raisonnable ce que valent les paroles de l'honorable monsieur qui nous reproche des retards.

Les Métis ne souffraient pas, M. l'Orateur, ils vivaient dans leurs propres maisons ; ils n'avaient pas besoin de terrain, et leur en donner davantage, c'était leur donner tout simplement rien du tout. Cent soixante ou 240 acres de terre de plus n'auraient été d'aucune utilité immédiate pour les Métis, mais ils auraient fait grand bien aux spéculateurs qui leur disaient qu'ils souffraient et s'en allaient à la ruine, et qui voulaient qu'ils obtinssent leurs certificats afin de les leur acheter pour une misérable bagatelle. Non, M. l'Orateur, toute l'affaire n'a été qu'une farce. Il n'y avait pas de griefs réels, rien dans tout ce qu'a fait le gouvernement qui blessât réellement leurs droits. Il est vrai que nous leur avons dernièrement donné des certificats, mais pourquoi l'avons-nous fait ? Pour maintenir la paix.

Le gouvernement savait, mon honorable ami, sir David Macpherson, le ministre de l'intérieur, savait aussi, que nous ne faisons rien dans l'intérêt des Métis en leur donnant des certificats, en leur accordant des terres. Nous avons consulté à ce sujet des hommes d'expérience, et tous, sans une seule exception, s'opposaient à ce qu'on donnât tout de suite des certificats illimités et des patentes immédiates aux Métis. Mais l'honorable monsieur a modifié ses idées lorsqu'il a été amené dans le pays. Qui l'a amené dans le pays ? Ce ne sont pas les sauvages, ce ne sont pas les Métis. Les Métis n'ont pas fourni l'argent ; l'argent fut envoyé par les spéculateurs blancs de Prince-Albert. Ils en

donnèrent à Gabriel Dumont, à Lépine et à d'autres, et ils envoyèrent chercher Riel pour que celui-ci fût l'agent, l'instrument qu'ils emploieraient à servir leur objet. C'est aux blancs, aux hommes de notre race, et non aux Métis, non aux Sauvages qu'il faut attribuer la guerre, les dommages, les pertes de vies, et ce qui aurait été un discrédit, n'eût été la bravoure de nos intrépides volontaires.

Maintenant, M. l'Orateur, je puis prouver qu'il y a eu une noire conspiration. Je suis en état d'établir que le cri de réclamation des Métis n'était qu'un prétexte. Je suis en état de démontrer que les blancs ont trempé dans le complot, et je dirai de plus : Je ne veux en rien accuser le député de Durham-Ouest, je ne veux pas donné à entendre qu'il a été partie à ce complot, mais je lui dirai ceci, et je puis le prouver, que l'on s'est, sans scrupule, servi de son nom et que l'on s'est servi sans scrupule du nom de son parti. Ils se sont servis de son nom, non seulement dans le Nord-Ouest, non seulement auprès des Métis, non seulement sur toute la frontière, mais ils s'en sont servis même à Washington. Son nom a été cité à Washington. Je ne crois pas que l'honorable monsieur soit coupable de quoi que ce soit, mais la chose ne sert qu'à démontrer ce que ces hommes sont capables de faire. L'honorable monsieur, laissez-moi le dire de suite, dans son anxiété d'obtenir des renseignements contre le gouvernement, n'est pas très particulier quant aux personnes de qui il les peut obtenir, ni quant à la manière dont il les obtient. Je puis le prouver, s'il en est besoin, et ce, au moyen de sa propre signature, qu'il est allé très loin.

M. BLAKE : Prouvez-le.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je le ferai avec une grande répugnance. J'aimerais savoir d'abord si l'honorable monsieur connaît un homme du nom de J. E. Brown ?

M. BLAKE : Oui.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très-bien. J. E. Brown faisait autrefois partie de la police à cheval du Nord-Ouest. Il vécut dans cette région et s'employa à l'occupation utile mais peut-être peu populaire, de détectif. J. E. Brown, dans son ardent désir, non-seulement de corriger les mœurs du Nord-Ouest, mais aussi d'amasser quelques écus, écrivit à l'honorable député de Durham-Ouest ; il lui disait dans cette lettre qu'il pouvait donner un bon nombre de renseignements, et il lui demandait en même temps s'il pouvait lui procurer un permis de circuler. L'honorable monsieur lui répondit qu'il ne pouvait pas lui procurer de permis, mais qu'il le verrait probablement à Toronto, sinon il chargerait un de ses confidentiels de le voir. Eh bien, je n'ai pas la lettre de l'individu, mais j'ai la réponse de l'honorable monsieur. Brown doit avoir écrit qu'il faisait une demande dans le but d'obtenir un emploi du gouvernement fédéral, qu'il serait bon en conséquence que ses communications fussent tenues secrètes, et qu'après avoir obtenu la place qu'il recherchait, il donnerait tous les renseignements on sa possession.

Et puis l'honorable monsieur lui répondit par lettre qu'il tiendrait ses communications secrètes, jusqu'à ce qu'il eût obtenu son emploi. En d'autres termes, l'individu devait venir auprès du gouvernement dire qu'il en était l'ami pour obtenir de l'emploi du gouvernement, après avoir agi comme espion pour le compte du chef de l'opposition. L'honorable chef de la gauche semble croire que je n'ai pas ces lettres.

M. BLAKE : Je n'ai pas dit cela.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous allons les lire. M. Blake écrit :

OTTAWA, 7 mai 1885.

MONSIEUR, — J'ai votre lettre du 6, et je serais de fait très heureux d'apprendre de vous tout fait quelconque relatif à l'administration des affaires du Territoire du Nord-Ouest. Je me rendrais volontiers à votre désir au sujet d'un permis pour Ottawa si la chose était en mon pouvoir, mais je n'ai pas les moyens de procurer des permis de chemin de fer. Il est possible, bien que la chose soit loin d'être certaine, que je sois à Toronto, pendant quelques heures dans une couple de jours, et, si la

chose arrive, j'essaierai de vous ménager une entrevue, ou si encore je ne puis y réussir, je pourrai ménager une entrevue avec l'un de mes confidants qui prendra note, pour moi seul, de tout ce que vous jugerez à propos de lui communiquer, si cela vous est agréable.

Votre, etc.,

EDWARD BLAKE.

J. E. BROWN, écr.

C'est là, M. l'Orateur, le prélude du jeu.

OTTAWA, 12 mai 1885.

CHER MONSIEUR.—J'ai votre lettre et je demanderai à un ami de vous rencontrer. Je prendrai soin, comme vous le désirez, que l'on ne fasse pas usage de votre nom à votre préjudice. Je ne le révélerai point jusqu'à ce que vous ayez eu toutes les occasions possibles d'obtenir une nomination pour les arpentages de cette année, si vous êtes assez heureux de l'obtenir; mais il n'y aura que peu d'arpentages de fait cette année. Je me ferai un plaisir de vous aider à obtenir de l'emploi si la chose était en mon pouvoir, mais je n'ai aucun moyen de vous aider sous ce rapport.

Avec mes remerciements pour vos bons souhaits.

EDWARD BLAKE.

J. E. BROWN, écr.

Dans son impatience de faire voir que ce gouvernement est mauvais, il dit à l'individu de persévérer dans sa demande d'emploi, bien qu'il ne croie pas qu'il y ait beaucoup d'arpentage cette année, et lui promet de ne pas dévoiler son nom. Puis des renseignements devaient être donnés par cet homme qui venait implorer des faveurs auprès du gouvernement, et ces renseignements devaient prouver jusqu'à quel point le gouvernement faisait tort aux intérêts du pays. Ce n'est pas la manière dont un honorable député obtient ordinairement ses renseignements.

Vu la pression continuelle des blancs, vu le fait que les Métis de Prince-Albert étaient les esclaves des blancs, vu le fait qu'ils tenaient des assemblées et pouvaient prendre les armes ou faire ce que leur demandaient les blancs, nous en sommes arrivés à la conclusion que, bien que nous ne considérions pas la chose dans l'intérêt de la population des Territoires, cependant, s'ils ne voulaient accepter rien autre chose—et nous leur avons offert 160 acres de terre—s'ils voulaient se mettre à la merci des cormorans, qui les ruinaient et les tenaient dans l'esclavage et dans l'agitation, vu ces faits, nous ne pouvions rien y faire; nous vous donnons des scrips, leur avons-nous dit, bien que nous sachions que cela n'est pas dans votre intérêt et que vous les vendrez à des spéculateurs qui vous en donneront une bagatelle; mais nous ne pouvons rien y faire; cette question doit être réglée."

De sorte qu'au dernier moment, avec la plus grande répugnance, je cédai et me dis: "Qu'ils les boivent ou les gaspillent, nous aurons la paix."

Mon estimable et habile successeur, sir David McPherson, se guida sur le même principe et on en vint à la même décision en janvier. Nous savions alors que ce mécontentement se fomentait, poussé par un bon nombre de ces hommes qui vont aujourd'hui déposer contre les Métis. Voilà, M. l'Orateur, ce que nous avons fait. Je le dis et j'en appelle à la Chambre: nous avons agi comme nous devions agir, quand, en 1879, nous sommes revenus au pouvoir et que nous avons constaté que nos prédécesseurs n'avaient rien fait pour régler la question, nous nous sommes adressés aux personnes éminentes de ce pays que nous savions être les amis des Métis, et elles furent d'accord sur un point, savoir, que nous ne devions pas mettre ces certificats qui étaient transférés aux spéculateurs.

Puis, les Métis qui avaient déjà reçu leur part des terres du Manitoba, prétendirent qu'ils avaient déjà résidé au Manitoba, qu'ils souffraient, que leurs amis avaient obtenu des terres et des scrips; et les neuf dixièmes d'entre eux avaient déjà obtenu des certificats du Manitoba et cherchaient à spéculer au Nord-Ouest. On sait aujourd'hui que 14 sur les 17 signataires de la pétition avaient déjà eu leur part de terres au Manitoba. Isidore Dumont, père de Gabriel Dumont, avait sa terre; il en demanda d'autres, et un de ses griefs fut qu'il ne put pas obtenir plus de terrain au Nord-Ouest. Gabriel Dumont a non seulement eu ses 160 acres de terre,

Sir JOHN A. MACDONALD

tols que promis, mais il avait la meilleure maison de Batoche. Et il en a été ainsi de bon nombre de ces Métis qui avaient déjà eu leurs terres et leurs scrips, mais qui voulaient en avoir d'autres. L'appétit est venu en mangeant, et bien qu'ils eussent obtenu beaucoup plus que ce que la loi leur accordaient d'abord, ils demandaient encore. Si le temps me le permettait, je pourrais vous prouver plusieurs cas semblables; mais je le ferai peut-être dans une autre circonstance, vu que l'honorable chef de la gauche a dit que nous l'entendrons encore parler sur cette question; je prouverai peut-être, dans une autre circonstance, que lorsqu'on disait que les Métis ne recevaient pas, quand ils le voulaient, leurs scrips ou leurs 240 acres, ce n'était qu'un simple prétexte; cependant Riol, en venant dans le pays, n'avait d'autre but que de faire de l'argent. Il est venu pour les fins les moins avouables possibles, puis a dit une foule de faussetés. Entre autres choses, il a raconté que l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), alors qu'il était premier ministre, lui avait offert \$20,000, et que je lui en avais offert \$30,000.

L'une des promesses qu'il prétendait qu'on lui avait faites était celle d'un siège au Sénat ou dans le cabinet. Il exploita ces hommes dans le but le plus sordide, et plusieurs colons blancs de Prince-Albert l'encouragèrent, souscrivirent de l'argent pour le faire revenir, tout cela afin de faire un peu de bruit et d'attirer l'attention sur Prince-Albert.

Ils prétendaient vouloir faire régler les réclamations des Métis, mais leur but réel était de mettre de l'argent dans leurs poches.

Je ne tiendrai pas la Chambre plus longtemps ce soir, mais il faut que cette question soit débattue dans tous ses détails. J'ai dit que je relèverais les énoncés faits par le chef de l'opposition sur la question des terres, mais il a confondu toutes les questions. Il préparait son attaque alors que la Chambre était occupée à discuter le bill du cens électoral. Il a creusé et creusé profondément. Qu'il traite la question article par article, phrase par phrase, accusation par accusation, et je me fais fort de convaincre cette Chambre que les accusations sont fausses, que le gouvernement est appuyé par l'opinion de cette Chambre et du pays, parce qu'il a agi au meilleur de son jugement. Je crois et je sais que nous nous sommes tompés de temps à autre, et nous sommes au-dessus d'un mesquin amour-propre qui nous empêcherait de reconnaître que nous avons pu nous tromper. Quand nous avons constaté qu'il valait mieux changer une de nos décisions, nous avons été assez courageux et assez honnêtes pour admettre l'erreur, la corriger et faire des modifications. Qu'est-il arrivé? Je crois que nous pouvons compter sur des sympathies parmi les blancs du Nord-Ouest ainsi que parmi les peaux rouges.

M. MILLS: Écoutez! écoutez!

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député dit: Écoutez! Écoutez! mais je puis prouver par le témoignage de tous les sauvages qui ont été sous les armes, Fuisour-d'Etangs, Gros-Ours, Barbu, Petit Pin et Petit Peuplier, non seulement qu'ils ont été bien traités, mais que ceux qui ont été leurs tuteurs, leurs prêtres, admettent que les sauvages n'avaient aucun grief à redresser; et si vous lisez les journaux du Nord-Ouest, lisez le *Herald* de la Saskatchewan, et vous verrez que nous avons eu tort, que nous avons amadoué les sauvages; que nous devrions adopter une nouvelle ligne de conduite, mettre les blancs dans une meilleure position, enseigner aux sauvages ce que c'est que la loi; nous ne devons pas les rendre indigents, comme nous avons fait, d'après ce qu'ils disent.

M. MILLS: Écoutez! Écoutez!

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député dit: Écoutez! Écoutez! Eh bien! M. l'Orateur, je suis venu devant la Chambre à maintes reprises et j'ai exposé l'affaire des sauvages.

J'ai dit que c'était un cas de misère, et, comme chrétiens, nous ne pouvions pas les laisser mourir de faim. Nous avons fait tout notre possible pour les rendre capables de se supporter eux-mêmes; nous avons fait tout ce que nous avons pu pour les engager à cultiver la terre; nous avons fait tout ce que nous avons pu, en leur fournissant du bétail, des instruments d'agriculture, et l'instruction, afin de leur faire quitter la vie nomade pour la vie agricole. Nous avons obtenu des succès très considérables; pendant notre courte période d'essai, nous avons eu infiniment plus de succès que les États-Unis n'en ont eus en vingt-cinq ans. Nous avons obtenu des résultats étonnants, mais encore une fois nous avons eu les sauvages; et puis, dans ces Métis incités par des blancs, l'instinct sauvage s'est éveillé; le désir de piller —oui, et, peut-être aussi le désir de scalper—l'idée sauvage d'une gloire guerrière, qui règne dans le cœur de la plupart des hommes, civilisés ou non civilisés, s'est éveillée en eux; et, oubliant tous les bienfaits dont ils avaient été comblés, oubliant tous les présents qui leur avaient été faits, oubliant tout ce que le gouvernement, les blancs et le parlement du Canada avaient fait pour eux en essayant de les arracher à la barbarie; oubliant que nous leur avions donné des réserves, les moyens de cultiver ces réserves, et les moyens d'apprendre comment les cultiver—oubliant toutes ces choses, ils se sont soulevés contre nous.

Eh bien, M. l'Orateur, nous ne sommes pas responsables de cela; nous ne pouvons pas d'un barbare, d'un sauvage, faire un homme civilisé. Voyez les États-Unis; voyez les millions qu'ils ont dépensés pour défendre leurs frontières; voyez la guerre qui se fait actuellement sur la frontière du Sud-Ouest, où il se perd infiniment plus de vies parmi les tribus des Apaches qu'il ne s'en est perdu dans tout notre Nord-Ouest. C'est une guerre sans gloire et qui a coûté beaucoup de sang; mais les Américains ne prennent pas la part du rebelle et du traître; cela est réservé au chef de l'opposition dans le parlement du Canada. Nous avons acquis le Nord-Ouest en 1870. Pas une vie n'a été perdue, pas un coup n'a été frappé, pas une livre ni une piastre n'a été dépensée pour faire la guerre dans la longue période qui s'est écoulée depuis. Je n'ai pas hésité à dire à cette Chambre à plusieurs reprises que nous ne pouvions pas toujours espérer de maintenir la paix avec les sauvages; que le sauvage était toujours un sauvage, et tant qu'il ne cesserait pas d'être sauvage nous aurions toujours devant nous le danger d'une collision, le danger de la guerre, le danger d'un soulèvement. La seule chose qui me surprenne c'est que nous ayons pu maintenir la paix si longtemps; c'est que de 1870 à 1885 pas un seul coup n'ait été frappé, pas un seul meurtre n'ait été commis, pas une seule vie n'ait été perdue. Voyez les États-Unis; le long de toute la frontière des États-Unis il y a eu guerre, des millions ont été dépensés, et les meilleurs et les plus braves soldats sont tombés. J'ai personnellement connu le général Custer et j'ai admiré le brave soldat, le héros américain; pourtant, il s'en est allé et il est tombé avec les siens, et pas un seul homme n'est resté pour raconter la terrible histoire; ils ont tous été emportés.

L'armée américaine a perdu des hommes par centaines; le trésor américain a perdu de l'argent par millions. Nous, par une réunion de circonstances malheureuses, nous avons eu une seule guerre inconsidérément commencée, méchamment commencée, criminellement commencée par ses instigateurs. Nous l'avons rapidement et vaillamment étouffée; et, M. l'Orateur, c'est une consolation de savoir que si des jeunes gens ont été sacrifiés, si cette Chambre a perdu, comme conséquence de cette guerre, l'un de ses membres les plus respectés, ces hommes sont allés de leur propre mouvement combattre le combat de leur pays; ils ont gagné de la gloire et de l'honneur, et ils convaincu non seulement les Canadiens—nous n'avons pas besoin de cette conviction—mais la mère-patrie dont nous sommes si fiers de mériter la bonne opinion, que nous avons une milice aussi bonne que

la sienne, que nous avons des hommes qui, non dressés comme ils le sont, peuvent néanmoins entendre la voix de la discipline, et qui sont prêts à faire tout ce qu'on pourrait leur commander pour maintenir l'honneur de leur pays. Leur conduite a rehaussé le crédit du Canada non seulement parmi les hommes bien pensants de l'univers, mais même dans le voisinage sordide de la Bourse. Le crédit du Canada a monté parce que le Canada a prouvé que, comme son propre vengeur, il est digne de constituer une nation et digne du respect du monde.

M. LAURIER: Je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 1 h. 2. m., mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 7 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRES.

VOIES ET MOYENS—LES TROUBLES DU NORD-OUEST.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion faite par M. Bowell: Que la Chambre se forme de nouveau en comité des Voies et Moyens, et la motion proposée en amendement par M. Blake.

M. LAURIER: Il y a un vieil adage bien connu de nous tous qui dit qu'un bon avocat peut faire d'une mauvaise cause une bonne. Le discours prononcé hier par le très honorable monsieur doit avoir convaincu chacun de nous qu'il y a des causes si désespérément mauvaises que toute l'habileté de l'avocat le plus capable ne saurait les faire paraître bonnes.

Le cas doit être désespéré, en effet, lorsqu'un gentleman de la haute position que le très honorable monsieur occupe dans cette Chambre ne se fait pas scrupule de torturer les paroles de son adversaire afin d'établir sa thèse. Dès le début de son discours l'honorable monsieur a adopté ce système, et il l'a conservé jusqu'à la fin. Presque dans sa première phrase le très honorable monsieur a dit que mon honorable ami, le chef de l'opposition—dans le long, ainsi qu'il l'a caractérisé, et il aurait pu dire le plus vigoureux discours qu'ait jamais prononcé mon honorable ami—lorsqu'il a fait voir les titres des Métis du Nord-Ouest à une concession spéciale de terre, n'avait dans aucun cas dit que la réclamation était juste. L'honorable monsieur a oublié, et il n'aurait pas dû oublier, que dès le début de son discours, mon honorable ami a affirmé la justice de la cause des Métis de la manière la plus caractéristique, en ces termes:

La justice est la même partout. La justice est la même, que ce soit sur les bords de la Saskatchewan ou sur ceux de la rivière Rouge; la justice demande que les Métis des bords de la Saskatchewan soient traités de la même manière que les Métis des bords de la rivière Rouge.

Le très-honorable monsieur, M. l'Orateur, a oublié ces paroles, et il faut vraiment que sa cause soit désespérée pour qu'il défigure ainsi les faits. Ensuite, l'honorable monsieur suivant la même ligne de conduite, dans le but de se laver de l'accusation portée contre lui d'avoir été sept ans sans faire droit aux réclamations des Métis, a dit que l'administration Mackenzie avait non seulement négligé de

régler ces réclamations, mais qu'il avait positivement nié qu'elles fussent justes; et, afin de prouver son avancé, il a cité, avec une grande joie apparente, un document d'Etat rédigé par mon honorable ami de Bothwell (M. Mills) lorsqu'il faisait partie du cabinet Mackenzie. Ce document fut adressé à M. Laird, alors lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, en réponse à une demande faite par lui, au nom des Métis, pour obtenir du grain de semence. L'honorable député de Bothwell s'exprimait en ces termes :

J'avoue que je ne suis pas disposé à voir d'un œil favorable la demande que font les pétitionnaires d'être aidés par le gouvernement dans leurs opérations agricoles, au moyen de grain de semence et d'instruments d'agriculture. Je ne vois pas pour quelles raisons les Métis prétendraient être traités, sous ce rapport, autrement que les colons blancs dans les territoires.

Les Métis qui, sous certains rapports, ont l'avantage sur les nouveaux colons dans les territoires, devraient comprendre la nécessité de s'établir dans des localités fixes, et d'appliquer leur énergie à l'élevage des bestiaux ou à la culture de la terre, auquel cas des terrains leur seraient sans doute assignés de la même manière qu'aux colons blancs. Mais en dehors de cela ils ne doivent pas s'attendre à ce que le gouvernement les aide d'une manière spéciale dans leurs opérations agricoles.

En sorte que ce document de mon honorable ami de Bothwell ne s'appliquait pas du tout à la question des terres et à l'extinction du titre des sauvages, mais il s'appliquait au traitement des Métis et à leur demande d'être aidés en étant fournis de grain de semence et d'instruments d'agriculture. C'était tout, et cependant tout le long de son discours le très honorable monsieur a prétendu que le cabinet Mackenzie avait refusé de reconnaître que les Métis eussent droit à une concession spéciale de terre en extinction du titre des sauvages. Puis, continuant sur le même ton, le très honorable monsieur a accusé ses prédécesseurs d'avoir abandonné leur devoir en négligeant, lorsqu'ils étaient au pouvoir, de régler les réclamations des Métis. M. l'Orateur, est-il possible que le très honorable monsieur ait eu le courage d'avancer un pareil plaidoyer pour se justifier. Depuis combien d'années l'administration Mackenzie a-t-elle été renversée. Il y a six ans révolus; près de sept années se sont écoulées depuis sa chute. Eh bien, M. l'Orateur, si c'était un crime pour l'administration Mackenzie d'avoir manqué de régler ces réclamations, comment l'honorable monsieur peut-il s'exonérer lorsqu'il lui a été donné près de sept ans pour régler ces réclamations. L'acensation portée contre l'administration Mackenzie est parfaitement dénuée de fondement ainsi que je le démontrerai avant de reprendre mon siège, mais si cette prétendue excuse est la seule justification que le très honorable monsieur peut offrir en sa faveur, je laisse au pays de dire si c'est une justification suffisante ou non.

Ensuite, le très honorable monsieur en est venu à déclarer d'une façon triomphante qu'il n'y avait pas eu d'oppression, qu'on ne prétendait pas même que les gens avaient été opprimés, que pas un seul Métis n'avait été chassé de sa ferme. Pas d'oppression! Mais, M. l'Orateur, n'était-ce pas de l'oppression lorsque des gens s'étaient établis depuis long temps sur leurs terres, même avant que le pays ait été transféré au Canada, lorsqu'ils avaient fait des constructions sur leurs terres, et lorsque, grâce à la politique du gouvernement actuel il fut envoyé parmi eux des arpenteurs qui tirèrent des lignes à travers leurs champs, divisant fermes et champs et tirant ces lignes de manière à mettre les bâtiments d'un côté et le champ de l'autre. Et après que ces gens eussent envoyé délégation sur délégation à ce gouvernement pour obtenir le redressement de leurs griefs, n'ont-ils pas constamment refusé de leur rendre justice? Si ce n'est pas là de l'oppression, je voudrais bien savoir ce qui peut constituer l'oppression aux yeux du très honorable monsieur? Le foyer de ces gens a été envahi, non pas accidentellement, mais délibérément, par la manière dont le gouvernement a fait faire l'arpentage de cette contrée, et cependant l'honorable monsieur dit qu'il n'y a pas eu d'oppression. M. l'Orateur, contre quoi le Père André protestait-il alors, lorsqu'il écrivait au gouvernement ce qui suit,

M. LAURIER

après avoir d'abord exposé que les colons de l'endroit s'étaient établis suivant l'ancienne coutume, en prenant dix chaînes de front sur la rivière; et espérant que le gouvernement arpenterait en conséquence, il ajoute:—

On peut imaginer leur surprise lorsqu'ils virent qu'on avait divisé les terres, le long de la Saskatchewan, par carrés de quarante chaînes, sans tenir compte de leurs justes réclamations et protestations.

Contre quoi le Père Vigorville protestait-il lorsqu'il écrivait ce qui suit au capitaine Deville, chef des arpenteurs :

J'ai moi-même fait écrire plusieurs fois à Ottawa par M. Duck, arpenteur des terres fédérales, et toujours sans succès, jusqu'à ce que je perdisse courage moi-même; et plusieurs de nos gens furent obligés de quitter la colonie, quelques-uns vendront leurs terres pour un prix nominal, et d'autres les abandonnèrent sans aucune compensation.

En février 1883, le révérend père Leduc et M. Maloney furent envoyés en députation par la colonie afin d'exposer nos plaintes et de présenter nos demandes au gouvernement. On leur fit, par écrit, la promesse que les terres que nous occupions seraient divisées en lots de grève de 10 chaînes de front sur 2 milles de profondeur, et que l'arpentage serait fait dans l'automne suivant (1883). Si je comprends bien, vous me dites de prendre patience et que tout finira bien; voilà des paroles que, permettez-moi de le dire, je ne puis accepter; le temps est passé.

L'honorable monsieur en vint ensuite à dire qu'aucun Métis n'avait jamais été molesté, qu'aucun Métis n'avait jamais perdu sa ferme. Dans un organe du gouvernement, le Manitoba du 13 mai dernier, je trouve la lettre suivante signée par des Métis. Cette lettre fut d'abord publiée en anglais dans le Bulletin d'Edmonton; je l'ai ici en français et je vais la traduire de nouveau en anglais. Voici ce que dit le journal :

Loin d'obtenir des conditions libérales, nous n'avons pas même obtenu justice. L'été dernier, nous avons eu l'agent du gouvernement pour régler toutes les questions relatives aux terres dans cette localité. Si le seul but de l'agent avait été de provoquer la révolte des Métis, il n'aurait pu mieux le faire qu'en suivant la ligne de conduite qu'il a tenue, et en donnant les décisions qu'il a rendues—décisions que caractérisent l'injustice la plus manifeste. Il serait impossible de citer un cas d'une section de terrain en contestation entre un Métis et un étranger, où le Métis n'a pas été sacrifié. Dans beaucoup de cas, des Métis qui étaient depuis longtemps en possession de ces terrains en ont été dépossédés au profit d'étrangers nouvellement arrivés dans le pays; et ces infortunés Métis ont été ainsi forcés de quitter les lieux et d'aller s'établir ailleurs ou le même sort les attend peut-être dans l'avenir. On croit que nous n'avons pas de griefs? Nous en avons et nous les ressentons profondément.

SAMUEL CUNNINGHAM,
OCTAVE BELLEROSE,
JOHN CUNNINGHAM,
BAPTISTE COURTEPATTE,
JOHN ROWLAND,
O. ROWLAND,
L. CHASTELLAIRE;
L. GORVEAU.

Puis, l'honorable monsieur a dit que tout le blâme pour la rébellion et ses conséquences doit être rejeté sur le parti grit. Quand l'honorable monsieur a dit, ainsi que je viens de le rapporter, que les Métis du Nord-Ouest n'avaient pas de griefs, il peut aussi bien dire que le parti grit est responsable de la rébellion et de ses conséquences. Pareille extravagante déclamation—car un tel langage n'est rien de plus qu'une extravagante déclamation—est indigne de lui. Cependant, ce langage est tout à fait à l'unisson de celui que l'honorable monsieur a tenu depuis le commencement des troubles. Depuis que ces troubles du Nord-Ouest ont éclaté, la tactique des honorables messieurs a été de se laver les mains de toute responsabilité, de se proclamer tout à fait innocents du sang répandu, et de rejeter tout le blâme sur les insurgés. A chaque demande de renseignements faite sur l'origine de ces troubles, on a fait la même réponse: Les Métis n'ont pas raison; ils n'ont pas de griefs. Tel a été le langage de l'honorable monsieur jusqu'à la fin. Parlant sur le même sujet dans une occasion récente, il a dit ce qu'il a répété de nouveau hier—que les Métis n'avaient pas raison, que leur révolte était une rébellion sans cause, et il a terminé en disant—

Nous croyons, avec toute la conscience d'avoir raison, que le jugement du pays sera que nous avons agi du mieux que nous pouvions, et que, dans ce cas, nos facultés n'ont pas été mal dirigées?

Et puis, parlant sur le même sujet dans une autre occasion, il a déclaré autre chose. Il ne croyait pas alors que la rébellion fût due au parti grit—c'est une idée nouvelle, un nouveau grief—mais qu'elle était due à Louis Riel. Voici ce qu'il a dit :

A raison d'événements antérieurs dans le Nord-Ouest, il (Riel) est considéré comme une espèce de martyr de la cause—une sorte de Mahdi mérité—et ils le regardent avec une espèce de respect superstitieux ; à cause de ce sentiment, il peut influencer ces pauvres gens.

Tel était le langage de l'honorable monsieur. La seule explication qu'il a pu donner de la rébellion a été celle-ci :—que les insurgés n'avaient pas de griefs, mais qu'ils ont été les victimes et les dupes de Louis Riel.

Une explication de ce genre est excessivement futile. D'après ce que nous connaissons de Louis Riel, il ne paraît pas être un de ces hommes extraordinaires qui peuvent exercer un contrôle général sur leurs concitoyens. Et il n'y a pas d'homme au monde, quel que soit son pouvoir, qui soit capable d'entraîner à la guerre des gens raisonnables uniquement par son influence s'ils n'ont des griefs sérieux qui durent depuis longtemps. L'honorable monsieur a comparé Louis Riel au Mahdi. Nous avons peu de renseignements sur le Mahdi. Mais nous savons ceci : C'est que le peuple du Soudan qui s'est soulevé, avait souffert pendant des années et des années d'un régime des plus despotiques. Il avait été pendant des années écrasé par des taxes excessives, et le Mahdi les entraîna à la révolte, en leur promettant de les débarrasser des souffrances qui leur étaient imposées. Je puis démontrer par un exemple tiré d'une des pages de notre histoire, qu'aucun homme, si puissant qu'il soit, ne peut exercer l'influence que l'on prête à Louis Riel. Peu d'hommes ont exercé sur leurs compatriotes autant d'influence que M. Papineau à une certaine époque de l'histoire du Bas-Canada, et personne n'a jamais été mieux que lui doué par la nature pour être l'idole d'une nation. C'était un homme imposant, majestueux, doué d'une éloquence entraînante, d'un caractère sans tache, d'un patriotisme désintéressé, qui pendant des années et des années, avait exercé sur ses compatriotes un contrôle presque illimité ; et jusqu'à ce jour, son nom seul a suffi à soulever dans le Bas-Canada tout entier un enthousiasme vibrant dans tous les cœurs, chez les hommes, les femmes et les enfants de tous les âges et de toutes les conditions. Quel était le secret de cette redoutable puissance ? Était-ce simplement son éloquence, son intelligence d'élite, ou même son pur patriotisme ? Sans aucun doute, tout cela y contribuait ; mais la raison principale de son autorité sur ses concitoyens, c'est qu'à cette époque, ses compatriotes étaient une race opprimée et qu'il était le champion de leur cause.

Mais du moment que furent arrivés les jours de réparation, l'influence de M. Papineau, si grande qu'elle pût avoir été, et si grande qu'elle restât encore, cessa d'être suprême. Lorsque subséquemment l'acte d'union fut passé, Papineau l'attaqua violemment, on fit voir les défauts, les erreurs et les dangers, et cependant il ne put soulever ni ses partisans ni le peuple, pour agiter la question du rappel de cet acte. Pour quelle raison ?—Les conditions n'étaient pas les mêmes. Tout imparfait qu'était l'acte d'union, il comportait néanmoins une certaine mesure de liberté et de justice en faveur du peuple, et les hommes qui jusqu'alors, au seul son de la voix de Papineau auraient volontiers bravé la mort sur les champs de bataille ou sur l'échafaud, se tinrent silencieux et irresponsables, bien qu'il ne leur demandât qu'une agitation constitutionnelle pour le rappel de l'acte d'union. Les conditions étaient changées ; la tyrannie et l'oppression avaient fait des rebelles des habitants du Bas-Canada, tandis que la justice et la liberté faisaient d'eux ce qu'ils ont toujours été depuis, des sujets sincères et loyaux. Et maintenant, dire que Louis Riel par sa seule influence a pu faire passer ces hommes de la paix à la guerre ; dire qu'ils n'avaient pas de griefs, dire qu'ils sont entrés en révolte par pure malice et par un imbécile attachement à un aven-

turier, c'est faire injure à l'intelligence du peuple en général, et à celle du peuple de la Saskatchewan en particulier. L'honorable monsieur nous dit que les habitants de la rivière Saskatchewan n'ont aucun grief ; ce n'est là que la continuation du système que l'on a suivi continuellement à leur égard.

On a méconnu leurs justes droits, et maintenant ils sont dénigrés par les mêmes hommes dont l'injuste conduite envers eux les a entraînés aux malheureux procédés qu'ils ont adoptés depuis. Je reproche ceci au gouvernement, d'avoir pendant des années et des années, ignoré les justes réclamations des Métis de la Saskatchewan, bien que ces derniers aient, pendant des années et des années pétitionné le gouvernement, mais toujours en vain. Je dis qu'ils ont été traités par le gouvernement avec une indifférence qui équivaut au mépris non déguisé, qu'ils ont été poussés dans la malheureuse voie qu'ils ont suivie, et que si leur rébellion est un crime, la responsabilité de ce crime revient autant aux hommes qui l'ont provoqué par leur conduite qu'à ceux qui l'ont perpétré. Le très honorable ministre a dit hier que le chef de l'opposition avait préparé un factum pour les avocats de Louis Riel.

Quelques honorables DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez ; c'est vrai.

M. LAURIER : Ils disent maintenant que c'est vrai. Moi, je dis que si la conduite du gouvernement peut servir à la défense de Louis Riel, alors le gouvernement doit en accepter les conséquences. Il ne lui suffira pas de dire : vous ne devez pas m'attaquer, parce qu'en m'attaquant vous sauvez Louis Riel. Le gouvernement fait à Louis Riel un procès qui décidera de sa vie ou de sa mort ; mais je suppose que ce n'est pas le sang de cet homme qu'il veut. Je suppose que s'il a quelque chose en vue, ce n'est rien tant que l'application de la justice britannique ; et si, dans les faits énoncés hier par mon honorable ami, il y a quelque chose en faveur de Louis Riel pour aider à sa défense, Louis Riel a le plein pouvoir de s'en servir. Je dirai plus.

Je répète que les hommes qui font à Louis Riel un procès d'où dépend sa vie ou sa mort, ne désirent pas son sang, qu'ils veulent seulement que la justice ait son cours ; et si la justice exige que, parmi les nombreux documents qui ont été supprimés, qui n'ont pas été soumis à cette Chambre, il y a quelque chose qui puisse aider à la défense de Riel, c'est leur devoir de les produire ; et s'ils cachaient la moindre chose capable d'aider à la défense de Riel, je les accuserais d'avoir participé à son assassinat, au cas où il serait jugé en l'absence de cette partie de sa défense. Il serait mal que l'honorable monsieur cherchât à soulever les préjugés des masses en cette matière. Il y a, dans ce pays, des préjugés de différentes sortes. Nous ne sommes pas encore assez vieux, comme nation, pour avoir oublié la différence de nos origines ; et je dis franchement que les habitants de ma province, qui ont une communauté d'origine avec les insurgés, sympathisent avec eux, justement comme les habitants d'Ontario, qui font d'une origine différente, sympathisent dans un sens différent.

Quelques DÉPUTÉS : Non, monsieur.

M. LAURIER : Non ? Pourquoi donc a-t-on répété hier, répète-t-on aujourd'hui, et répétera-t-on demain, dans la presse, et encore et encore, que mon honorable ami le chef de l'opposition, a préparé un mémoire pour les avocats de Riel ? Eh bien, monsieur, c'est là faire appel aux plus avilissants, et à la pire espèce des préjugés des masses. On dit, et bien à propos, dans votre langue, monsieur, que chacun tient de préférence à son clocher.

Je suis d'origine française, et j'avoue que si je ne devais agir que d'après la voix du sang qui coule dans mes veines, je serais fortement en faveur des insurgés ; mais pardessus tout, je prétends être en faveur de ce qui est juste, droit et loyal, en faveur de la justice à chacun, et je dis : faites justice et que les conséquences en retombent sur les coupables,

soit sur la tête de Louis Riel, soit sur les épaules du gouvernement. Monsieur, le gouvernement est d'autant moins justifiable dans sa conduite, que l'expérience du passé devrait l'avoir rendu plus prudent. C'est un fait digne de remarque que bien que cette jeune Confédération n'existe que depuis dix-huit ans, elle a déjà été attaquée deux fois par une rébellion à main armée. Nous savons maintenant les causes de la première rébellion. La lumière s'est faite à ce sujet. Quelle était la cause de la première rébellion, sur la rivière Rouge en 1869 et 1870 ? La cause, comme nous le savons aujourd'hui, c'est que le gouvernement, — ce gouvernement-ci, les hommes qui sont au pouvoir aujourd'hui, et qui étaient alors au pouvoir — a voulu prendre possession du pays, sans égard pour les droits de la population prise comme tout, pendant qu'il violait les droits de particuliers. On peut concevoir que ces gens-là, accoutumés à la sauvage liberté de la prairie, accoutumés, depuis des générations et des générations, à circuler en maîtres sur tout le continent, qui considéraient le pays comme leur appartenant, et chaque lopin de terre comme un endroit à eux où ils pouvaient planter leurs tentes ; on peut aisément concevoir, dis-je, que ces peuples, à moitié sauvages comme ils l'étaient, devaient regarder avec une espèce de jalousie les agissements du gouvernement qui faisait tout à coup irruption au milieu d'eux, et établissait son autorité dans le territoire. Alors, qu'arriva-t-il dans ce temps-là ? On aurait pensé qu'il eût été au moins prudent de la part du gouvernement d'adopter des mesures de conciliation envers cette population ; mais au lieu de cela, il entra dans le pays et en traita les habitants comme on traitait autrefois les paysans au temps de la féodalité, comme s'ils avaient fait partie de la terre achetée de la Compagnie de la Baie-d'Hudson — traitant les habitants, dis-je, comme s'ils avaient été des serfs au temps féodal — faisant partie de la terre vendue. Le peuple s'émut de cette conduite. Mais ce ne fut pas tout. Le gouvernement essaya un système d'arpentage, le plus odieux qu'on puisse infliger à une population. Quelques-uns des habitants avaient des établissements ou des propriétés, avec champs et bâtisses, et les arpenteurs envoyés par le gouvernement ne tinrent aucun compte de ces propriétés, et tracèrent leurs lignes à travers ces établissements ; et, comme on peut bien le penser, il s'ensuivit une grande agitation. Les faits sont bien constatés par l'histoire de la rébellion, et je ne puis mieux faire que de citer à ce sujet le passage suivant du rapport de M. Donald A. Smith, qui fut, à cette époque, nommé agent pour faire une enquête à ce propos :

Un nombre considérable d'entre eux sont restés fidèles à leur allégeance durant tout le trouble par lequel ils ont eu à passer, et avec eux se trouvent maintenant associés plusieurs autres dont les esprits avaient été temporairement faussés par les représentations mensongères de certains hommes mal intentionnés qui y cherchaient leur propre avantage. On leur avait caché le véritable état des choses, et les avantages qui résulteraient pour eux de leur union avec le Canada ; et on leur avait dit de juger des Canadiens en général par les faits et gestes de certains immigrants irrédécis qui les avaient dénoncés comme des encombreurs sur les terres, qui devaient au plus tôt faire place à une race supérieure sur le point d'arriver. Il est vrai aussi que dans les procédés non autorisés de quelques-uns des Canadiens récemment arrivés il y avait matière à créer l'alarme et la jalousie que la population entretenait à la perspective d'un changement de gouvernement. Dans plusieurs localités ces aventuriers avaient industrieusement choisi pour eux-mêmes des lots de terres considérables, et dans certains cas, très étendus et d'une valeur exceptionnelle, mettant ainsi les esprits sous l'impression que le temps était arrivé, où dans leur propre pays, les Métis allaient être supplantés par des étrangers. Cette impression, cependant, je n'en ai aucun doute, aurait pu être facilement détruite, par l'empêchement de pareilles opérations jusqu'à ce que le Canada eût complètement développé sa politique et démontré l'inanité de ces craintes.

Sur le même sujet, un livre écrit par M. Tuttle, "L'histoire du Manitoba," parle dans les termes suivants de l'attitude et des sentiments des Métis français :

Le sentiment des Métis français se réduit à ceci : qu'ils disputaient au gouvernement le droit de s'emparer de ce qu'ils considéraient être leur pays, sans leur consentement. Ce sentiment est bien démontré par l'arrêt des arpenteurs Snow et Webb.

M. LAUBIER

Plus caractéristique encore est une brochure écrite par Louis Riel, en 1874, au bureau du *Nouveau Monde*, et qui se lit comme suit :

Les territoires du Nord-Ouest n'ont été transférés au Canada, que le 15 juillet 1870 ; mais le Canada commença en 1868-69, des travaux publics en son propre nom, dans la Terre de Rupert et le Nord-Ouest, sans en avoir obtenu l'autorisation de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. L'arrivée des agents canadiens dans le pays a été signalée par le mépris qu'ils affectaient pour l'autorité de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et pour les anciens colons. Ils s'efforçaient de prendre possession des meilleures terres des Métis, spécialement à la Pointe-des-Chênes, paroisse située à environ 30 milles à l'est de Fort-Garry. Ils prétendent avoir acheté ces terres des sauvages. Après que M. Snow eût commencé à travailler à la route Dawson, entre le lac des Bois et la Pointe-des-Chênes, en 1868, au nom du Canada, un autre intrus, en vertu de la même autorité, commença un arpentage dans l'été de 1869, autour de Fort-Garry, des terres publiques et privées d'après un nouveau système d'arpentage qui dérangeait sans la moindre explication l'ordre de choses existant, et troublait sans scrupule les anciens colons dans la paisible et légitime possession de leurs terres.

Ainsi, monsieur, vous voyez que les griefs des Métis à cette époque, étaient de deux sortes. Ils se plaignaient d'abord de ce que le Canada avait pris possession de leur pays sans égard à leurs droits comme peuple ; et ils se plaignaient en second lieu de ce que le gouvernement, par son système d'arpentage, avaient envahi leurs possessions et leurs propriétés actuelles. Ils se révoltèrent ; ils ne pouvaient pas endurer cela. Les conséquences de cette rébellion, quelles qu'elles aient pu être à d'autres points de vue, furent de forcer le gouvernement de reconnaître leur droit de souveraineté sur la terre, par la distribution de 1,400,000 acres entre eux, en extinction du titre des sauvages, et d'abandonner le vieux système d'arpentage et d'en adopter un nouveau qui respectait les établissements et les propriétés des Métis. Maintenant, on avait pu espérer que l'expérience du passé aurait rendu le gouvernement plus prudent, et lui aurait enseigné à traiter avec droiture et considération une population aussi sensible que les Métis. En vérité le gouvernement semble être comme les Bourbons, qui, suivant Napoléon, n'avaient rien appris ni rien oublié ; en cette matière, le gouvernement paraît n'avoir rien appris ni rien oublié. Je dis que le gouvernement actuel mérite bien plus la censure pour le soulèvement de la Saskatchewan, qu'il ne la méritait pour celui de la Rivière-Rouge. Si coupable qu'il fut en 1869, pour le traitement infligé aux Métis sur la Rivière-Rouge, on peut au moins dire à sa décharge, qu'il n'avait pas eu le temps de changer sa politique, — que la rébellion avait éclaté avant qu'ils eussent le temps de réparer les erreurs qu'un peu plus de prudence aurait pu prévenir dès le commencement. Mais, dans l'occasion présente, si des millions de dollars ont été dépensés en quelques semaines, si des vies précieuses ont été perdues, si le sang le plus pur du Canada a coulé, si les horreurs de la guerre civile et celles encore pires de la guerre sauvage ont souillé notre sol, quelle en est la raison ? Est-ce parce que le gouvernement n'a pas eu le temps de réformer une politique vicieuse ou de reconnaître sa route ? — Monsieur, c'est parce que pendant des années et des années, le gouvernement a suivi un système qu'il suit encore aujourd'hui, et qui consiste à nier que les Métis aient des raisons de se plaindre. C'est parce que durant des années et des années, le gouvernement a fermé les oreilles pour ne pas entendre les plaintes, parce qu'il a fermé les yeux pour ne pas voir les torts, parce qu'il a agi comme l'autruche qui s'enfuit la tête dans le sable pour ne pas voir le danger et qui l'ignore ainsi, c'est pour cela que nous avons eu un soulèvement sur la Saskatchewan. Et comme je l'ai dit, le gouvernement est plus à blâmer pour ce soulèvement-ci, que pour celui de 1869-70. Il n'y a pas eu de trouble sur la rivière Saskatchewan en 1869-70, et la raison en est évidente ; en 1869-70 le gouvernement n'avait pas essayé d'établir son autorité sur les bords de la rivière Saskatchewan ; il n'étendait pas alors son autorité au delà de la rivière Rouge, et par conséquent la population de la rivière Saskatchewan n'étant aucunement molestée continuait à vivre comme par

le passé. Mais le jour vint où le gouvernement du Canada voulut exercer son autorité sur la Saskatchewan, et c'était à propos, dans le but d'ouvrir cette belle contrée aux immigrants de l'est ; alors les Métis sur cette rivière montrèrent la même inquiétude et firent les mêmes réclamations que les Métis de la Rivière-Rouge. J'ai démontré que les Métis de la Rivière-Rouge avaient des réclamations de deux sortes ; ils demandaient que leurs droits au sol fussent reconnus d'une manière quelconque, et ces droits ont été reconnus. Ils demandaient aussi de n'être pas troublés sur leurs propriétés, et cette demande leur a aussi été accordée. Aussitôt que le gouvernement canadien a voulu exercer son autorité sur la Saskatchewan, les Métis là ont fait absolument les mêmes réclamations.

Au début, ils ne demandaient que la reconnaissance de leurs droits au sol, et à l'extinction du titre des sauvages, et qu'il leur fût permis de continuer à jouir sans trouble des propriétés qu'ils détenaient. Pour la première question, je ne sache pas bien que l'honorable monsieur ait dit le contraire hier, que les Métis de la rivière Saskatchewan aient jamais formulé de demandes de terres, avant l'année 1878, ou les derniers jours de 1879. L'honorable ministre a dit que des demandes avaient été adressées au gouvernement de mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie). Je pense que quelques demandes venant du district de Qu'Appelle ont été faites avant 1878, mais aucune demande, que je sache, venant des bords de la Saskatchewan, n'est arrivée au gouvernement avant 1878 ; et la raison en est bien claire. La contrée venait juste d'être ouverte à la colonisation ; le gouvernement n'avait essayé d'y établir son autorité qu depuis trois ans ; M. Laird, qui en fut le premier lieutenant-gouverneur, fut nommé en 1876, et il n'arriva à Battleford qu'en 1877 ; de fait, il dut faire un voyage de plusieurs mois pour se rendre au siège du gouvernement à Battleford. En 1877, une pétition fut formulée par les Métis se lisant comme suit :

Vos requérants désirent représenter humblement que leurs droits à la participation à l'émission de *scrips* en faveur des Métis et des anciens colons du Manitoba, et ils espèrent qu'on respectera ces droits avec autant de scrupule qu'on les a respectés dans cette province, et dans le but d'arriver à la répartition exacte de tels droits, vos requérants demandent humblement qu'il soit fait le plus tôt possible, un recensement des Métis et des anciens colons, afin que ceux qui n'est pas déjà été compris dans le recensement du Manitoba, puissent avoir leur part en terrain et en *scrips*.

Alors, dans le cours de février, une députation venue de Saint-Laurent, eut une entrevue avec M. Laird à propos de cette matière et lui présenta une pétition comportant en substance la même demande. Cette pétition était adressée, non pas au gouvernement d'Ottawa, mais au lieutenant-gouverneur lui-même ; il la référa à son conseil ; le conseil ne siégea pas avant le mois d'août suivant ; et dans ce mois-là, le conseil adopta la résolution qui a été citée plusieurs fois hier et par laquelle les réclamations des Métis pour leur part dans les terres étaient recommandées favorablement à Ottawa.

Qu'en présence du fait que des octrois de terrains et des émissions de *scrips* avaient été déjà faits aux Métis du Manitoba en vue de l'extinction du titre sauvage aux terres de cette province, il y aura sans aucun doute un mécontentement général parmi les Métis des dits territoires, s'ils ne reçoivent la même considération.

Alors M. Laird alla visiter l'établissement du Lac aux Canards, au mois de septembre suivant. Il y eut une entrevue avec une députation de la colonie de Saint-Laurent qui lui demanda ce qu'il était advenu de leur pétition, et quel accueil elle avait reçu du gouvernement. M. Laird expliqua que le conseil n'ayant siégé qu'au moins d'août, le gouvernement n'avait pas encore eu le temps de prendre leur requête en considération. Les délégués furent satisfaits de l'explication et leurs interprètes remercièrent cordialement le lieutenant-gouverneur pour la courtoisie qu'il avait mise à répondre à leurs demandes. Les Métis, en cette circonstance, se comportèrent ou ne peut plus convenablement. Alors survint la chute du gouvernement Mackenzie, et un

nouveau gouvernement monta au pouvoir, le gouvernement du très-honorable ministre d'en face. En 1879 le gouvernement se fit autoriser à traiter avec les Métis, de la même façon que le premier gouvernement s'était fait autoriser à traiter avec les Métis de la Rivière-Rouge, et ce, conformément aux suggestions faites par le conseil du Nord-Ouest ; c'est-à-dire que le gouvernement fut autorisé à éteindre le titre des sauvages, en autant que les Métis y avaient droit. Avant d'aller plus loin, il convient de référer à toute la législation sur la matière, afin de fixer la responsabilité du gouvernement. L'acte de 1870 qui fut le premier, l'acte de 1874 qui fut le deuxième, et l'acte 1879, pour voir exactement, la portée, l'objet et la cause de la législation qui fut alors insérée dans les statuts. L'acte de 1870 se lisait comme suit :

Et considérant qu'il importe, dans le but d'éteindre les titres des sauvages aux terres de la province, d'affecter une partie de ces terres non concédées, jusqu'à concurrence de 1,400,000 acres, au bénéfice des familles des Métis résidents, il est pour le présent décrété que le lieutenant-gouverneur, en vertu de règlements établis de temps à autre par le gouverneur général en conseil, choisira des lots ou étendues de terre dans les parties de la province qu'il jugera à propos, jusqu'à concurrence du nombre d'acres ci-dessus exprimé, et en fera le partage entre les enfants des chefs de famille métis domiciliés dans la province, à l'époque à laquelle le transfert sera fait au Canada.

Ainsi l'objet de l'acte est parfaitement clair ; c'est une concession de terre d'une étendue de 1,400,000 acres dans le dessein avoué de la diviser entre les enfants des chefs de famille métis, en extinction des droits des sauvages ; puis l'acte de 1874, disait ce qui suit :

Considérant que par la trente et unième section de l'acte trente-trois Victoria, chapitre trois, il est décrété que, dans le but d'éteindre les titres des sauvages aux terres de la province du Manitoba, il importe d'affecter un million quatre cent mille acres de ces terres au bénéfice des enfants des Métis chefs de famille domiciliés dans la province à l'époque de son transfert au Canada ; et considérant qu'aucune disposition n'a été prise pour éteindre le titre des sauvages à ces terres, en ce qui concerne les Métis, chefs de famille, habitant la province à l'époque susmentionnée ; et considérant qu'il importe de prendre pareille disposition, et qu'il est expédient d'éteindre ce titre au moyen d'actions de terre ou d'une émission de certificats (*scrip*) rachetables en terres fédérales.

Ici encore le même esprit apparaît, le même objet est avoué. L'octroi est fait dans le but d'éteindre le titre des sauvages, en autant que les Métis y ont droit ; — et en 1879, l'acte passé par les honorables députés d'en face sur cette question comportait ce qui suit :

Le gouvernement a le pouvoir de régler toutes réclamations existant au sujet de l'extinction du titre des sauvages, faites par les Métis résidant aux Territoires du Nord-Ouest, en dehors des limites du Manitoba, le 15 juillet mil huit cent soixante-dix, en octroyant des terres à telles personnes qu'il lui plaira, aux termes et conditions qu'il jugera convenables.

Ainsi il ne peut pas y avoir d'ambiguïté. Une clause a été introduite dans le statut par les honorables députés d'en face eux-mêmes, dans le but avoué d'éteindre le titre des sauvages possédé par les Métis. Cet acte n'a jamais été mis en opération. Pourquoi ? Nous ne le savons pas encore. Le gouvernement ne nous l'a jamais dit. Et je ne crois pas qu'il le sache lui-même. Mais il était important de donner effet à cette disposition de la loi. Pas plus tard qu'en 1879, le gouvernement nomma M. Davin pour faire un rapport sur le sujet. Il n'apparaît pas qu'il ait jamais fait de rapport ; mais il paraît que plusieurs personnes influentes dans les territoires, entre autres l'archevêque Taché, ont été consultées à ce propos. Quant à l'importance d'en finir de suite loyalement et généreusement avec les Métis, voici ce qu'écrivait Sa Grâce l'archevêque Taché :

Il faut bien admettre que les Métis du Nord-Ouest ont une réclamation qui mérite d'être accueillie favorablement. Il règne chez eux un grand malaise, de ce qu'aucune démarche n'ait encore été faite en leur faveur. Une politique libérale de la part du gouvernement, lui assurerait l'adjonction d'un pouvoir moral et physique qui, dans les relations critiques existant actuellement entre les diverses tribus sauvages entre elles et le gouvernement, serait d'un appoint considérable pour le Dominion. D'un autre côté, l'élément métis, s'il est mécontent, sera toujours une menace permanente pour la paix et la prospérité des territoires. Il n'y a pas de doute que l'état actuel des affaires dans les territoires, en ce qui concerne les sauvages et les Métis, exige l'attention du gouverne-

ment, et l'on devrait adopter des mesures pour entretenir avec les Métis des relations capables de nous les attacher.

Les Métis sont une race excessivement sensible; ils ressentent vivement l'injure ou l'insulte, et se plaignent tous les jours à cet égard. De fait ils sont journellement humiliés par rapport à leur origine, par la manière dont on parle d'eux, non seulement dans les journaux, mais aussi dans des documents officiels et semi-officiels.

M. GIROUARD: Quelle est la date de cette lettre?

M. LAURIER: Janvier 1879. Alors, on même temps, l'archevêque suggérait un plan au gouvernement. Il suggérait qu'une certaine étendue de terre leur fût concédée.

Il va jusqu'à dire:

Tous les Métis, hommes, femmes et enfants résidant au Nord-Ouest au 1^{er} janvier 1879, devraient recevoir chacun deux scrips non-négociables pour 80 acres de terre à être choisies par eux dans l'une des douze réserves sus-mentionnées, les dites terres ne pouvant être ni vendues, ni hypothéquées, ni taxées jusqu'à ce qu'elles aient passé dans les mains d'au moins la troisième génération de ceux qui les recevront, ou leurs représentants.

C'était là le plan suggéré par l'archevêque Taché au gouvernement. Le gouvernement ne l'a pas adopté; il ne l'adoptera pas; le très honorable premier a déclaré qu'il ne veut pas l'adopter. Pourquoi? Le très honorable ministre nous a dit hier qu'il n'accepterait pas le plan de l'archevêque Taché, parce que, sûrement, ce plan-là aurait fait des Métis des pupilles du gouvernement; qu'il préférerait se fier à eux; qu'il avait un plan à lui pour pourvoir à leur établissement. Quel était ce plan à lui? Où était-il? Quand a-t-il été mis à exécution. Quand a-t-il été montré au pays? Où a-t-il été publié? Quand a-t-il été soumis aux Métis eux-mêmes? Je crois, monsieur, que quand le très honorable ministre dit qu'il a un plan pour le règlement des réclamations des Métis, il se vante;—mais c'est une vantardise vaine et inutile. L'honorable monsieur n'a jamais eu de plan du tout pour le règlement des affaires des Métis; ou bien, s'il en a eu un, c'était justement comme le plan du général Trochu pour forcer les Allemands à lever le siège de Paris. C'était, suivant lui, un plan magnifique, mais personne ne l'a jamais vu, il ne tenta jamais de l'exécuter,—et le plan de l'honorable premier est absolument de même nature.

Bien plus, je dis que, si le gouvernement n'a pas mis à exécution le plan de Mgr l'archevêque Taché, n'a pas réglé les réclamations des Métis, c'est parce que le premier ministre était opposé en principe et en pratique à l'extinction du titre des sauvages, en autant que les Métis y étaient concernés. Je dis que la raison pour laquelle le gouvernement n'a pas, de 1879 à 1885, réglé les réclamations des Métis, qui demandaient un octroi de terre, c'est parce que le premier ministre prétendait que les Métis n'avaient pas droit à un octroi spécial de terre, et je puis le prouver par sa propre bouche. Pas plus tard que le 26 mars, le premier ministre, parlant sur cette même question, s'exprimait comme suit:

Comme corps de nation, on a dit aux Métis que s'ils voulaient être considérés comme des sauvages, il existait des réserves plus considérables où ils pourraient aller avec les autres sauvages; mais que s'ils voulaient être considérés comme des blancs, ils auraient 160 acres de terre comme *homesteads*. Mais ils ne sont pas satisfaits de cela. Ils veulent avoir des scrips une quantité égale, je crois à peu près de deux cents acres—et alors obtenir en plus, comme un droit qui va de soi, leur *homesteads* par-dessus le marché.

Monsieur, c'était là la politique à laquelle s'opposait le très honorable premier, que les Métis eussent leur concession de terres, en extinction du titre des sauvages, et fussent alors libres de s'établir librement dans les terres du Nord-Ouest. Ce principe que combattait l'honorable ministre est le même principe qui a toujours prévalu dans nos statuts depuis 1870. D'après l'acte de 1870 et l'acte de 1874, qui complétait le premier, une concession de terre était faite aux Métis uniquement en extinction du droit des sauvages, et le Métis, après avoir reçu son scrip pour sa terre en extinction du titre indien, avait la liberté, comme tout autre sujet de Sa Majesté et même comme tout étranger, d'aller au Nord-Ouest s'établir sur une terre, et de la réclamer

M. LAURIER

comme sienne. Mais l'honorable ministre ne voulait pas accorder cela aux Métis. De fait, il disait aussi tard que le 26 mars dernier, que les Métis voulaient avoir 160 acres de terre comme les possesseurs de *homesteads*, et en plus, 200 acres de terre, en extinction de leur droit au titre des sauvages, et il refusait de se rendre à cette prétention; et c'est là la raison pour laquelle, de 1878 à 1885, la question des Métis n'a pas été réglée par l'honorable premier. Je prétends que la politique du gouvernement telle qu'indiquée dans les statuts, a été que les Métis avaient droit, tout autant que les sauvages, à l'extinction du titre de sauvage, mais que, comme blancs, au lieu d'accepter une compensation collective pour leur titre de sauvage, on leur permit de la prendre individuellement, et que c'est là la seule différence existant entre eux et les sauvages, sur la question de l'extinction du titre des sauvages. Est-ce que la terre est donc un article si rare au Nord-Ouest?

N'avons-nous pas une surabondance de terres au Nord-Ouest? Et nous dira-t-on sérieusement qu'il n'était pas juste ni raisonnable que les Métis fassent munis d'un lot de ces immenses terres du Nord-Ouest, pendant qu'on accordait ce privilège aux Métis du Manitoba? Quelle raison pouvait-il y avoir pour refuser aux Métis de la Saskatchewan les droits et les privilèges accordés aux Métis de la Rivière-Rouge? Comme le disait mon honorable ami, est-ce que la justice n'est pas la même partout, aussi bien sur la rivière Saskatchewan que sur la rivière Rouge? Si les Métis de la Rivière-Rouge ont obtenu des octrois spéciaux de terre, en extinction du titre des sauvages, est-ce que la justice n'exigeait pas que les mêmes droits et privilèges fussent accordés aux Métis de la Saskatchewan. Les officiers du gouvernement, dans les Territoires du Nord-Ouest, le conseil du Nord-Ouest, les colons eux-mêmes, ont été plus généreux envers les Métis que le très honorable monsieur. A maintes et maintes reprises, la population du Nord-Ouest a appelé l'attention du gouvernement sur cette question. J'ai déjà cité la résolution du conseil, passée en 1879, à ce sujet. En 1881, M. Clarke, un des membres du Conseil, présenta cette résolution:

Que les Métis ont toujours été reconnus comme possédant des droits dans le même sol, droits reconnus par le gouvernement du Canada quand il a pris possession des Territoires; et que, pendant que l'on avait largement pourvu les Métis résidant au Manitoba, le 15 juillet 1870, rien n'a encore été fait pour éteindre cette portion du titre sauvage attaché aux terres et territoires en dehors de la province du Manitoba, telle qu'originellement formée par l'acte de 1870.

Alors il va à dire que la même chose devrait être faite pour les Métis dans le Territoire du Nord-Ouest. Je crois que le conseil passa une résolution, à ce sujet, qui fut transmise au gouvernement, mais à laquelle le gouvernement ne fit pas attention. Plus tard, la population du Territoire du Nord-Ouest tint des assemblées et passa des résolutions défendant la même cause des Métis. Une assemblée eut lieu, à Saint-Albert, en octobre, cette année, et il y fut résolu:

Considérant que le titre des sauvages dans ce district ou territoire n'a pas été éteint, et que les anciens colons et les Métis du Manitoba ont été indemnisés par des scrips en échange de leur titre, et que telle allocation n'a pas été faite aux résidents de ce territoire, il est résolu que le très honorable ministre de l'Intérieur soit prié d'accorder de semblables scrips aux colons semblables, les plaçant ainsi sur un pied d'égalité avec leurs frères du Manitoba.

Cette résolution fut transmise au gouvernement par M. Charles Nolin. Le gouvernement fit une réponse maintenant le principe énoncé hier par le très honorable monsieur. Voici cette réponse:

Résolution n° 3.—Comme en vertu d'un traité avec les sauvages leur titre à aucune portion du Territoire renfermée dans le district de Lorne a été éteint, cette résolution aurait besoin d'être expliquée.

Eh bien! monsieur, cette réponse fut transmise à la population du Nord-Ouest. M. Clark, qui s'était occupé de l'affaire envoya une réponse concluante, relatant toute la législation de 1874 à 1879, et démontrant péremptoirement que la politique de ce gouvernement avait eu pour but l'extinction

du titre des sauvages, en faveur des Métis. Alors des résolutions furent aussi adoptées dans le même sens par le peuple, mais sans succès. Enfin on envoya chercher Riel, et on l'amena dans le pays; il semble que le gouvernement alors au moins eût pu accorder ce qu'il avait si longtemps refusé; mais il ne se romua pas. Quand s'est-il décidé à agir? — Alors que la rébellion était mûre dans le Nord-Ouest, comme l'a démontré hier mon honorable ami; le 26 janvier, il fit quelque chose; qu'était-ce? Il demanda simplement un recensement. A cette époque-là, le gouvernement n'avait pas encore de politique sur la matière. Lors de l'émanation de l'ordre en conseil du 26 janvier 1885, ordonnant le recensement des Métis du Nord-Ouest, le gouvernement n'avait pas de politique, parce que, comme je l'ai prouvé par le langage du très honorable ministre à la date du 26 mars suivant, il ne voulait pas reconnaître que les Métis avaient droit à un octroi spécial en extinction du titre des sauvages. Il prétendait simplement qu'ils n'avaient pas plus de droit que les colons ordinaires; que tout ce qu'ils pouvaient faire, c'était tout simplement d'aller prendre des *homesteads* ou préemptions sur les terres inoccupées, et rien de plus. De sorte que, à cette date du 26 mars, le gouvernement n'avait aucune politique quelconque.

Mais quelque chose arriva alors qui donna une politique au gouvernement.

Le jour même où l'honorable député parlant dans cette Chambre disait que les Métis n'avaient pas plus de droits que les colons ordinaires, que tout ce qu'ils pouvaient demander était un *homestead* et le droit de préemption, on se battait au Lac-aux-Canards, et les balles de cette bataille firent plus pour régler cette question que six longues années de prières et de requêtes; six longues années de demandes constantes ne purent obtenir justice pour ces pauvres gens et apporter remède à leurs griefs, mais les balles du Lac-aux-Canards firent agir le gouvernement et l'obligèrent à proposer des arrangements. Le 30 mars, quatre jours après le gouvernement se présenta avec une ordonnance dans laquelle pour la première fois, les droits des Métis étaient jusqu'à un certain point reconnus, mais pas entièrement. Par cette ordonnance on fit aux Métis certains octrois de terre non pas cependant en extinction du titre des sauvages, mais avec des conditions d'établissement. Alors on nomma des commissaires qui se rendirent dans les districts agités par le trouble. Un des commissaires, M. Stroet, étant sur les lieux et considérant le cas, dit au gouvernement qu'il était nécessaire pour satisfaire les Métis de leur faire un octroi spécial de terre, ainsi que la chose avait été faite en faveur des Métis du Manitoba, sans conditions d'établissement. Depuis ce temps, ma foi, les commissaires ont distribué des titres parmi les métis dans le Territoire du Nord-Ouest. A la fin, M. l'Orateur, ces hommes, après avoir demandé cet octroi spécial depuis 1878 jusqu'à mai 1885 sans pouvoir l'obtenir, ont réussi dans leur requête. La justice est doublement juste et doublement précieuse quand elle est rendue librement et avec grâce, mais elle perd presque toute sa valeur lorsqu'elle est tardive et rendue à contre-cœur. Comme dans cette occasion — même hier soir, l'honorable député ne voulut pas dire qu'en agissant ainsi le gouvernement rendait justice aux Métis du Manitoba et qu'il reconnaissait leurs droits; il se contenta de dire qu'il le ferait et qu'il le faisait pour l'amour de la paix. Pour l'amour de la paix, quand nous étions en pleine guerre! Pour l'amour de la paix, quand les insurgés étaient sur le champ de bataille et que le sang avait été répandu! L'honorable député croit-il que cette tardive concession apaisera les ressentiments des Métis? Non. Le sentiment qui restera dans leurs cœurs sera celui que fait nécessairement naître la pensée que leurs droits ont été niés tant qu'ils se sont bornés à les faire valoir au moyen de requêtes, mais qu' aussitôt qu'ils prirent leurs vieux mousquets rouillés ils obligèrent le gouvernement à s'incliner et obtinrent ainsi ce qu'ils n'avaient pu obtenir par des moyens constitutionnels.

Voilà le sentiment qui vivra dans le cœur des Métis. Il en est ainsi pour ce qui regarde les réclamations non énumérées dans le Manitoba. Il y avait au Manitoba un certain nombre de Métis qui n'avaient pas été énumérés et qui avaient droit à un octroi spécial de terre. Les Métis, le conseil du Nord-Ouest, et les amis du gouvernement dans le Nord-Ouest s'adressèrent à lui, mais sans succès.

Le 9 avril, après que la rébellion eût fait rage pendant quelque temps, le gouvernement se mit encore aux genoux des Métis et leur accorda, à leurs menaces et à la violence, ce qu'il avait refusé à leurs prières. En fait, le gouvernement n'a pas même le courage de Falstaff, car, si je ne me trompe, Falstaff disait: "Les raisons seraient abondantes comme les baies, que je n'en donnerais pas une par contrainte." Mais le gouvernement ne voulait rien donner autrement que par contrainte. Il a résisté aux prières et aux requêtes des colons, mais quand ils sont venus les armes à la main, il fléchit et leur accorda ce qu'ils demandaient. Il y avait une autre réclamation faite par les Métis, comme il a déjà été dit. Ils voulaient n'être pas troublés dans leurs possessions et avoir la permission de les occuper telles qu'elles étaient et les garder sans être molestés. Le gouvernement avait adopté le mode d'arpentage américain, le mode rectangulaire. Ce mode est bon et je n'y trouve pas à redire, mais il ne semble que juste et bon que quand il y avait eu des établissements avant l'arpentage, le gouvernement aurait dû le reconnaître, et l'arpentage être fait suivant les établissements. C'est là le caractère de tous les établissements français en Amérique qu'ils ont tous été faits sur les bords des rivières, et toutes les terres divisées de manière que les gens vivent les uns près des autres. C'est un trait de la race française. Elle est plus sociable, on l'admettra sans dispute, que la race teutonique.

Dans le Bas-Canada la différence du caractère des deux races est distinctement marquée. Dans le Bas-Canada, si vous passez dans un vieil établissement de campagne vous verrez des maisons dans toutes les directions, aux endroits les plus favorables pour le cultivateur. Elle peuvent être éloignées d'un ou deux milles les unes des autres. Mais du moment où vous allez dans des établissements français, vous trouvez les maisons des cultivateurs sur le bord du chemin, à un jet de pierre de distance l'une de l'autre, de manière à favoriser des relations constantes et faciles. De fait le peuple du Bas-Canada, dans tous les établissements français, est en rapports constants et journaliers. Il en est ainsi non seulement dans les établissements français dans le Bas-Canada, mais encore dans tous les établissements français en Amérique. C'est la même chose dans la vieille France. La population des campagnes, en France, habite des hameaux; dans le Bas-Canada on demeure aussi près l'un de l'autre que les circonstances les permettent. Je trouve aussi ce trait de ressemblance dans les vieux établissements acadiens dans la Nouvelle-Ecosse. Dans le comté de King, par exemple, dans la vieille terre classique d'Évangéline, il y avait autrefois un vieil établissement appelé Rivière aux Canards. Là les terres ont été colonisées par bandes étroites; toutes sont proches les unes des autres, et cet établissement s'appelle aujourd'hui du nom de Rue Canard. Cela, aux yeux de la population, représente une rue plutôt qu'une terre d'établissement ordinaire.

Les aventuriers dont le sang coule maintenant dans les veines de la population métisse du Nord-Ouest vinrent de France et du Bas-Canada. Le même trait de caractère existe chez eux. Aujourd'hui la population métisse du Nord-Ouest, partout où elle a des établissements, a pris les terres exactement de la même manière que l'a fait la population française soit sur les bords du Saint-Laurent, en Acadie ou dans la Louisiane. Quand le gouvernement prit possession du Nord-Ouest il trouva ces établissements sur la Saskatchewan de la même manière que tout autre établissement français. Les terres étaient divisées en bandes étroites, et les fermes étaient toutes proches les unes des

autres. N'était-il pas juste que les possessions de ces personnes-là fussent respectées, qu'on n'intervînt pas dans les terres que cette population s'était divisées entre elle, et que le mode rectangulaire d'arpentage dût s'effacer aussitôt qu'il venait un contact avec ces établissements? Telle a été la politique de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) quand il était à la tête du département de l'intérieur. J'ai remarqué, hier, que l'honorable premier ministre, quand il a abordé ce sujet a passé légèrement sur cette politique. Il n'en n'a pas dit grand'chose. Il s'est contenté de dire que l'honorable député de Bothwell, quand il était à la tête du département de l'intérieur, n'avait pas été aussi diligent qu'il aurait pu l'être—mais il a vanté sa propre activité. Il a dit que le gouvernement dont il était membre avait montré beaucoup de diligence à ce sujet.

L'honorable premier ministre ne s'est pas borné à faire cette double assertion, il a même dit qu'il le prouverait. Et alors, avec une certaine ostentation, il prit une carte géographique et la mit sur la table. Regardez la carte, dit-il, et elle vous fera voir combien nous avons arpenté. Et aussitôt après l'ajournement de la Chambre j'ai vu un certain nombre de partisans de l'honorable premier ministre, qui avaient une foi profonde et reposaient une grande confiance dans sa parole s'approcher de la table et chercher des preuves de l'énergie et de l'activité de leur chef; et d'après l'ébahissement qu'on voyait sur leur figure il était évident que la carte ne prouvait pas grand'chose, qu'elle ne prouvait rien du tout, car voici les faits: les arpentages ont été dirigés par l'honorable député de Bothwell quand il était chargé du département.

M. HESSON: L'honorable député de Bothwell a fait arpenter moins de 2,000,000 d'acres; l'ancien gouvernement conservateur plus de 9,000,000, et le gouvernement actuel plus de 55,000,000.

M. LAURIER: L'honorable député sait que le monde n'a pas été créé en un jour. La première chose créée fut la lumière. La première chose à faire pour faire les arpentages était de tirer les lignes méridiennes, et les rapports font voir que mon honorable ami s'est efforcé en 1877 d'en tirer afin de procéder à l'arpentage des territoires. C'était la première chose à faire. J'espère que cette explication satisfiera l'honorable député de Perth-Nord. Dans le fait, mon honorable ami aborda le sujet dès 1876, et cela de la manière parfaite qui lui est familière. Le gouverneur Laird s'adressa, en 1877, de la manière suivante à mon honorable ami à ce sujet:

Ce sujet affecte matériellement la prospérité de ces établissements et d'autres dans le territoire. J'ose donc espérer que les travaux d'arpentage spécial seront poursuivis durant l'été prochain—

Ceci remonte à février 1877 et fait voir que l'honorable député avait déjà commencé l'arpentage spécial dès l'été de 1876. Et quelle fut la réponse de l'honorable député? Il répondit conformément à la question, ne disant pas seulement que l'arpentage serait fait, mais encore qu'il serait fait suivant les possessions des habitants. Voici ce qu'il écrivait à cette occasion:

Le programme d'arpentage spécial pourvoit à ce que l'ouvrage soit étendu durant la saison prochaine de manière à couper le Saskatchewan dans le voisinage des principaux établissements sur cette rivière. On se propose, dans le cas où des établissements se sont formés les long des rivières dans ce territoire, d'adopter l'arpentage aux fermes telles qu'elles existent, c'est-à-dire, de donner un front de 10 ou 20 chaînes sur la rivière, et d'étendre les lots en arrière de façon à leur donner 160 acres.

C'était là la politique de mon honorable ami (M. Mills) en 1877, laquelle avait été inaugurée même l'année précédente. Mais l'admettez ceci: le peuple était impatient. L'arpentage ne pouvait pas se faire aussi promptement qu'on le désirait, et la raison en est donnée dans les papiers aujourd'hui devant nous. L'arpentage ne pouvait pas être fait parce que les lignes méridiennes devaient d'abord être tracées. Ils s'adressèrent encore au gouvernement à ce sujet, et comme mon honorable ami l'a dit—je ne citerai pas

M. LAURIER

l'autorité déjà citée hier—cette politique aurait été poursuivie le plus rapidement qu'il aurait été permis de le faire. Mais en 1878 il y eut un changement de gouvernement. Ce changement, j'en accuse les honorables députés de la droite, amena aussi un changement de politique, et au lieu de respecter les possessions des habitants et de faire faire un arpentage spécial là où des établissements avaient précédé l'arpentage, ils soumirent le peuple à un mode d'arpentage rectangulaire, soit que leurs terres fussent colonisées ou non et ils sacrifièrent la paix de leur pays à leur caprice. Quand ce nouveau mode d'arpentage fut d'abord mis en pratique on s'en plaignit dans le territoire. Ceux qui s'étaient établis sur d'étroits lots de front s'en plaignirent, et dès le mois de mars 1882, M. Duck, l'agent à Prince-Albert, adressa la lettre suivante au département:

Comme la majorité des colons de la branche sud de la Saskatchewan, dans le voisinage de la paroisse de Saint-Laurent, ont pris possession de leurs terres avant l'arpentage avec des fronts étroits semblables aux lots riverains dans d'autres parties du district, et en vue de la difficulté qu'on éprouvera dans ce bureau en déterminant les limites de ces réclamations, conformément à l'arpentage de section, j'ai, à la demande des colons ainsi établis, l'honneur de vous demander des renseignements sur la possibilité d'arpenter de nouveau ces sections dans les lots de rivière d'après un plan semblable à celui adopté dans l'établissement de Prince-Albert.

Ceci était écrit le 11 mars 1882, et le 4 septembre, M. Duck n'avait pas encore reçu de réponse du département. Voyant cela les colons eux-mêmes tentèrent la fortune et s'adressèrent au gouvernement en ces termes:

Nous désirons aussi que vous donniez des ordres pour que les terres soient arpentées le long de la rivière, en lots de 10 chaînes de large et de deux milles de long. C'est un ancien usage de diviser ainsi les terres, et ce serait un moyen facile de nous faire connaître les limites de nos terres respectives.

Le 13 octobre le département de l'intérieur répondit officiellement comme suit:

Mais quant à l'arpentage du territoire en question, que toutes terres dans les Territoires du Nord-Ouest seront arpentées d'après le mode actuellement en vigueur.

Telle était la manière adoptée et promulguée par le département de l'intérieur le 13 octobre 1882; désormais toutes terres seront arpentées, dans le Nord-Ouest, d'après le nouveau mode, qu'elles aient été ou non occupées, ou qu'elles aient été colonisées ou non. Le 21 octobre, M. Burgess, député du ministre de l'intérieur, répondit enfin à la lettre de M. Duck écrite le 11 mars précédent, et voici ce qu'il dit:

... Le gouvernement n'entend pas faire arpenter de nouveau. Il va sans dire qu'ils pourront, lorsqu'ils auront pris possession des terres, faire faire toute subdivision différant de l'arpentage régulier qu'il leur plaira. Vous voudrez bien faire part de cette décision aux parties intéressées.

Lorsque les colons demandèrent que l'arpentage fût fait d'après leurs possessions on répondit: non, vous pourrez faire subdiviser vos terres comme vous l'entendrez après l'arpentage, mais jusque-là le mode d'arpentage sera celui adopté par le gouvernement. Je demande à tout homme impartial dans cette Chambre, pouvait-il y avoir une plus grande tyrannie exercée par le gouvernement sur le peuple de la rivière Saskatchewan, qui avait mis ses terres en lots étroits, qui avait construit ses clôtures et ses maisons, cultivé le sol et l'avait amélioré en conséquence, que celle qu'il exerça quand les terres furent arpentées sans égard aux établissements des colons et aux améliorations qu'ils y avaient faites? Pouvait-il y avoir une plus grande tyrannie que d'arpenter les terres d'un colon et tirer des lignes sur ses constructions tout comme si ces terres étaient inoccupées ou non colonisées? C'était une tyrannie sans excuse. Il n'en eût pas coûté cher au gouvernement d'écouter les demandes des Métis et de leur dire: nous respecterons vos terres telles que vous les possédez.

Non seulement cela, mais les missionnaires de cette contrée, ces hommes de paix, qui en règle générale ne se mêlent pas des affaires du peuple, ont cru devoir faire maintes fois des représentations au gouvernement à ce sujet. Le

père Leduc vint ici et eut une entrevue avec le gouvernement; le père André écrivit des lettres, ainsi que le père Végreville, qui furent citées par mon honorable ami, des lettres aussi éloqu岸tes qu'on peut le désirer et plaidant en faveur des justes droits du peuple, mais ces lettres restèrent sans réponse.

On demande quois sont les griefs de la population des Territoires du Nord-Ouest? Je le demande, pourrait-il y avoir un plus grand grief, même dans les vieilles provinces du Canada, que celui résultant de la tentative du gouvernement de faire arponter de nouveau les terres d'après un mode régulier et scientifique? Je dis que si l'on essayait de faire une telle chose il y aurait ici un soulèvement comme celui qui a éclaté là-bas. Rien n'est plus cher à un homme que son pauvre morceau de terre arraché au désert par son travail, et le gouvernement a agi d'une manière tyrannique et injustifiable en faisant ce qu'il a fait. Je puis comprendre pourquoi ces gens irrités par cette négligence systématique de leurs réclamations ont enfin recouru à ces moyens regrettables. Mainte et mainte fois déjà les hommes se sont révoltés pour des causes moins justes que celles que ces hommes pouvaient invoquer. Voyons la conduite du gouvernement. Pendant 6 longues années le peuple du Nord-Ouest a revendiqué ses droits au moyen de pétitions; pendant six longues années il a employé tous les moyens constitutionnels que la loi mettait à sa disposition pour obtenir justice. Il a présenté des pétitions; il s'est réuni dans des assemblées; il a passé des résolutions; il a envoyé des délégations. Les pétitions sont restées sans réponse; on n'a pas tenu compte des résolutions adoptées aux assemblées. On a reçu les délégations avec de doux sourires et des paroles encore plus douces qu'on mettait par écrit, mais qu'on oubliait dès que les délégués avaient tourné le dos pour s'en retourner chez eux. Pendant ces longues années le gouvernement n'a pas fait un pas.

Après avoir envoyé tant de pétitions inutiles, les Métis ont recouru à une démarche très significative; ils sont allés chercher Riel et l'ont amené dans le pays. Cela au moins aurait dû ouvrir les yeux au gouvernement. Il savait que Riel est un homme audacieux; il savait que le peuple du Nord-Ouest avait le cœur plein d'une amertume toujours grossissante, et il aurait dû savoir que dans ces circonstances il y avait tous les éléments d'une conflagration soudaine, dont les résultats pouvaient être désastreux comme ils l'ont été. Cependant rien ne put faire agir le gouvernement. Louis Riel ne restait pas inactif; il tint beaucoup d'assemblées auxquelles assistaient en grand nombre non seulement les Métis, mais les colons de race blanche; on discuta la situation; on exposa les griefs du peuple; et cependant le peuple ne remua pas encore. Le gouvernement ne pouvait plaider ignorance parce que la presse du pays, les journaux publics dans la vallée de la Saskatchewan et les journaux publics dans le Manitoba, dans les intérêts du parti au pouvoir avertirent l'administration de temps à autre de ce qui se passait; cependant on n'agit pas davantage du côté du gouvernement. Il y a plus, les propres fonctionnaires du gouvernement l'avertirent à plusieurs reprises. Si vous examinez la correspondance, vous verrez que M. Duck, l'agent local à Prince-Albert, insista à plusieurs reprises auprès du gouvernement pour qu'il remédiât aux griefs de la population, mais ses lettres restèrent toujours sans réponse.

Vous verrez que M. Pearce, employé infatigable du gouvernement, signala fréquemment le danger qui menaçait et recommanda des remèdes, mais le gouvernement ne se décida pas à agir. Qu'est-ce que demandaient donc les Métis? Quelque chose d'injuste ou d'inique? C'était exactement ce qu'on avait accordé aux Métis du Manitoba; c'était si juste que le gouvernement lui-même l'a accordé à la fin, mais alors qu'il était trop tard.

Tant qu'il avait été temps d'agir le gouvernement n'avait rien fait. Mais si le gouvernement demeurait inactif, l'opi-

nion publique s'alarmait. Le pays était si éloigné, les communications étaient si difficiles que, parfois, il n'arrivait ici qu'un écho affaibli de ce qui se passait dans ce territoire. Dès 1883, mon honorable ami le chef de l'opposition, appela l'attention du gouvernement sur les plaintes que proférait le peuple des territoires. En cette occasion le premier ministre lui répondit que tout allait bien. Mais l'honorable député de Provencher (M. Royal) fit alors entendre un cri d'alarme et signala le danger. Un tel avertissement venant d'un partisan si fidèle de l'administration aurait dû au moins provoquer son attention; cependant, rien ne se fit encore. De nouveau, à la session suivante, mon honorable ami de Huron-Ouest (M. Cameron) exposa les griefs du Nord-Ouest et demanda un comité. Le gouvernement répondit que tout était serein là-bas; il ne voulait pas agir. Au commencement de la présente session, mon honorable ami appela de nouveau l'attention du gouvernement sur l'état du pays en présentant son bill pourvoyant à la représentation des territoires du Nord-Ouest. Ce bill devait subir sa deuxième lecture le 11 de mars. A cette époque on sentait vibrer dans l'atmosphère les premières ondes annonçant le grand orage qui devait bientôt s'abattre sur le pays. Le gouvernement ne pouvait manquer de voir ce qui se passait; de fait nous avons la preuve que, à cette époque, ses agents mêmes poussaient des cris d'alarme. Le ministre des travaux publics se leva de son siège et proposa tranquillement l'ajournement du débat. C'est là tout l'encouragement qu'on donna à ces gens. Même à cette heure, il n'était peut-être pas trop tard. Si le gouvernement avait montré quelque bonne volonté, il est possible que ces gens, en voyant cela, aurait modifié leur attitude et que ce soulèvement aurait été évité. Plus tard, nous avons eu le discours du premier ministre que j'ai déjà cité, dans lequel le gouvernement déclarait qu'il comptait sur l'appui de ses amis et que sa conscience lui disait qu'il avait fait tout ce qu'il pouvait faire pour pacifier le pays. De telles vantardises de la part du gouvernement à la veille d'une rébellion qu'il a attirée sur le pays par sa mauvaise administration, sont, je crois, sans précédent dans l'histoire, à moins que nous ne rappelions les paroles d'Émile Ollivier, qui disait au Corps Législatif, en 1870, qu'il allait à la guerre d'un cœur léger, quand il allait plonger son pays dans une des plus grandes calamités qui puissent assaillir une nation. Pour couronner tout cela nous avons une lettre du secrétaire d'État, disant le 6 juin :

Si les Métis avaient des griefs sérieux contre le gouvernement canadien, la voie ordinaire de la pétition leur était ouverte comme à tout citoyen libre. Ils ne s'en sont pas prévalus.

M. l'Orateur, voilà qui est simplement ajouter l'insulte à l'injure. Les Métis n'ont pas présenté de pétitions? Que pouvaient-ils faire de plus que ce qu'ils ont fait d'une manière constitutionnelle? Pour dire la vérité, pendant ces longues années, ils n'ont fait que pétitionner, et pétitionner, demander et demander, frapper à la porte, frapper à la porte du gouvernement, et le gouvernement n'a jamais levé un doigt pour les secourir. Voilà la vérité. Le gouvernement n'a jamais rien fait pour exaucer les prières et les vœux de ces gens. Je me trompe, oui, le gouvernement a fait quelque chose; il a envoyé la police à Carlton. Quand le peuple revendiquait ses droits par des pétitions, quand il tenait des assemblées pour discuter ses griefs, le gouvernement savait ce qui se passait, et au lieu de redresser ces griefs, il envoyait la police à Carlton, afin d'en imposer au peuple. Voilà l'expèce de justice qu'il a eue du gouvernement tant qu'il ne s'est pas révolté. M. l'Orateur, s'il y a quelque chose qui puisse exposer le gouvernement à une condamnation, c'est bien cette conduite du gouvernement; c'est bien le fait d'avoir envoyé des hommes de police à Carlton pour répondre aux pétitions du peuple par la force armée. Ce n'est pas là la justice anglaise; ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement anglais répond d'ordinaire aux demandes de ses sujets; mais c'est bien ainsi qu'on administre la justice en Russie. C'est ainsi que la Russie

répond aux demandes de la Pologne. Chaque fois que les Polonais se lèvent pour réclamer leurs droits, les Russes font exactement ce qu'a fait le gouvernement canadien—ils envoient des troupes armées à Varsovie. Maintenant il y a un autre point au sujet de ces troubles auquel on n'a pas touché, mais qui semble être présent à l'esprit d'un grand nombre. On n'a pas exprimé ce sentiment, mais on dirait qu'il est dans l'atmosphère, non seulement dans cette Chambre mais dans tout le pays. On n'a pas dit, mais il y en a beaucoup qui croient que si ces gens se sont révoltés, c'est parce qu'ils sont, jusqu'à un certain point, d'origine française.

Le premier ministre a dit hier que Gabriel Dumont et ses amis sont et qu'ils ont toujours été des rebelles. Il n'est pas à ma connaissance que Gabriel Dumont ou aucun de ceux qui ont pris les armes sur la Saskatchewan ou sur la rivière Rouge aient jamais songé à se révolter contre l'autorité de Sa Majesté. Ce n'est pas contre Sa Majesté la Reine qu'ils se sont révoltés; c'est contre la tyrannie du gouvernement canadien. Il est très possible que les Métis, à peine sortis d'une vie nomade, n'ayant pas été en réalité plus de 7 ou 8 ans sous le régime anglais, n'aient pas encore appris à aimer le drapeau anglais, parceque jusqu'à présent, ce drapeau confié aux mains des députés de la droite ne leur a pas apporté cette justice qui a accompagné le drapeau anglais partout depuis cinquante ans. Mais je dis ceci, moi qui viens d'une province où il y a moins de 50 ans tous les hommes de la race à laquelle j'appartiens étaient des rebelles et où tous ceux de cette race sont aujourd'hui des sujets aussi fidèles et aussi loyaux que les autres,—je dis : donnez justice à ces hommes, accordez-leur leurs droits, traitez-les comme vous avez traité le peuple du Bas-Canada depuis les 40 dernières années, et, bientôt, dans tous ces territoires vous aurez le contentement, la paix et l'harmonie où règnent aujourd'hui la discorde, la haine et la guerre, au grand détriment du pays.

M. GIROUARD : Il y a deux ou trois mois, au commencement du soulèvement du Nord-Ouest, j'ai cru de mon devoir d'examiner les faits auxquels on attribue l'insurrection. Comme l'honorable préopinant et comme tout Canadien français, j'éprouvais des sympathies pour ceux qu'on appelle les rebelles. Je croyais que ces rebelles, les Métis du Nord-Ouest, avaient des griefs comme les Canadiens français avaient en 1837. Ne connaissant pas bien les faits, j'ai été obligé de faire une étude spéciale de l'histoire politique du Manitoba et du Nord-Ouest. J'admets que j'ignorais les faits alors. Comme un grand nombre d'autres, je croyais que mes compatriotes de ce pays éloigné avaient été maltraités. Mais, quel a été le résultat de mes recherches,—et j'ai étudié la question pour préparer un plaidoyer pour le gouvernement; j'ai fait cela comme membre indépendant de cette Chambre.

Quelques DEPUTES : Ecoutez, écoutez.

M. GIROUARD : Oui, je crois qu'il y a peu de députés de l'autre côté de la Chambre qui aient montré autant d'indépendance que moi dans le passé. J'ai commencé cette étude dans le seul but d'obtenir des renseignements comme un représentant du peuple qui s'occupe plus du pays que du pouvoir, et je suis arrivé à la conclusion que les Métis avaient des griefs, mais non pas des griefs dont la profondeur puisse les justifier d'avoir recouru aux armes. Le discours de l'honorable député qui vient de parler peut se résumer en deux points. D'abord, il dit que la politique du gouvernement actuel était de ne pas éteindre les titres des sauvages en faveur des Métis, et, en second lieu, il accuse le gouvernement de s'être rendu coupable de négligence grossière, en ne divisant pas les lots riverains d'après la vieille coutume qui avait été en vigueur sur la Rivière-Rouge. Il me semble très étonnant que, pour condamner le gouvernement actuel, l'honorable député ait été obligé de répudier la politique d'un gouvernement dont il a été membre. Il

M. LAURIER

a essayé mais en vain de démontrer que la politique de l'ancien gouvernement était exactement le contraire de ce qu'elle était. En tant qu'il s'agissait des Métis, cette politique consistait à ne pas leur donner les titres des sauvages, mais à les traiter comme des colons de race blanche. Le chef de l'opposition a eu amplement le temps d'examiner soigneusement tous les documents qui ont été produits, documents qu'il a eus, mais qu'un grand nombre d'autres députés n'ont pu obtenir pour la raison que, dès qu'ils ont été déposés sur le bureau de la Chambre, ils ont été enlevés sans avoir été endossés au bureau des documents de la session. Je les ai demandés plusieurs fois, mais je n'ai pu découvrir où ils étaient.

Je ne veux accuser personne; c'était indubitablement le droit de l'honorable député de prendre ces papiers, mais il n'avait pas le droit de les garder à l'exclusion des autres députés. J'avais le droit de les voir. Toutefois, je viens d'avoir l'avantage, dans ces dernières heures, de parcourir une deuxième copie de ces documents préparée pour le Sénat. J'ai été grandement surpris, l'autre soir, de voir que le chef de l'opposition, après avoir cité document sur document, après avoir cité la pétition des Métis de Saint-Albert et de Saint-Laurent au gouvernement de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) en 1878—j'ai été grandement surpris, dis-je, de voir que le chef de l'opposition a omis de citer les réponses aux pétitions, cherchant par là à faire croire à la Chambre et au pays que les représentations faites au gouvernement sont demeurées sans réponse. Je pouvais difficilement comprendre cela. J'avais lu assez de ces documents pour savoir que les citations faites par le chef de l'opposition n'étaient pas complètes. Quelle est la réponse que l'honorable député de Bothwell (M. Mills), ministre de l'intérieur sous l'ancien gouvernement, a donnée? Et personne en cette Chambre ne pourra croire que la réponse de l'honorable ministre s'appliquait à autre chose qu'à la demande de grains pour les semences et d'instruments agricoles. C'est la preuve que le gouvernement ne voulait pas considérer les prétentions des Métis aux titres des sauvages. Quelle est cette réponse?

On devrait faire comprendre aux Métis qui, sous certains rapports, ont l'avantage sur les nouveaux colons dans les territoires, qu'il est nécessaire qu'ils s'établissent dans des localités déterminées et qu'ils se livrent à l'agriculture, ce qui, sans doute (il paraît qu'on n'était pas sûr) permettrait qu'on leur donnât des terres comme aux colons blancs.

Je le demande à tout homme indépendant : cela veut-il dire que les Métis auront de plus grands droits que les colons? Mais ce n'est pas tout. Afin qu'il ne reste aucun doute dans l'esprit des Métis, l'honorable ministre ajoute : "Mais en dehors de cela ils ne doivent pas s'attendre à ce que le gouvernement leur accorde des secours spéciaux dans leurs travaux agricoles." Il est véritablement étonnant que, pour obtenir un triomphe de parti, l'orateur qui vient de reprendre son siège, ait été obligé de répudier son parti. Mais, il a fait plus; il a mal représenté la politique du gouvernement actuel. Il a mentionné spécialement le discours du premier ministre en mars dernier, discours dans lequel celui-ci a dit que, dans son opinion, les Métis n'ont pas droit à plus d'attention que les colons de la race blanche, exprimant en cela l'opinion du ministre de l'intérieur de l'administration précédente; mais, ce que le premier ministre n'a pas dit en cette occasion il l'a dit hier soir, et sa politique est là pour établir que, depuis 1870 jusqu'à ce jour, sacrifiant ses propres opinions il a accepté la politique de ses collègues et donné aux Métis droit à ce que nous appelons les titres des sauvages. La politique du gouvernement sous ce rapport a été sanctionnée par la loi du Manitoba de 1870. Les députés de la gauche qui prétendent que leurs adversaires sont comme les Bourbons, qu'ils ne peuvent rien apprendre, sont arrivés au pouvoir en 1873; ils ont administré les affaires pendant cinq ans et qu'ont-ils appris? Ils ont même oublié de traiter les Métis, d'après le principe posé par la présente administration; et en 1879, afin d'en-

courager cette classe de la population du Nord-Ouest qui avait été si grossièrement négligée par l'ancien cabinet, le gouvernement actuel déposa de nouveau une politique par laquelle il se montrait prêt à donner aux Métis le droit aux titres des sauvages. Je crois que ceci est à peu près le résumé de la première partie de l'argumentation de l'honorable député. Qu'on me permette de dire un mot en passant d'une chose dont je parlerai plus longtemps en répondant à la seconde partie de son discours.

L'honorable député dit : Vous avez gravement maltraité ces Métis en ne leur donnant pas des lots riverains à Saint-Laurent. L'honorable député sait-il que ces arpentages ont été faits par la dernière administration ? Sait-il cela ? Sait-il que l'arpentage des terres de la Saskatchewan dans la paroisse de Saint-Laurent ont été faits en 1878 sous la direction de l'ancienne administration ? J'aimerais à avoir une réponse.

M. MILLS : M. l'Orateur—

M. GIROUARD : Si le dernier orateur ne répond pas, je poserai la question à l'honorable député de Bothwell (M. Mills).

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre.

M. MILLS : M. l'Orateur—

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre.

M. MILLS : La réserve fut arpentée de manière à convenir au mode des lots riverains, et à accorder des lots de 10 chaînes en largeur et 2 milles en profondeur, et j'ai ici une carte qui fait voir que depuis ça été changé.

M. GIROUARD : Je demande à l'honorable député de la montrer immédiatement.

M. MILLS : Voici.

M. GIROUARD : Prétendez-vous que cette carte fait voir que les arpentages de 1878 ont été refaits ? Il n'y a pas et vous ne pouvez pas produire une telle preuve.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Regardez encore une fois.

M. GIROUARD : Vous pouvez y regarder encore une fois. Cette carte montre, comme elle l'a toujours fait, qu'ils ont adopté le système rectangulaire d'arpentage à Saint-Laurent, plus ou moins.

Quelques DÉPUTÉS : Oh.

M. GIROUARD : Oui, je dis plus ou moins. Je parle des arpentages faits en 1878. Ils ont été faits à Prince-Albert 10 chaînes par deux milles, mais à Saint-Laurent les arpentages étaient de 20 chaînes ou plus et d'un mille comme aujourd'hui. Ces arpentages n'ont jamais été refaits, et je vais faire voir immédiatement que ces arpentages ont été faits en 1878 sous l'ancienne administration et non sous l'administration actuelle. Si les anathèmes et les malédictions du dernier orateur doivent tomber sur quelqu'un ce devra être sur l'ancienne administration. Dans le rapport du ministre de l'intérieur pour 1878 il est question des arpentages des établissements de Prince-Albert et Saint-Laurent, et comme le gouvernement actuel ne vint au pouvoir qu'en octobre 1878, vous ne pouvez pas imaginer que ces arpentages ont été faits sous la présente administration.

L'arpentage des établissements Prince-Albert et Saint-Laurent sur la Saskatchewan, dans les territoires du Nord-Ouest ont été faits, et aussi un petit arpentage embrassant le changement de certaines lignes dans l'établissement de ceinture dans la paroisse de Sainte-Agathe, au Manitoba. (Documents de la session 1879.)

M. Lindsay Russell parle du même arpentage dans son rapport du 31 décembre 1878, qui dit :

A cause de l'éloignement et de la date comparative avancée à laquelle l'arpentage a été commencé, des rapports complets n'ont pas été reçus à ce sujet. Ils ont tous été faits dans le voisinage de l'établissement de Prince-Albert et dans la partie du pays comprise entre les

branches nord et sud de Saskatchewan, près de leur point de jonction. L'arpentage des lots de front de la rivière, dans cet établissement, a été fait, ainsi que l'arpentage des lots semblables de la moitié de l'établissement de Saint-Laurent sur la branche sud.

Je crois avoir répondu victorieusement à l'argument du dernier orateur. Mais supposons, comme l'a dit l'honorable ministre de l'intérieur, que ces arpentages, quoique faits dans le commencement comme des lots riverains auraient été refaits d'après le système rectangulaire ; supposons encore plus que cela, supposons que les Métis auraient été traités purement et simplement comme des colons blancs, nous dira-t-on que ces griefs étaient assez graves pour justifier un appel aux armes. Allez-vous comparez ces griefs à ceux des Canadiens français en 1837 ? Allez-vous comparer l'état actuel de la population française du Nord-Ouest, où elle n'est à peu près que de 5,000 ou 6,000, avec l'état de la population française du Bas-Canada en 1837, qui était à peu près d'un demi-million ? Considérez les griefs des Canadiens français en 1837, qui avaient une grande majorité dans l'Assemblée, mais qui étaient taxés par le Conseil législatif et le gouverneur, qui n'étaient pas responsables. Y a-t-il aucune comparaison possible entre les deux cas ? Non, et en supposant que les Métis auraient eu tous les griefs mentionnés par l'honorable député, et ils ne les avaient pas, ils n'avaient pas raison de se révolter. Si nous admettions un tel principe, je demande si tout le pays n'aurait pas eu le droit de recourir aux armes pendant les cinq années d'administration qui se sont écoulées de 1873 à 1878. L'honorable député a dit que ce qui s'est passé sous l'administration Mackenzie n'a rien à faire dans cette question. Je vais examiner la politique, la conduite et les actes de l'ancienne administration et de celle-ci. Quelle est la proposition qui occupe la Chambre ? C'est que le peuple n'a pas confiance dans le gouvernement actuel et devrait s'en rapporter aux membres de l'opposition. Pour cela je dois considérer si les honorables députés de l'opposition feraient mieux à notre place, et pour arriver à le savoir je dois examiner ce qu'ils ont fait quand ils étaient au pouvoir. Pour saisir toute la portée de cette question il est nécessaire d'examiner d'abord la position où se trouvait ce pays quand le gouvernement canadien en prit possession en 1869 ; en second lieu le traitement des sauvages qui s'y trouvaient en grand nombre ; et troisièmement, les griefs des Métis. Aussi après la Confédération le gouvernement canadien prit des mesures pour s'assurer cette vaste contrée qui s'étend à l'ouest d'Ontario et qui était alors connue sous le nom de Rupert's Land et Territoire du Nord-Ouest.

Pendant la session de 1867-8, le parlement demanda à Sa Majesté que ce vaste territoire fût ajouté au pays, et l'année suivante il fut acheté pour £300,000 de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui en était alors propriétaire, par le gouvernement canadien agissant par sir George Cartier et l'honorable Wm. Macdougall. Quand M. Macdougall proposa la requête devant cette Chambre, il dit :

La grande idée de la Confédération était que nous ne formassions qu'un seul peuple depuis l'est jusqu'à l'ouest, une nouvelle nationalité à côté de la République, ce qui était notre seule vraie et sûre politique. Toutes les relations entre la Grande-Bretagne et ces colonies avaient été changées par la grande guerre des Etats-Unis, et c'était l'opinion des hommes d'Etat de la mère-patrie que nous devrions nous reconstituer et en faisant ainsi s'imposer quelque fardeau pour augmenter la population, avec nos propres instincts, et à laquelle nous pourrions offrir les droits et les privilèges dont on jouit dans la mère-patrie. Avec cette idée-là le gouvernement résolut de demander à la Grande-Bretagne de lui donner la souveraineté sur le Territoire du Nord-Ouest.

En 1873 une addition considérable fut faite à cette contrée par une concession du gouvernement impérial de la balance des possessions anglaises dans l'Amérique du Nord, et ainsi le Canada devint le plus grand pays du monde à part la Russie et la Chine seulement.

M. MACKENZIE : Quand cet événement eut-il lieu ?

M. GIROUARD : En 1873.

M. MACKENZIE: Je pense que vous feriez mieux de consulter vos autorités.

M. GIROUARD: Le Territoire fut acquis en 1873.

M. MACKENZIE: Mais l'honorable député a dit que la balance du continent avait été acquise en 1873.

M. GIROUARD: C'est la date, je crois.

M. MACKENZIE: Il y a quelque erreur.

M. GIROUARD: Je ne crois pas que ceci importe au débat. Mon impression est que ce fut en 1873.

M. MACKENZIE: Ce fut quatre ans après.

M. GIROUARD: J'étais sous l'impression que ce fut en 1873; mais comme je le disais, cela n'importe pas au débat que le territoire ait été acquis en 1873 ou en 1877, et l'honorable député de la gauche doit aimer les interruptions pour en faire une de cette nature. Maintenant il ne sera pas hors de propos, pour faire comprendre ce que le gouvernement a fait pour ce territoire, de mentionner son étendue. Je ne parle pas des changements faits depuis la dernière décision du Conseil privé sur la question des frontières, car cela n'affecterait pas le résultat. J'ai ici un tableau des étendues des Territoires du Nord-Ouest et des différentes provinces du Canada, avec les étendues des autres nations du monde.

	Milles carrés.
Manitoba.....	123,200
Territoires—	
(1876) Kéwatin.....	450,000
(1882) Assiniboine.....	95,000
“ Saskatchewan.....	114,000
“ Alberta.....	100,000
“ Athabaska.....	122,000
Territoires non divisés.....	1,784,252
	2,667,252
Total.....	2,788,452
Ile du Prince-Edouard.....	2,133
Nouvelle-Ecosse.....	20,907
Nouveau-Brunswick.....	27,174
Québec.....	188,698
Ontario.....	101,733
Colombie Anglaise.....	341,305
	681,940
Total.....	3,470,392
Russie, $\frac{1}{2}$ du monde.....	8,387,816
Chine, $\frac{1}{4}$ du globe.....	4,419,150
Bésil.....	3,275,326
Etats-Unis.....	3,093,245
Indes Anglaise.....	863,244
Autriche.....	240,942
Empire d'Allemagne.....	212,033
France.....	204,177
Royaume-Uni.....	120,832
Italie.....	114,296

Donc avec le Territoire que nous avons acquis en 1869 et avec l'addition qui y fut faite en 1873, ou, si l'honorable député de la gauche le préfère, en 1877, le Canada contient un vingt-huitième de tout pays du monde et est quatorze fois plus grand que la France et vingt-trois fois plus grand que le Royaume Uni. Cette contrée d'une si grande valeur était très peu connue au temps où elle fut achetée par le gouvernement canadien. De fait l'honorable Joseph Howe qui l'avait visitée à la course durant l'hiver de 1869 en conçut une si petite opinion qu'il revint avec la détermination d'aviser ses collègues de ne s'en pas occuper du tout. Quoi qu'elle eût été visitée pendant près de 150 ans par les fourreurs de Montréal et les voyageurs canadiens, les missionnaires catholiques et les employés de la Baie-d'Hudson seulement connaissaient son importance comme pays agricole. Les peaux de bison et les fourrures amassées par les fourreurs du Nord-Ouest se trouvaient constamment sur les marchés de Montréal et de Londres, mais personne n'avait la plus légère idée que le bison disparaîtrait si tôt devant les chemins de fer et la civilisation. La population du Nord-Ouest consistait alors de 1,000 blancs, 33,000 ou 34,000 sau-

M. GIROUARD.

vages, et quelques établissements de Métis de 12,000 ou 13,000 habitants. Il n'y avait pas d'autres moyens de communication que les canots, voitures, traîneaux et les raquettes. Il n'y avait qu'un steamer, l'*International*, qui voyageait entre le lac Winnipeg et une ville appelée Georgetown dans le Minnesota. En 1869-70, l'honorable William Macdougall prit 14 jours pour aller de St-Paul à St-Vincent, une distance que l'on parcourt aujourd'hui au moins de 18 heures. En 1871, l'évêque Grandin mit 52 jours à aller de St-Albert à St-Boniface, qui est situé, comme le sait l'honorable député, vis-à-vis Winnipeg. Le service postal était presque inconnu. Il y avait une malle étrangère tous les mois, mais le service postal à l'intérieur était presque inconnu. Il ne m'est pas besoin de dire que les lois étaient très simples.

La propriété, sans doute, pouvait être transférée par des actes écrits qui étaient inscrits dans le bureau de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à peu près de la même manière que les transports de propriété le sont dans la province de Québec dans le bureau du seigneur, mais elle pouvait aussi être transférée par conventions verbales. Il n'y avait pas de bureau d'enregistrement. Il y avait une cour de justice à Fort-Garry; mais elle était inconnue dans les districts éloignés. Je ne parlerai pas des prisons; il n'en était pas besoin. Tout le district était régi d'une manière paternelle par un gouverneur et un conseil aidé d'un sous conseil et aussi par les officiers de la Baie-d'Hudson. Le commerce consistait en plus grande partie d'échanges de pelletteries par les sauvages et les Métis pour les choses nécessaires à la vie qui pouvaient être trouvées dans les magasins de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. De fait, cette compagnie eut le monopole du commerce jusque vers 1858. Dans tous les établissements ou postes éloignés on ne pouvait guère dire qu'il y avait un gouvernement organisé. Le major Butler, parlant du district ou la récente rébellion eut lieu, écrivait au gouverneur Archibald en 1871 :

Les institutions légales et d'ordre, telles que comprises chez les peuples civilisés, sont tout à fait inconnues dans les régions de la Saskatchewan, en autant que la contrée est sans organisation exécutive et privée de tout moyen de mettre en vigueur l'autorité de la loi.

Ce manque d'autorité se fit aussi sentir dans le poste le plus central, Fort-Garry. Il y a à peu près cinq semaines je lissais dans un des journaux du Manitoba que vers 1853, Louis Riel, le père du présent Louis Riel, alla au palais de justice, où il trouva le juge siégeant. Un de ses concitoyens avait été arrêté pour avoir fait le commerce en dehors des magasins de la Compagnie de la Baie-d'Hudson—et c'était un crime. Il s'avança vers le juge et lui dit : Votre Honneur, je ne veux pas que mon frère reste en prison (il y avait une prison à Fort Garry) pour toujours. Je vous donne jusqu'à une heure pour lui faire son procès. Le juge commença le procès immédiatement. A l'heure fixée le procès n'était pas terminé. Riel s'avança vers le juge et dit : Qu'il plaise à la cour, je déclare le prisonnier acquitté. *Vive la liberté!* Un fait remarquable est que Louis Riel et ses partisans qui mirent le prisonnier en liberté ne furent aucunement molestés de peur d'un trouble plus sérieux. Je vous cite cet incident, M. l'Orateur, pour vous faire voir que dans le centre même du poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, Fort-Garry, il était quelquefois impossible de mettre la loi en opération. Tel était l'état de ce pays lorsque le gouvernement canadien en prit possession en 1869.

Pour éviter des dépens, il semble qu'on ait eu l'intention, pour un temps du moins, de le gouverner comme il l'avait été pendant plus d'un siècle par un gouverneur et un conseil. L'honorable député qui a parlé en dernier lieu a dit que lorsque nous en avons pris possession en 1869 nous considérions sa population comme une partie de notre territoire.

Cette contrée ne devait-elle pas être gouvernée comme elle l'avait été pendant plus d'un siècle? Cette population

avait été gouvernée par un gouverneur et un conseil; et n'est-il pas digne d'admiration que le Canada, au lieu de montrer du mépris pour un tel gouvernement, ait décidé d'y maintenir le gouvernement et les institutions qui y avaient prévalu pendant presque des siècles. Dès 1869, un acte temporaire fut passé pour le gouvernement du Nord-Ouest. Il pourvoyait à la nomination d'un gouverneur et d'un conseil n'excédant pas 15 ni moins de 7 membres pour administrer les affaires du pays, avec tels pouvoirs qui pourraient leur être conférés par le gouverneur en conseil. Il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails des événements qui suivirent; mais permettez-moi de dire, en réponse à une remarque tombée de la bouche du dernier orateur, que la rébellion de 1870, si vous voulez l'appeler ainsi, était bien différente de celle-ci. En 1870, quand le gouvernement canadien envoya ses arpenteurs et M. Macdougall comme gouverneur canadien, pour prendre possession du pays, le transfert de la Compagnie de la Baie-d'Hudson au gouvernement n'avait pas été signé. Ainsi le gouvernement canadien n'avait alors aucun titre à cette contrée. Mais c'est très différent dans ce cas-ci. Non seulement nous avons notre titre, mais nous avons été en possession pendant près de 15 ans, et les deux positions ne peuvent en conséquence être comparées. Quoiqu'il ne soit pas nécessaire d'entrer dans le détail des événements qui ont causé la rébellion de 1870, je dirai que l'honorable M. Macdougall, qui fut nommé lieutenant-gouverneur en 1869, tenta d'exercer ses fonctions, mais qu'il fut par force empêché d'entrer dans le pays. La population et plus particulièrement les Métis français du Manitoba s'opposèrent au nouvel état de choses. Un gouvernement provisoire, ayant pour président Louis Riel, fut formé, et on ne se rendit qu'après la promesse d'une amnistie, la reconnaissance de certaines réclamations de terrains et l'obtention d'un gouvernement responsable. La portion du territoire qui touche à la province d'Ontario fut érigée en province sous le nom de Manitoba. On accorda à cette province la représentation dans le Sénat et la Chambre des Communes. Une législature fut créée, consistant en une Assemblée législative et un Conseil législatif, qui a depuis été aboli. La clause 30 de l'acte dit :

Toutes les terres non octroyées ou vastes dans la province appartiendront à la Couronne depuis la date du dit transfert, et seront administrées par le gouvernement du Canada pour les fins du gouvernement du pays, excepté en ce qu'elles peuvent être affectées par des conditions et les stipulations contenues dans l'acte de transfert de la Terre de Rupert par la Compagnie de la Baie-d'Hudson à Sa Majesté.

Maintenant voici quant aux titres des sauvages :

Et comme il est opportun pour l'extinction des titres des sauvages aux terres dans la province, d'approprier une portion de telles terres non octroyées d'une étendue de 1,500,000 acres au profit des familles des Métis résidents; il est arrêté, qu'en vertu de règlements qui seront faits de temps à autre par le gouverneur général en conseil, le lieutenant-gouverneur choisira tels lots de terre, dans telles parties de la province qu'il jugera à propos de l'étendue susdite, et les divisera entre les enfants des familles métisses résidant dans la province au temps du dit transfert au Canada, et ces terres seront données aux dits enfants respectivement, de telle manière et à telles conditions d'établissement ou autrement que le gouverneur général en conseil pourra de temps à autre déterminer.

Il y a ensuite la clause 35 qui se lit comme suit :

Et quant à cette portion de la Terre de Rupert et du territoire du Nord-Ouest qui n'est pas comprise dans la province du Manitoba, il est statué que le lieutenant-gouverneur de la dite province sera nommé par instrument sous le grand sceau du Canada pour en être lieutenant-gouverneur sous le nom de territoires du Nord-Ouest et sujet aux dispositions de l'acte mentionnés dans la clause suivante.

C'est là l'acte de 1869. L'acte de Manitoba pourvoit aussi à ce que l'anglais et le français soient le langage officiel dans la législature et devant les cours de justice. Le principe des écoles séparées fut reconnu. Le principe d'un jury mixte fut accordé comme dans la province de Québec. Il pourvoit à l'extinction du titre de sauvage et des terres furent octroyées gratuitement aux Métis et à leurs enfants, ce qui avait été fait en 1873 en faveur des anciens colons blancs et leurs enfants. Toutes ces concessions furent faites par

l'acte du Manitoba de 1870, 33 Vic., c. 3. Quelle que soit l'opinion concernant la cause, les prétextes ou les circonstances des troubles de 1869-70, il ne peut y avoir de doute que sans les Métis français, le Manitoba n'aurait pas obtenu les libertés et les privilèges du gouvernement populaire, et cette réforme importante témoigne de leur intelligence et de leur patriotisme. Ceci a été admis par des témoins oculaires des événements de cette époque, et tout récemment par M. Alexander McArthur, de Winnipeg, un vieil officier de la Baie-d'Hudson, prisonnier de Riel, dans une lecture devant la société scientifique et historique de Winnipeg, le 4 octobre 1882, et le langage dont il se sert fait voir son impartialité à ce sujet. Il dit :

Tandis que les chefs des Métis se couvrirent d'ignominie en trempant leurs mains dans le sang, on ne peut nier qu'ils obtinrent des droits et des privilèges pour eux-mêmes et leurs concitoyens, qu'autrement ils n'auraient jamais obtenus, et ils ont la satisfaction de voir que ces bienfaits ont profité également à ceux qui approuvaient ou désapprouvaient la rébellion.

L'acte du Manitoba pourvoit aussi à la création d'un gouvernement temporaire dans cette partie de la terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest non compris dans la province du Manitoba. Il décrétait que jusqu'à la fin de la session de 1871, cette partie de terre serait administrée par le lieutenant-gouverneur du Manitoba assisté du conseil pourvu par l'acte de 1869. Considérant l'état de ce pays, sa petite population, ce gouvernement provisoire était le seul praticable. Ses services furent appréciés comme suit par l'honorable ministre de l'intérieur (M. Mills), dans son rapport de 1876 :

Nous devons à ce Conseil de constater que sa législation et ses suggestions pratiques soumises à Votre Excellence, de temps en temps, par leur chef, le lieutenant-gouverneur Morris, n'aida pas peu le gouvernement dans l'œuvre de jeter les fondations de loi et d'ordre dans le Nord-Ouest, à s'assurer la bonne volonté des sauvages, et à établir le prestige du gouvernement du Canada dans tout ce vaste territoire.

Pendant les sessions de 1871 et 1873, la nomination d'un lieutenant-gouverneur spécial et d'un conseil pour le Nord-Ouest fut décrétée, mais nonobstant cette disposition et d'autres qui furent adoptées en 1873, les affaires des territoires continuèrent à être administrées à Winnipeg. Par une ordonnance du 12 février 1873, le conseil fut autorisé à pourvoir à l'administration de la justice dans les territoires et à faire généralement des ordonnances (qui ne devaient pas excéder les pouvoirs d'aucune législature) qui pourraient être nécessaires à la paix, l'ordre, et le bon gouvernement des dits territoires du Nord-Ouest, sujets à l'approbation du gouverneur général en conseil. Le conseil devait se réunir tous les six mois, à Winnipeg, après un avis public de 40 jours au moins, exceptés dans des cas spéciaux. Il y avait assemblée annuelle le premier lundi de juin. Voici les noms des membres du premier Conseil législatif. L'honorable Alexander Morris fut nommé lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest le 2 décembre 1872, et le 28 du même mois, les messieurs suivants furent nommés membres du conseil : L'honorable Chas. A. Girard, l'honorable Donald A. Smith, l'honorable Henry J. Clarke, l'honorable Paschal Breland, l'honorable Alfred Boyd, John Schultz, Joseph Dubuc, Andrew G. B. Bannatyne, Wm. Fraser, Robert Hamilton, Wm. J. Christie. Le 30 octobre 1873, MM. James Mackay, un Métis, et Wm. N. Kennedy furent nommés. Le 1er janvier 1874, M. Christie résigna, et John H. McLaird, marié à une Métisse, fut nommé à sa place, et MM. William Tait, marié à une Métisse, et Robert Cunningham, furent aussi ajoutés à la liste des conseillers des honorables députés de l'opposition. Une dernière ordonnance du conseil du Nord-Ouest fut "l'acte pour prévenir les feux dans les prairies et les forêts des territoires du Nord-Ouest," qui fut transmis immédiatement à Ottawa pour sanction, avec représentation qu'il était d'urgence; mais en 1876, lorsque tous les documents se rapportant à cette mesure furent mis devant la Chambre, il n'avait pas encore été sanctionné. Le parti conservateur au pouvoir sortit d'office bientôt après

(1873). Ce ne fut cependant qu'après 2 ans (1875) que l'administration libérale songea à changer le siège du gouvernement du Nord-Ouest, et l'acte ne vint en vigueur qu'après une autre année. Ainsi il fallut trois ans pour opérer cette importante réforme jugée nécessaire et urgente par le grand organe du parti libéral. Le *Globe* de Toronto disait le 25 février 1876 :

Jusqu'à présent le territoire du Nord-Ouest à l'est et à l'ouest du Manitoba a été gouverné par le lieutenant-gouverneur du Manitoba et d'une espèce de conseil demi-avisé et demi-législatif choisi parmi les résidents de Winnipeg et de ses environs. Ils ne sont pas eux-mêmes lents à admettre que leur constitution est une farce, et il ne faut aucun effort d'imagination même pour ceux qui ne sont jamais allés dans le Nord-Ouest pour comprendre l'impossible pour des marchands et autres de Winnipeg d'agir comme une législature pour les établissements de la Saskatchewan et à près de 1,000 milles de distance dans le voisinage des Montagnes-Rocheuses. A une des dernières séances de ce conseil de Winnipeg, dont l'ancien rédacteur du *Nouveau-Monde* est un des membres les plus marquants, il a été proposé de constituer en corporation le clergé des diocèses des missions du Nord-Ouest avec pouvoir de posséder des terres. Le but de ceci était si évident pour ceux qui dans Winnipeg ont vu l'effet de ce système, que quelques-uns des membres anglais s'y opposèrent fortement, mais en dépit de leurs efforts cette mesure fut adoptée et serait arrivée à Ottawa avec telle force que ce conseil indéfinissable aurait pu lui donner, si le lieutenant-gouverneur Morris n'avait pas refusé de consentir à ce bill.

Nous avons plusieurs fois dans ce parlement constitué des communautés ecclésiastiques en corporation sans objection de la part des honorables députés de la gauche, et leur avons donné le droit de posséder des biens-fonds dans le Nord-Ouest. Et voilà le crime que l'on reproche au conseil du Nord-Ouest et pour lequel on demande son abolition. En vertu de la nouvelle constitution le siège du gouvernement fut transporté à Fort-Pelly, dans les Territoires. Le conseil fut composé de cinq membres nommés par la Couronne, comprenant les deux magistrats stipendiaires *ex-officio*. Le conseil avait le pouvoir de taxation pour des fins locales et municipales, et juridiction quant à la propriété et aux droits civils, l'administration de la justice, y compris l'organisation et le maintien des cours de justice, l'éducation, avec écoles séparées si aucune minorité le demandait, la santé publique, les licences d'auberges, les limites et frontières, la chasse des animaux sauvages et leur protection, les routes et grands chemins, la protection des bois, les prisons, etc., et généralement toutes les matières d'une nature locale ou privée. Ainsi presque tous les pouvoirs donnés aux anciennes provinces furent conférés au conseil du Nord-Ouest. Et pour donner à ce corps un caractère représentatif l'acte pourvoit que tout district d'une étendue de 1,000 milles carrés a le droit d'être érigé en district électoral et d'élire un membre du conseil pour les premiers mille habitants d'âge adulte, non compris les étrangers et les sauvages, et deux membres par deux mille habitants. Quand le nombre des membres élus atteindra 21, l'acte pourvoit à ce que le conseil devienne, *ipso facto*, l'Assemblée législative des territoires du Nord-Ouest, ayant non seulement les pouvoirs du conseil, mais aussi tous les pouvoirs d'une Assemblée législative des anciennes provinces que le gouverneur général en conseil à Ottawa pourra lui donner. La langue française était ignorée dans cet acte, mais cette grave erreur fut corrigée deux ans après en 1877.

Un jury de six personnes fut accordé dans les causes criminelles, mais le système du grand jury et du jury mixte qui prévaut dans Québec et le Manitoba leur fut refusé. C'est sur les honorables députés de l'opposition que doit retomber la responsabilité de la position de Riel, qui, comme question de droit, ne peut pas être jugé par ses pairs. Il n'a droit qu'à six jurés, parmi lesquels il ne peut exiger qu'il y ait trois de ses concitoyens. En 1877 de nouveaux pouvoirs ont été donnés au Conseil du Nord-Ouest par une ordonnance :

Attendu que par la clause 3 du dit acte, il est de plus statué que le lieutenant-gouverneur, par et de l'avis de l'Assemblée législative, suivant le cas, aura tels pouvoirs de faire des ordonnances pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest que le gouverneur en conseil pourra de temps à autre lui conférer. Pourvu toujours que tels pouvoirs n'exécuteront en aucun temps ceux qui sont conférés par la clause 92 de

M. GIROUARD.

L'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord 1867 aux législatures des différentes provinces du pays ;

En conséquence des pouvoirs conférés par le dit statut, il a plu à Son Excellence, par et de l'avis du Conseil privé, ordonner, et il est par le présent ordonné que le gouverneur en conseil aura et a par le présent le pouvoir de faire des lois quant aux sujets suivants :

1. L'établissement et la tenue de bureaux territoriaux et la nomination et le paiement des officiers y attachés ;
2. L'établissement, l'entretien et l'administration de prisons dans et pour les territoires du Nord-Ouest ;
3. L'établissement d'institutions municipales dans les territoires, suivant les dispositions des Actes des Territoires du Nord-Ouest de 1875 et 1877 ;
4. L'octroi de licences de boutiques, d'encanteurs et autres pour créer un revenu pour les fins territoriales et municipales ;
5. La célébration du mariage dans les Territoires ;
6. L'administration de la justice, y compris la constitution, l'organisation et le maintien des cours territoriales de juridiction civile ;
7. La punition par amende, pénalité ou emprisonnement pour la mise en vigueur de toute loi territoriale ;
8. La propriété et les droits civils dans les Territoires, sujet à toute législation du parlement du Canada sur ces sujets, et
9. Généralement quant aux matières purement locales ou d'une nature privée dans les Territoires.

J'ai entendu dire que les honorables députés de l'opposition n'avaient rien fait pour le Nord-Ouest pendant leur administration. Je n'irai pas si loin, je suis trop indépendant pour cela. Je suis prêt à admettre que l'ancienne administration a donné à la population du Nord-Ouest une constitution certainement digne d'admiration ; mais c'est tout ce qu'elle a fait. Cette constitution est semblable à celle des vieilles provinces. Aujourd'hui la Couronne est représentée dans le conseil du Nord-Ouest à peu près de la même manière qu'elle l'est dans ce parlement ou dans l'Assemblée législative de Québec. Il y a deux ou trois magistrats stipendiaires et d'autres membres nommés par la Couronne qui forment un nombre de six, et en même temps la constitution pourvoit à ce que le peuple de ce pays, du moment qu'il y a une certaine population répandue sur une certaine étendue du territoire, ait le droit d'envoyer un représentant dans le conseil pour s'occuper de quelles matières ? La taxation locale, la taxation municipale, l'administration de la justice, en un mot toutes les matières qui sont conférées par la constitution de 1867 aux anciennes provinces, et c'est pourquoi je dis que l'ancienne administration a fait quelque chose pour les établissements du Nord-Ouest. Plus tard je dirai en réponse à ces colons qui veulent que ces territoires soient divisés en différentes provinces et qui veulent jouir de toutes les dépenses et de tout le luxe des législatures des anciennes provinces, que dans la constitution du Nord-Ouest ils ont tous les privilèges et toutes les libertés d'un peuple libre, sans avoir la dépense de législatures locales. Il est malheureux, vraiment, que l'ancienne administration ne soit pas allée plus loin quand elle considérait la constitution de cette contrée. Elle a nommé à des emplois dans ce territoire des personnes étrangères à la population. Vous ne pouvez pas même trouver un magistrat stipendaire, ni une personne nommée, depuis le gouverneur, à l'exception de M. Forget — une très bonne nomination — qui était greffier du conseil et secrétaire particulier du gouverneur, pour représenter le peuple de ce pays. Cela ne me surprend pas, car dans l'opinion de l'honorable député (M. Mills), les Métis français étaient comme des sauvages ; quoique plus tard, sur une autre mesure, ils devaient être traités comme des colons blancs. Je ne suis pas surpris que l'honorable député, comme ministre de l'intérieur, n'ait pas désiré que les Métis fussent représentés dans le Nord-Ouest, vu qu'il considérait que les Métis étaient comme des sauvages ; mais pourquoi n'a-t-il pas choisi quelques-uns des nouveaux colons blancs. Allez-vous me dire que vous avez pourvu à la composition d'un conseil ayant un caractère représentatif sans être capables de trouver dans la population de l'endroit un seul représentant.

M. MILLS : Nous avons nommé un Métis français membre du Conseil.

M. GIROUARD : Il a été nommé en 1878; votre Conseil l'a été en 1876.

M. MILLS : L'honorable député se trompe, car il a été organisé sur mon avis.

M. GIROUARD : Je vais vous donner la date de la nomination de M. Broland. Il était du vieux conseil nommé dans la constitution de 1869, et qui resta en office jusqu'en 1876, mais vous ne l'avez pas nommé de nouveau, ni M. Royal, ni M. Delorme, un Métis.

M. MILLS : Ils demeurèrent au Manitoba.

M. GIROUARD : Pourquoi n'avez-vous pas nommé M. Broland, qui ne réside pas au Manitoba ?

M. MILLS : Nous l'avons nommé.

M. GIROUARD : Pas dans ce temps-là. Je vous donnerai la date plus tard. Je dis que cette manière de traiter le peuple du Nord-Ouest fut le sujet de beaucoup de plaintes. La population française s'attendait à quelques égards de la part du gouvernement. Les vieux établissements de Qu'Appelle et de Saint-Albert étaient des centres importants; les établissements anglais à Battleford et Prince-Albert avaient considérablement augmenté; les districts ruraux environnants avaient été pris par les colons blancs, qui eux aussi croyaient avoir droit à quelque considération. Les affaires dans le Nord-Ouest attiraient l'attention des hommes publics, et durant la session de 1878 elles furent le sujet d'un débat très intéressant. Il sera intéressant de connaître les opinions d'alors de l'honorable député de Bothwell.

M. MILLS : L'honorable député a été la semaine dernière au Nouveau-Brunswick pour trouver un membre pour ce conseil.

M. GIROUARD : Un membre seulement. Mais je vais vous faire voir que vous avez pris tous les membres de ce conseil dans Ontario, et son gouverneur dans l'île du Prince-Edouard. L'honorable M. Langevin, maintenant sir Hector, attirera l'attention sur ce point. Le débat eut lieu le 8 mai 1878:—

Je désire attirer l'attention de la droite sur la façon dont le cabinet a agi vis-à-vis des territoires du Nord-Ouest.

Lors de l'organisation du gouvernement du Manitoba, les honorables députés qui siègent aujourd'hui de l'autre côté de la Chambre trouvèrent à redire sur la façon dont l'administration du très honorable député de Kingston s'est acquittée de la chose. Ils accusèrent le gouvernement de n'avoir pas tenu compte des besoins du nouveau territoire et de n'avoir pas consulté ses habitants et d'y avoir envoyé un gouvernement tout fait. L'honorable premier ministre disait à Kingston le 27 juin, en parlant de l'honorable député de cette ville: "Il envoya M. Macdougall avec un cabinet tout fait pour prendre possession du nouveau territoire comme s'ils en avaient été les conquérants, sans demander à ses habitants leur avis sur la nature de l'autorité à laquelle ils allaient être soumis." Telle était l'opinion de l'honorable premier ministre partagée par l'honorable ministre de l'intérieur. Avant d'aller plus loin, je proteste contre une semblable appréciation de cet acte de l'ancienne administration. Ce n'est pas un gouvernement tout fait qu'elle envoya dans le Nord-Ouest. Elle envoya un gouverneur et deux officiers, qui devaient former un cabinet conjointement avec d'autres personnes du pays possédant la confiance des habitants. Il est naturel, cependant, que l'honorable monsieur, désirent gagner des sympathies à sa cause, se soit servi devant les électeurs d'Ontario des expressions que je viens de citer. Quoi qu'il en soit, l'honorable monsieur, après avoir trouvé à redire à la conduite de l'ancienne administration, aurait dû faire mieux. Or, voyons comment le gouvernement a agi envers le Nord-Ouest. Il a nommé le lieutenant-gouverneur, M. Laird, un de ses membres, en qualité de ministre de l'intérieur, qui s'était déjà occupé des affaires du Nord-Ouest et qu'assurément, en conséquence, le gouvernement a bien fait d'envoyer là. Mais qui a-t-on choisi comme membres du Conseil exécutif de ce territoire? Le colonel Macleod fut nommé chef de la gendarmerie à cheval et magistrat stipendiare. Le colonel Macleod ne possède pas la confiance des habitants.

M. MILLS : Quels habitants? Les sauvages?

Sir HECTOR LANGEVIN: Les sauvages et les Métis sont des hommes. Je me demande si l'honorable député exprimerait le même sentiment s'il était au Manitoba parmi ces gens-là. Ils ne nous pas à mépriser s'ils sont sauvages.

M. Mathew Ryan, avocat de Montréal, fut aussi nommé magistrat stipendiare et membre du Conseil exécutif. Il en fut de même de M. Richardson.

Quelles sont les affaires de ce gouvernement du Nord-Ouest? M. Scott d'ici, nommé registraire; M. St. John, de Toronto, nommé shérif; M. Dickinson, comptable et inspecteur; et le capitaine McDonald, agent

pour les affaires des sauvages. Tel est le gouvernement tout fait qu'on a envoyé là. Pour me servir des expressions de l'honorable premier ministre: "prendre en conquérants possession du nouveau territoire."

Naturellement les gens ont trouvé à redire. L'honorable monsieur ne peut pas dire que dans les territoires on dans le Manitoba on ne pourrait trouver personne capable de prendre part au gouvernement et possédant la confiance des Métis?

Mais quels sont ceux à qui on a imposé ce gouvernement? Des sauvages? Oui, des sauvages, et un grand nombre de Métis, ainsi que des blancs. Ces gens ont été mis de côté: le gouvernement s'est dit: "Nous allons envoyer là un gouvernement tout fait; nous méprisons cette population et nous allons la gouverner comme nous l'entendons." Son Excellence le gouverneur général s'est formé une bien courte idée de ces gens, et je renvoie l'honorable premier ministre et ses collègues aux observations de Son Excellence concernant les Métis. C'est une race sensible et fière, et on n'aurait pas dû lui refuser de prendre part au gouvernement du territoire.

Je me rappelle le temps où la race à laquelle j'appartiens moi-même était exclue du gouvernement du pays, lorsque seuls des étrangers avaient le droit de siéger dans les conseils de l'administration; et je puis me faire une idée du sentiment de ces Métis du Nord-Ouest en voyant le gouvernement de leur pays exclusivement entre les mains des gens de l'Ontario, de Montréal et des provinces maritimes. Ces populations ne sont pas représentées dans cette Chambre, et quelqu'un devrait s'occuper d'elles et de leurs droits de façon à leur donner part d'influence dans l'administration de leur territoire.

Une députation de Métis s'est dernièrement présentée au lieutenant-gouverneur en réclamant le droit d'être représentés dans les conseils de leur pays, et j'espère qu'à présent que l'attention du gouvernement a été en plein parlement attirée sur cette question, la justice de cette demande sera reconnue.

M. MILLS : L'honorable préopinant a fait un discours quelque peu extraordinaire. Il n'a peut-être pas calculé l'effet que pouvaient avoir ses paroles sur les esprits de la population du Nord-Ouest.

Ils sont très soucieux vraiment de diriger convenablement l'esprit du peuple du Nord-Ouest.

Les circonstances qui devaient guider l'ancien gouvernement et celles dans lesquelles celui-ci se trouvait différent de tout au tout. Le territoire que M. Laird et les autres messieurs qui l'accompagnent sont allés gouverner, a peu d'habitants à part des sauvages. De son côté, le très honorable député de Kingston envoyait un gouvernement tout fait à une population de plusieurs milliers de blancs dont plusieurs avaient déjà en la main aux affaires publiques; à une population ayant déjà un conseil et un gouvernement régulier. Voyons un peu l'état des choses dans le Nord-Ouest. L'honorable monsieur prétend-il que les Métis soient une population éclairée? Il semble qu'il voudrait le faire croire.

Cependant s'il s'occupe de l'état des choses dans cette partie du pays, il doit savoir qu'à l'exception de ceux qui résident dans le voisinage de Prince-Albert, les Métis ne diffèrent aucunement des sauvages par leur condition et leur manière de vivre.

L'honorable monsieur m'a interrompu il y a un moment pour dire qu'au temps de la constitution du conseil du Nord-Ouest il a nommé un Métis.

M. MILLS : M. Broland, et il est nommé dans ce discours.

M. GIROUARD : Je dis que non; vous l'avez nommé en 1878.

M. MILLS : Oui.

M. GIROUARD : Alors ne me contredisez pas quand je dis que vous n'avez pas nommé de Métis avant 1878.

M. MILLS : C'est ce que j'ai dit.

M. GIROUARD : J'étais pour vous dire la raison pour laquelle vous en avez nommé un alors.

M. MILLS : Vous avez dit que nous n'en avions pas nommé.

M. GIROUARD : Vous ne l'avez pas fait en 1876, lorsque vous avez nommé le conseil. Il fut constitué par un acte du parlement en 1875, mais vous avez attendu un an avant de mettre cette nouvelle constitution à effet, et encore quand il s'est agi de faire les nominations pour ce conseil, non seulement n'y eut-il pas un Métis nommé ou en office, mais il n'y avait pas dans ce conseil un seul homme blanc demeurant dans ce territoire. Ils furent tous choisis dans Ontario, et même dans les environs d'Ottawa, comme M. Scott, qui fut nommé registraire et qui était le frère d'un des collègues de l'honorable député. J'ai dit qu'il y avait une plainte. Elle ne fut pas faite dans la Chambre seulement, mais en dehors aussi. Prenez la requête qui fut envoyée au commencement de 1878, la requête des Métis de Saint-Albert et de Saint-Laurent. Un des premiers griefs

est qu'ils n'avaient pas de représentants dans les institutions de leur pays.

L'humble requête des soussignés Canadiens français et Métis de Saint-Albert dans les territoires du Nord-Ouest.—Ayant été informés qu'une requête signée par les Métis de Saint-Laurent le 1er février dernier, ils exposent respectueusement :

Que la population du Nord-Ouest est presque en entier composée de Métis canadiens français qui n'ont aucun magistrat stipendiaire comprenant ou parlant leur langue.

Et plus tard, il y eut une assemblée d'indignation contre la décision du magistrat stipendiaire Richardson, qui refusa à des Métis français venus de loin la permission d'assister aux cours criminelles parce que les Métis ne comprenaient pas l'anglais et que lui ne comprenait pas le français, Richardson disant qu'il simplifierait les choses en les renvoyant chez eux. Il y eut immédiatement une assemblée d'indignation et le peuple se plaignit. Voilà les magistrats qu'ils ont donnés ; non seulement ils sont choisis en dehors du pays, mais ils ne comprennent pas même la langue de la majorité du peuple. Les pétitionnaires ajoutent :

N'ayant pas de magistrat stipendiaire qui comprenne leur langue, et n'ayant personne de leur origine pour les représenter dans les délibérations du conseil des territoires du Nord-Ouest, il est résolu qu'une requête soit adressée à Son Excellence le gouverneur général lui demandant que les deux membres du conseil qui restent à nommer sous l'autorité de l'acte de 1875 et ses amendements soient choisis parmi les anciens résidents d'origine française, et afin de rendre pleine et entière justice à la nationalité de vos requérants, que la nomination d'un magistrat stipendiaire également de leur origine soit faite.

Vous pourriez peut-être croire que la raison pour laquelle ces Métis n'étaient pas représentés dans le conseil était que le nombre en était complet. Non—six membres devaient être nommés—je suis sûr quant à cinq—et ils auraient pu facilement nommer un ou deux Métis français ; mais ils ne l'ont pas fait. Que répondit le ministre de l'intérieur le 18 mars 1873 ? Sa réponse est adressée au gouverneur des territoires du Nord-Ouest, par l'entremise duquel la requête des Métis de Saint-Laurent et Saint-Albert avait été envoyée à Ottawa.

Vous êtes prié de dire aux requérants que je serai heureux de soumettre leur requête à la considération de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

En même temps veuillez dire aux requérants que s'il est jugé opportun de nommer des membres additionnels du conseil du Nord-Ouest, je serai prêt à recommander à la considération de Son Excellence leur demande que tels membres soient choisis parmi les anciens résidents des territoires, et si la chose est possible que l'un d'eux soit d'origine canadienne française.

Maintenant M. l'Orateur, comme je l'ai dit, l'ancienne administration n'a rien fait à part cette nouvelle constitution pour le Nord-Ouest et la nomination de ces Métis en 1878. Elle n'a donné à la population du Nord-Ouest aucune représentation ou part dans le gouvernement de cette contrée, soit législative, soit judiciaire. D'autres matières d'importance furent soumises à sa considération ; mais sa politique était bien simple : elle disait aux Métis qu'ils devaient être considérés comme des colons blancs. Je ne parlerai plus de la déclaration du ministre de l'intérieur. Elle est dans un langage qui n'admet pas d'ambiguïté. Le principe est posé que les Métis doivent être traités comme des colons blancs, et ils ont été traités en conséquence. On n'a rien fait pour éteindre leur titre de sauvages, et si les honorables députés de l'opposition sont si désireux de profiter de l'expérience des administrations passées, pourquoi n'ont-ils pas adopté le principe de l'administration qui est sortie d'office en 1873 ?

Pourquoi n'ont-ils pas dit aux Métis du Nord-Ouest : Vous serez traités comme des Métis du Manitoba ? Quand ils ont établi le conseil en 1875, il convenait mieux alors qu'en 1872 de déclarer quelle devait être leur politique au sujet des Métis.

Quand ils envoyèrent leur gouverneur au Nord-Ouest et firent quatre nouveaux traités avec les sauvages, ils auraient dû exposer leur politique quant à la manière dont les Métis devaient être traités.

M. GIROUARD.

Mais rien n'a été fait concernant les réclamations des Métis et les droits des sauvages, rien n'a été fait concernant les arpentages, qui affectaient non seulement les Métis mais aussi la population blanche. Mon honorable ami le député de Québec-Est a dit qu'il ne pensait pas que les Métis du Nord-Ouest se soient plaints avant 1877 ou 1878.

Peut-être était-il comme moi-même, et n'avait pas eu l'occasion de voir tous les papiers déposés il y a cinq ou six semaines, et qui étaient inaccessibles à certains membres de la Chambre, du moins à moi-même. Mais j'appellerai son attention aux résolutions, qui étaient de fait des pétitions, des Métis non seulement de Qu'Appelle, mais de tout le Nord-Ouest, datées du 5 mai 1873, et transmises le 5 juillet suivant par le gouverneur Morris. Tous les Métis du Nord-Ouest se réunirent à ces pétitions, leurs votes ayant été pris dans un conseil, comme c'était leur coutume, et ils disent :

Nous vous demandons aussi, au lieutenant-gouverneur, de nous donner des terres en compensation de nos droits.

Ils reçurent du gouverneur Morris une réponse leur disant que leurs demandes seraient transmises au gouvernement. Mais le gouvernement alors on charge a donné la place aux messieurs de l'opposition, et jusqu'à présent aucune réponse n'a été donnée à cette pétition.

M. MILLS : Ecoutez, écoutez.

M. GIROUARD : Je veux dire jusqu'en 1878, quand ils sont sortis de charge. Le 1er octobre 1874, je trouve une lettre du père Decorby à l'honorable M. Laird, sur le même sujet, dans laquelle il dit :

Comme c'est à vous que le gouvernement a donné la conduite des affaires du Nord-Ouest, je prends la liberté de vous donner quelques explications concernant le lac Qu'Appelle et la population métisse établie dans cet endroit. L'esprit de justice qui vous anime et le désir que vous avez montré de contribuer au bien de ceux dont les intérêts vous ont été confiés, me fait espérer que vous voudrez bien les prendre en considération et les appeler à l'attention du gouvernement, afin qu'il traite avec justice et générosité les colons métis, suivant les paroles de Son Excellence, notre gouverneur, Alexandre Morris. Je pourrais faire remarquer de suite que les Métis ont droit à certains privilèges dans ce lieu. Ce sont eux qui ont fait la conquête de la place en forçant à la paix les sauvages qui y faisaient la guerre. Ce sont eux qui les retiennent encore maintenant, et c'est à leur présence qu'on doit la paix et la sécurité dont on jouit dans tous les alentours. Je ne puis dire exactement l'époque à laquelle les Métis ont hiverné d'abord au lac Qu'Appelle ; mais ayant expliqué à l'évêque de Saint-Boniface leur désir d'avoir parmi eux un prêtre catholique, Monseigneur Taché, maintenant archevêque de Saint-Boniface, alla à lui-même en 1865, et choisit l'emplacement présent de la mission, donna des ordres pour l'érection d'une chapelle, et prit pour les besoins de la mission tous les points compris entre les cours d'eau connus sous le nom de Rivière de la Mission, c'est-à-dire à une étendue d'à peu près un mille de front. Les Métis alors établis dans ce lieu promirent de respecter les terres réservées par Monseigneur. Maintenant, les Métis demandent au gouvernement de leur laisser leurs terres telles qu'ils les ont prises, c'est-à-dire de ne pas les forcer à des lignes exactes.

Maintenant, prenez les pétitions des Métis de Saint-Laurent et de Saint-Albert—auquel on a si souvent fait allusion,—et transmises par M. Laird le 13 février 1878 :

Il est d'une nécessité immédiate que le gouvernement fasse arpenter, dans le plus court délai possible ces terres occupées et cultivées par les Métis ou par les habitants primitifs de ces terres. Que le changement soudain de la vie de prairie à la vie agricole amené par la disparition rapide du bison et les règlements de chasse du conseil des Territoires du Nord-Ouest ont réduit vos pétitionnaires à l'état de gêne, et les oblige à s'adresser au gouvernement pour obtenir du grain de semences et des instruments aratoires. Ces mêmes choses qui ont été accordées à quelques émigrants étrangers dans le Manitoba. Les instruments aratoires, toujours très rares sont vendus si chers, que vos pétitionnaires ne sont pas en état de les acheter.

Le gouverneur Laird accompagna cette transmission d'une recommandation ou d'un rapport qui fut envoyé le 13 février 1878, comme suit :

Il est important que la politique des terres du gouvernement envers les anciens colons ou colons établis depuis des années soit déclarée. Il me semble qu'ils ont droit à des moyens d'acquisition plus rapides que ceux accordés par les dispositions de l'acte des terres. Pour empêcher les disputes entre voisins il est bien désirable qu'un arpentage des terres situées sur les rivières soit fait au plus tôt. Relativement à la demande de secours en semences et instruments pour commencer les opérations d'agriculture, elle est semblable à celle qui m'a été faite.

par les Métis de la rivière aux Arcs pendant les négociations du traité des Pieds-Noirs, et que je vous ai envoyée et recommandée à la considération du gouvernement.

Il me semble donc que l'honorable député de Québec-Est était dans l'erreur quand il a dit que très peu de pétitions arrivèrent à la dernière administration avant 1878. Nous trouvons que presque au dernier moment, avant que le gouvernement conservateur ne tombât, dans l'automne de 1873, la première plainte fut faite. Naturellement l'administration n'eut pas le temps de lui rendre justice. Nous trouvons que de 1874 et plus tard de nombreuses plaintes furent faites au dernier gouvernement, et il lui fallut cinq ans pour les considérer, et même alors il ne prit pas de politique. L'honorable membre pour Québec-Est (M. Laurier) se plaint de ce que l'administration présente n'a rien fait. En premier lieu elle a passé le statut de 1879. Les pouvoirs suivants furent accordés au gouverneur en conseil—

De satisfaire toutes réclamations faites relativement à l'extinction des titres de sauvages par les Métis résidant dans le Nord-Ouest en dehors des limites du Manitoba, le 15e jour de juillet 1870, en accordant des terres à telles personnes, à telle étendue et à tels prix et conditions qu'il sera jugé convenable ;

D'examiner et rendre justice aux réclamations faites concernant les terres situées en dehors du Manitoba, prétendu avoir été prises et cultivées avant le 15 juillet 1870, et d'accorder aux personnes qui s'établissent d'une façon satisfaisante, l'occupation paisible de pareilles terres, et d'accorder à eux-mêmes ou à leurs fermiers, domestiques, agents ou à ceux qui réclament pour eux comme étant en possession actuelle et paisible de ces propriétés, à cette date susdite, autant de terres qu'il sera jugé juste et raisonnable pour la satisfaction de leurs droits.

Evidemment le gouvernement a agi sur la recommandation de M. Laird. Le gouverneur Laird, dans sa missive accompagnant la pétition des Métis de Saint-Laurent recommande au gouvernement d'adopter une politique. Il ne l'a pas fait. Mais aussitôt que le présent gouvernement eut obtenu le pouvoir, il adopta une politique, qui était de recommander les réclamations des Métis au titre sauvage. On se rappellera aussi que les Métis se sont plaints de ce qu'ils n'avaient pas un magistrat qui comprit et parla le français. Dans l'automne de 1882 M. Rouleau, magistrat stipendiaire résidant à Aylmer, dans la province de Québec, fut nommé magistrat stipendiaire pour le district de la Saskatchewan, où les Canadiens français et les Métis français se trouvaient en plus grand nombre, et ce magistrat devint membre du conseil, faisant en tout deux membres français, M. Bréland et M. Rouleau, sur six nommés par le gouvernement. Vers le même temps, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien avait ouvert de nouveaux champs à l'immigration. Des villes et des villages s'élevèrent le long de la ligne depuis Brandon vers l'ouest. Beaucoup de gens volèrent dans les villes ou districts ruraux formant une population aujourd'hui de près 40,000 à 50,000 blancs, quelques-uns disent 100,000 ou plus, qui eurent droit à représentation au conseil. Les districts électoraux ont été institués sous l'acte de 1876 et ont été représentés en conseil, où ils forment maintenant une majorité sur les envoyés de la couronne. Huit districts ont nomination au conseil nouveau : Edmonton, Broadview, Qu'Appelle, Régina, Mâchoire-d'Orignal, Lorne, Calgary et Montagne de l'Orignal, et avec les trois magistrats stipendiaires et ceux-ci nommés par le gouvernement, forment 14 membres. Ce fait porta le *Bulletin* d'Edmonton, du 30 janvier 1884, à dire :

Tous les journaux du Nord-Ouest ont donné le coup de pied au conseil, mais c'est la faute du peuple, qui en élit le plus grand nombre.

Un des premiers devoirs du gouvernement sous les termes de l'acte du Manitoba de 1870, était d'étendre le droit sauvage aux territoires du Nord-Ouest. La politique du gouvernement a fait ceci par un traité en vertu duquel les sauvages cèdent leurs droits à la terre en considération d'une certaine indemnité fournie par le gouvernement. Les sauvages soumis au traité dans le Manitoba et au Nord-Ouest représentent une population de 33,959. Les traités

sont au nombre de sept et contiennent à peu près les mêmes stipulations :

	Population.
3 août 1871, Chippewas et Cris, traité n° 1.....	3,395
21 " 1871, " " " " 2.....	895
3 octobre 1873, Sautaux " " " " 3.....	2,605
15 septembre 1874, " " " " et Cris (Qu'Appelle) traité n° 4, 7,079	
20 " 1875, " " " " (Lac Winnipeg) " 5, 3,155	
23 août 1876, Cris des bois et des Plaines (Fort Carlton et Pitt) traité n° 6.....	8,157
22 mai 1877, Pieds-Noirs, traité n° 7.....	6,673

Comme exemple voyons le traité numéro 7. Il contient une cession de la part des sauvages à la Couronne des territoires décrits, et " tous leurs droits, titres et privilèges quelconques aux terres du dit territoire. Les sauvages se réservent le droit de chasse sur le pays concédé, soumis aux règlements que le gouvernement peut faire de temps à autre, et à l'exception des espaces de terrains qui pourront être pris pour colonisation, mines, commerce ou autres buts, par le gouvernement du Canada, ou par tout citoyen autorisé par le gouvernement. Le traité contient aussi une disposition pour une réserve de terrain assez grand pour donner à chaque famille de cinq un mille carré. Pour l'établissement de droits précédents le traité accorde \$12 à chaque homme, femme ou enfant, le prix du titre sauvage payable aux sauvages à des dates et à des places convenables, et annuellement à chaque chef, \$25, et à chaque sauvage d'un âge quelconque, \$5. Une somme de \$2,000 est dépensée annuellement pour l'achat de munitions ou autres choses, suivant ce que déterminent les sauvages et le gouvernement. Chaque premier chef, chef mineur, chef et conseiller, a droit par année à un costume complet convenable. Chaque chef mineur ou autre reçoit une fois pour toutes, dix haches, dix scies, cinq tarières, une meule et les limes et pierres nécessaires. Chaque famille de cinq et au-dessous recevra le bétail suivant pour l'élevage, deux vaches ; famille de plus de cinq et moins que dix, trois vaches ; famille au-dessus de dix personnes, quatre vaches ; chaque premier chef ou chef mineur, un bœuf pour sa bande. Si une bande a l'intention de cultiver tout en élevant du bétail, pour chaque telle bande, une vache de moins sera donnée, et à la place, quand ils seront prêts à labourer le sol, deux hoes, une pelle, une faux et deux fourches à foin ; et par trois familles, une charrue et une herse ; et pour chaque bande, assez de pommes de terre, d'orge, d'avoine et de blé pour la terre travaillée. Tous ces articles doivent être donnés une fois pour toutes pour l'encouragement de l'agriculture parmi les sauvages. Chaque chef supérieur, mineur et Assiniboine doit recevoir une carabine Winchester. Et finalement les sauvages se conduiront comme de loyaux et fidèles sujets de Sa Majesté la reine Victoria. Ce sont les stipulations généralement faites dans les traités avec les sauvages. Le traité numéro 1, cependant, signé en 1877 avec les Pieds-Noirs, est le seul à donner des carabines Winchester, disposition regrettable faite par les messieurs de l'opposition et qui a fait son œuvre de destruction parmi nos troupes pendant les batailles récentes.

Le traité numéro 6 et autres traités avec les Cris des Plaines et des Bois, contient le projet, de la part du gouvernement, d'accorder, pendant les trois années après que deux ou plus de réserves seront mises de côté pour les sauvages, une somme de mille piastres par année qui seront employées à l'achat de provisions nécessaires pour la culture des terres et pour les aider dans cette culture. Une caisse de médicaments doit aussi être tenue à la disposition des sauvages, dont la nécessité est amplement prouvée par le rapport de la police à cheval pour 1884. On devra admettre que ces traités sauvages sont très libéraux, et ils ne comprennent même pas les présents nombreux faits même avant tout pour parler au sujet des traités. Le *Métis* du 24 juillet 1872, parlant d'un des traités avec les Sautaux dit :

T. Simpson, au Fort Francis, a dépensé \$4,000 ou \$5,000 en présents aux Sautaux, qui avant même qu'on ne parlât de traités avaient montré des prétentions exorbitantes.

On rapporte que s'ils n'ont pas demandé chacun un carrosse, c'est qu'ils n'en ont pas encore eu l'idée.

Malgré la libéralité de ces traités avec les sauvages, l'expérience ne tarda pas à prouver qu'ils étaient insuffisants. Pendant quelques années on supposa qu'il se passerait quelques 25 années avant qu'on ne sentît la diminution du bison. On pouvait alors le voir dans toute l'étendue des territoires. Un correspondant du *Sun* de New-York, écrit de la cité de Mito, Montana, le 24 avril 1885, disant : En 1815, les rangs de bison s'étendaient aussi loin à l'est que l'Illinois, le Minnesota et l'Iowa ; bref, la rivière Mississippi marquait les limites des terrains de chasse. A l'ouest la rangée principale des montagnes Rocheuses marquait la limite de leurs pacages, et entre ces deux frontières le bison courait sur les vastes plaines de l'ouest, allant du nord au sud, suivant les saisons, des côtes de l'Arctique au golfe du Mexique. Ils étaient à la merci des tribus sauvages, et celles-ci ne furent pas sans pitié. De ce seul animal, l'homme rouge tirait les choses nécessaires à la vie. La peau fournissait le vêtement, les couvertures des lits et de cabanes. Les cornes servaient d'ornements et fournissaient aussi divers ustensiles de cuisine. Sa chair était leur nourriture ordinaire, et ses nerfs devenaient des cordes pour les arcs.

Les sauvages se servaient de l'animal, mais n'en abusait pas. Les troupeaux de ce temps-là, au sud la présente ligne internationale de frontières strictement dans les Etats-Unis devaient contenir pas moins de 5,000,000 d'animaux. Dans ce qui est maintenant le Manitoba, Alberta et Saskatchewan, il devait bien y en avoir 5,000,000 de plus, vu que les trappeurs de la baie d'Hudson qui venaient au sud pour traiter avec les sauvages Serpents, Shoshones et Mode, signalaient toujours de grands troupeaux de bisons dans les alentours du Grand lac de l'Esclave et Gros-Ours. Le bison était en paix jusqu'à sept années passées, lorsque les sauvages furent conquis, ce qui ouvrit le pays et permit aux chasseurs de peaux d'y entrer. Il fallut près de sept années en commençant en 1870, pour exterminer le bison le long de la ligne du Pacifique du Nord, qui, dans les bons vieux temps, auraient été vus noirissant la rivière Platte à des milles de distance. Ces pauvres bêtes étaient si facilement tuées, et à cause de leur abondance, offraient une si riche récompense aux chasseurs de peaux, que tout homme qui n'avait rien à faire dans cette partie du pays pouvait aisément faire de l'argent en les tuant. Le chemin de fer Union Pacific sépara en deux parties les troupeaux en laissant une moitié au nord et l'autre au sud. Ceux du Texas furent bientôt exterminés par les chasseurs de plaisir et de profession, mais le grand troupeau du nord s'enfuit à Wyoming, et à Montana, où Sitting Bull et ses hommes en prit la charge et les protégés jusqu'à ce que les soldats de l'Oncle Sam se mirent à le chasser à travers le pays au si bien que le bison. De 1875 à 1880, il y eut bien 1 000,000 de ces bêtes tuées par les soldats et les blancs. J'ai entendu parler d'un entreprenant chasseur sur le Yellowstone qui avait un canon Gatling pour aider à la tuerie. Il employait autant que trente hommes pour enlever la peau des animaux aussitôt qu'ils tombaient, et chacun d'eux recevait \$1 par peau qu'il apportait le soir. Les carcasses écorchées, aussi bien que bon nombre qui ne l'étaient pas, restaient à pourrir où elles étaient tombées. Bref, le directeur de l'artillerie allait plus vite que ses employés, et leur donnait plus d'ouvrage qu'il n'en pouvait faire." Aussi tôt qu'en 1875, un missionnaire écrivit à *Le Métis*, le 15 septembre, au district de Saskatchewan :

Il est vraiment inquiétant de voir les bisons diminuer à vue d'œil ! Encore quelques années et le gouvernement aura sur les bras ces différentes tribus du Nord-Ouest, qui lui demanderont de quoi les empêcher de mourir de faim.

La tuerie du bison devint telle que les sauvages et les Métis s'alarmèrent. Ils ne pouvaient comprendre l'inaction du gouvernement. Si nous devons en croire le *Globe*, le *Mail* et le *Free Press* de Winnipeg, un gouvernement provisoire, que ces journaux appellent une république, fut pro-

M. GIROUARD

clamé à Saint-Laurent, en 1875, avec Gabriel Dumont comme président, dans le but avoué de protéger le bison et d'obtenir une grande quantité de terre pour la chasse. Le major général Smith et le colonel French furent envoyés avec 55 hommes de police à cheval pour soumettre les rebelles, qui en apprenant l'arrivée du détachement, envoyèrent deux émissaires au fort Carlton pour offrir leur soumission, à condition d'être pardonnés, et ils le furent. Un correspondant du *Globe*, de juillet 1876, dit que pendant l'hiver de 1876, à peu près 120,000 de ces animaux furent tués.

M. Schultz dirigea l'attention du gouvernement sur cette question importante pendant la session de 1876. Je crois que si l'administration précédente avait fait le moindre effort pour protéger le bison, les derniers troubles n'auraient jamais eu lieu. Pendant les années 1874, 1875 et 1876 on lui représenta de toutes façons que le bison disparaîtrait bientôt à moins que des mesures de protection ne fussent adoptées par le gouvernement ; mais rien ne fut fait. Si pendant des générations nous avons à nourrir les sauvages ce sera parce que rien n'aura été fait par la précédente administration pour conserver, pour les sauvages et les Métis, qui vivaient un peu comme eux, le bison, leur principal moyen de subsistance. Le 20 mars 1876, M. Schultz dit :—

Parmi les documents que nous espérons devoir faire déposés par cette motion se trouvent de nombreuses suggestions sur la conservation du bison. M. Schultz insisterait sur l'importance de cette question auprès du gouvernement. Tant qu'il y aurait du bison il y aurait peu de difficultés avec les sauvages avec qui nous sommes maintenant en contact. Quand il aura disparu, nous aurons à traiter avec une race de pauvres devenus dangereux à cause du manque de nourriture. Le Rév. Père Lacombe, qui s'y connaît, d'accord avec l'opinion de bien d'autres, prétend que si la chasse continue de ce train-là, dans 10 ans il n'y aura plus de bison. Il est vrai que depuis la construction de la ligne "Union Pacific" et de l'établissement militaire et autres établissements sur le Missouri, le Père Lacombe compte que le nombre tué chaque hiver est de 80,000, et à peu près autant en été. La terre qui les nourrit maintenant comprend environ 600 milles sur 150, et est bornée à l'ouest par les montagnes Rocheuses, à l'est par les lacs Qu'Appelle, au sud par le Missouri, et au nord par la branche nord de la Saskatchewan ; et cette limite diminue toujours par la destruction causée par les chasseurs du nord, ceux du Missouri au sud, les chasseurs de la Rivière-Rouge à l'est, avec une telle rapidité que le Père Lacombe et d'autres croient que dans dix années il n'y aura plus de bison. Un tel résultat n'est pas du tout improbable, vu que ce n'est que depuis quelques années que le bison s'est placé à l'est de la rivière Rouge, et vu que le dernier des bisons des forêts, un animal de même espèce, mais plus grand, qui passait entre la Saskatchewan et les lacs de l'Esclave a été tué, et toute la race a été éteinte. L'usage du pistolet révolver et de la carabine à répétition, au lieu du fusil à charge ordinaire, a beaucoup aidé ce résultat, ajoutant à cela la destruction par les loups, la maladie, les accidents de diverses sortes, et la tuerie inutile. Malheureusement, aussi, c'est la peau du bison femelle qui a le plus de valeur, et quand on la tue pour l'avoir, elle est toujours pleine. C'est sa chair qui fait la meilleure viande, et comme elle est plus facile à chasser il en est résulté que les bandes rencontrées l'été dernier étaient composées de sept fois plus de mâles que de femelles.

Le district où l'on rencontre le bison a beaucoup diminué depuis ces dix dernières années, lui (M. Schultz) en ayant rencontré à cette époque à l'est de la rivière Rouge. Ces faits parlent fortement en faveur de mesures préventives, et les sauvages et les Métis le savent si bien qu'ils voudraient que le gouvernement prenne l'affaire en main, ne fut-ce que pour empêcher la nécessité de tuer les vaches. En même temps il n'y aurait pas d'objection à ce qu'on tue le bison mâle dans une saison quelconque ; mais comme ceci ne peut être fait on demande une loi sévère, qui laisse en paix ces animaux du 1er novembre au 1er mai, et une défense de tuer les veaux dans aucune saison. Si une telle loi existait, il se pourrait qu'au bout de cinq ans le nombre aurait tellement augmenté qu'on pourrait abroger ces restrictions. Il (M. Schultz), espérait que cette question recevrait du gouvernement toute l'importance qu'elle demandait, et que les papiers touchant ce sujet seraient imprimés, à cause des informations générales qu'ils pourraient donner. L'honorable M. Mackenzie dit que le sujet auquel l'honorable membre a fait allusion particulièrement—la conservation du bison dans les prairies de l'Ouest—a occupé une grande partie de l'attention du gouvernement pendant longtemps.

Rien de plus, absolument rien n'a été fait pour protéger cette nourriture très importante des sauvages.

M. MILLS : Oui, il a été fait quelque chose.

M. GIROUARD : J'y arrive. Il est vrai qu'à sa première session, en 1877, le conseil du Nord-Ouest a rendu

une ordonnance à l'effet de protéger le bison ; mais, pour des raisons qui n'apparaissent pas, cette ordonnance a été révoquée à la session suivante. Peut-être était-elle en conflit avec les obligations de traités contractées envers les sauvages. Quoi qu'il en soit, la mesure était trop importante pour être laissée au conseil local. C'était une question de vie ou de mort pour le grand nombre de sauvages qui se trouvaient sous les soins spéciaux du Dominion, et c'était au gouvernement fédéral de s'occuper de cette question. Il est grandement à regretter que l'administration des honorables messieurs de la gauche n'ait pas adopté les mesures de protection qui avaient été suggérées au gouvernement par le révérend Père Lacombe et d'autres résidents expérimentés. Le premier ministre de l'administration d'alors admit, en mars 1876, que la question avait occupé une grande part de l'attention de son gouvernement pendant un temps considérable ; mais rien n'a été fait. Pendant la session de 1877, cette importante question fut de nouveau amenée devant la Chambre et discutée assez au long. De nouvelles révélations furent faites, et la politique du gouvernement annoncée. M. Schultz adressa la parole à la Chambre sur le sujet. Je ne répéterai pas chaque discours qui a été fait ; j'en citerai seulement quelques extraits :

Parlant, il y a quelques années, de la condition des sauvages du Nord-Ouest, j'ai fait voir quelles seraient probablement les conséquences de la destruction complète du bison. C'est un animal inappréciable pour le sauvage, car celui-ci se nourrit de sa chair, emploie sa peau à se loger et se vêtir, et, avec sa fourrure, achète tout ce dont il a besoin en fait d'articles de fabrication européenne. Sans cette ressource les sauvages mourraient de faim ou deviendraient aisément maraudeur. Si l'on veut éviter ces conséquences, il faut de toute nécessité protéger le bison, du moins jusqu'à l'époque où les sauvages qui habitent les pays de chasse seront arrachés à leur vie errante et induits à se livrer, complètement ou en partie, à l'agriculture. Je suis heureux de voir par un de ses rapports que l'attention du gouvernement a été attirée sur la question. On trouvera, en effet, à la page 34 du rapport du ministre de l'intérieur, ce qu'en dit M. Dickinson :

La question qui, aujourd'hui, a le pas sur toutes les autres par rapport à la situation des sauvages dans les Territoires du Nord-Ouest, c'est celle qui a trait à la conservation du bison. Le décroissement rapide du nombre des bisons est devenu un sujet d'alarme pour les sauvages, qui s'aperçoivent que, si l'on ne prend pas de promptes mesures pour l'arrêter, leur situation, à l'avenir, sera très précaire. Que le bison diminue en nombre dans une proportion augmentant rapidement, c'est une chose admise par tout le monde.

Je sais que cette question a déjà, jusqu'à un certain point, occupé l'attention du gouvernement, et qu'il a été fait des représentations par des personnes mieux renseignées que je ne prétends l'être moi-même, sur la nécessité de prendre des mesures à cet égard. Pour cette raison je ne traiterai pas la question aussi longuement que j'aurais pu le faire d'ailleurs.

Lorsque je me trouvais au lac Qu'Appelle, les chefs des Cris, en compagnie de leur principaux hommes marquants, vinrent me voir et me représentèrent qu'ils commençaient à s'alarmer, parce que leurs moyens de subsistance diminuaient, et ils me supplièrent de porter à la connaissance du gouvernement ce qu'ils me disaient, et de transmettre leur requête demandant que l'on fit quelque chose pour empêcher l'extermination complète du bison. Pour faire voir l'importance qu'ils attachent à cette question, je puis faire remarquer que chaque chef et chaque homme marquant firent séparément la même demande. Dans mes rapports antérieurs avec les sauvages, je ne les ai jamais vu agir de cette manière. Dans la discussion des autres affaires, on choisit généralement un orateur qui parle pour tous, tandis que les autres se contentent de marquer leur approbation ; mais dans cette circonstance il était évident qu'ils considéraient qu'il était nécessaire de faire davantage, et ils en agirent ainsi afin de me faire comprendre clairement la gravité de leur position. A mon avis, le bison doit être protégé, ou dans quelques années, même dans dix ans tout au plus, la généralité des sauvages dans le Nord-Ouest, qui maintenant comptent sur ces animaux pour en tirer leur subsistance, devront être nourris et entretenus principalement aux frais du gouvernement fédéral. Je ne puis voir d'autre alternative, vu qu'il est impossible de leur enseigner en peu de temps à renoncer à leur manière actuelle de vivre pour adopter celles des hommes civilisés. C'est une question qui demande et qui devrait recevoir immédiatement l'attention du gouvernement, car la paix, et comme conséquence, la prospérité des territoires du Nord-Ouest, en dépendent dans une grande mesure. Si le bison venait à disparaître, on ne doit pas s'attendre que les sauvages, mourant de faim, s'abstiendraient de se servir des provisions qu'ils pourront trouver dans les magasins de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et des autres traitants ; et, possédés par la faim, ils pourraient peut-être commettre des déprédations qui nous entraîneraient dans une guerre avec eux. Telles sont les vues de tous ceux qui sont bien renseignés sur l'état du pays ; et, tout en admettant que les sauvages sont aujourd'hui paisibles, bien disposés et très confiants dans le gouvernement, je crois qu'on ne saurait douter que ces vues sont justes.

Tels étaient les avertissements donnés en 1876 par l'un des fonctionnaires de l'ancienne administration. Voyons quelle a été sa conduite après avoir reçu de pareilles remontrances.

M. MILLS : Depuis 1879.

M. GIROUARD : Je vous en informerai bientôt. Ce rapport de M. Dickinson fut fait en 1876 et publié dans les documents de la session de 1877, et cité par M. Schultz pendant le débat de 1877. D'autres honorables députés ont parlé sur le sujet. Voyons ce qu'a dit M. Donald Smith :—

Je suis heureux, dit-il, de pouvoir m'accorder parfaitement sur ce point avec l'honorable député de Lisgar (M. Schultz). Il est absolument nécessaire que l'on prenne des mesures pour empêcher que le bison ne soit complètement exterminé dans le Nord-Ouest. Sur ce sujet-là, nous pouvons faire comme les Etats-Unis, et leur rendre les mesures qu'ils nous ont appliquées. Personne autre qu'un citoyen américain ne peut faire la chasse et le commerce du gibier dans leurs territoires, et même il doit prendre un permis de chasse. Le massacre, et par suite la disparition du bison sont dus en grande partie aux avantages que l'on offre aux commerçants américains. Une quantité considérable de peaux de bison sont envoyées aux Etats-Unis, sans profit pour le fabricant canadien, et pendant ce temps-là le bison diminue en nombre ; bien plus, on l'extermine graduellement, mais sûrement. J'espère que le gouvernement pourra trouver moyen d'empêcher, dans une certaine mesure, l'invasion du pays par les trafiquants américains, et de protéger le bison autant qu'il est nécessaire.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. GIROUARD : Lorsque la séance a été levée je parlais de la discussion qui a eu lieu dans la Chambre des communes en 1876 et en 1877, au sujet de la disparition soudaine du bison. J'ai aussi fait allusion au rapport de M. Dickinson, fonctionnaire de l'ancienne administration, sur le sujet—rapport dans lequel il disait que la question la plus importante pour les sauvages était la conservation du bison. J'ai cité l'opinion de M. Schultz et celle de M. Smith. Je vais maintenant continuer à lire des extraits de la continuation de ce débat. M. Mills, au nom du gouvernement, se leva et dit :

Cette question a déjà reçu la sérieuse considération du gouvernement. D'après tout ce que je puis voir, je crois qu'il vaut mieux qu'elle soit réglée par le gouvernement des territoires du Nord-Ouest plutôt que par le parlement. D'après les renseignements que possède le gouvernement, il ne peut y avoir aucun doute que le bison diminue rapidement, et cette diminution a été activée depuis que les Américains viennent trafiquer dans nos territoires. En outre, depuis l'établissement du Manitoba, le bison s'est retiré de plus en plus loin vers le Nord-Ouest. Les Métis, en le poursuivant, sont entrés sur les terrains des Pieds-Noirs et des Gens-du-Sang, et il en est résulté beaucoup de plaintes. Le gouvernement possède quelques renseignements qu'il peut fournir, tel qu'un rapport par le Conseil du Nord-Ouest, et une communication d'un ou deux missionnaires. J'ai vu l'un de ces missionnaires il y a quelque temps et en ai obtenu tous les renseignements possibles, et j'en suis venu à la conclusion que ce serait là une entreprise très difficile. Ce missionnaire me disait qu'il faudrait faire comprendre aux sauvages qu'ils doivent obéir à la loi, car aujourd'hui ils n'ont pas assez de respect les uns pour les autres pour observer aucun règlement. Il en résulte que ceux qui seraient disposés à s'abstenir de détruire le bison sont empêchés d'agir d'après ce principe, parce que les autres ne veulent pas en faire autant. Il croyait aussi qu'il faudrait persuader aux sauvages d'abandonner les prairies et de vivre sur les bords de quelques lacs pendant quatre ou cinq ans. Ils pourraient vivre des produits de la pêche et de la culture pendant ce temps, quoique le gouvernement serait aussi obligé de contribuer à leur entretien. Le gouvernement local du Nord-Ouest pourra probablement élaborer un plan plus simple et moins coûteux que ne le pourrait faire le parlement, car il est sur les lieux et connaît mieux la question.

M. Trow, (qui est actuellement, je crois, le piqueur de l'opposition) dit :—« Le bison est un animal très fécond, et s'il était passé une loi pour le protéger pendant quelques années, je n'ai aucun doute que le nombre en augmenterait bientôt. Bien que l'on voit souvent des ossements de bison blanchir au soleil dans le Manitoba, on ne peut cependant en voir un seul vivant à moins de quatre ou cinq cents milles à l'ouest. Il faut protéger le bison, sans quoi il disparaîtra bientôt.

M. Schultz, (en réponse à M. Mills) dit :—« Le Père Lacombe suggérerait qu'aucun bison ne fût tué entre le 1er de novembre et le 1er de mai de chaque année, et aucun veau en aucun temps de l'année—cette restriction devant exister pendant cinq ans. Mais comme l'animal adulte pourrait être tué pendant tout l'été, la crainte qu'il a exprimée—que le gouvernement serait obligé de soutenir les sauvages pendant les cinq ans que durerait l'application de cette loi—se trouverait sans fondement.

Je dois aussi quelque peu critiquer ce qu'a dit le ministre de l'intérieur à ce sujet. L'honorable ministre semble craindre que si l'on passait une loi de protection, le gouvernement serait obligé de faire de grandes dépenses pour fournir des moyens d'existence aux sauvages durant l'intervalle du 1er novembre au 1er mai, pendant lequel il leur serait défendu de tuer du bison. Or, je ne crois pas qu'il serait nécessaire de faire de grandes dépenses pour cela. Une grande partie de la nourriture des sauvages en hiver, sous forme de viande séchée et de pémican, est préparée pour eux en été, et s'il était une fois bien compris qu'il ne doit pas être tué de bison en hiver, ils se feraient une plus forte provision de viande séchée, et il suffirait au gouvernement de dépenser quelques milliers de piastres pour leur procurer de la ficelle à filets, pour les satisfaire. A propos de dépenses, je dois encore différer d'opinion avec l'honorable ministre de l'intérieur pour d'autres raisons que celles-là. Tous ceux qui ont pris la parole semblent croire que nous aurons probablement des difficultés avec les sauvages si les ressources que leur offre le bison venaient à manquer bientôt. Or, l'histoire des difficultés des Etats-Unis avec les leurs, nous enseigne que, dans tout état de choses, il est bien moins coûteux de nourrir les sauvages que de les combattre.

* * * J'ai toute confiance dans les bonnes intentions du ministre de l'intérieur, mais comme le gouvernement du Nord-Ouest est nommé, et n'est responsable sous aucun rapport au peuple de cette région, il serait nécessaire que le gouvernement d'ici, puisqu'il est responsable des actes de celui du Nord-Ouest, veillât à ce que d'importantes mesures comme celle dont il est question reçoivent une prompt attention.

M. Mills :—L'honorable député de Liagar a mal compris ce que j'ai dit. Je n'ai pas prétendu qu'il était nécessaire d'empêcher les sauvages de tuer le bison pendant plusieurs années de suite, mais seulement pour la période qui s'étendra du mois de novembre au mois de mai de chaque année. C'est là ce que demandait le Père Lacombe. Je crois que l'honorable député fait lui-même partie du Conseil du Nord-Ouest, et que, par conséquent, il aurait pu s'occuper de cette question et la régler; mais je ne sache pas qu'il en ait rien fait.

M. Schultz :—L'honorable ministre n'a évidemment pas lu, dernièrement, la correspondance du ci-devant conseil du Nord-Ouest, car il y aurait vu que l'ancien Conseil avait soulevé cette question et fortement appuyé sur la nécessité d'adopter une loi de protection comme celle que l'on réclame aujourd'hui.

Ainsi nous avons la déclaration de l'ancien gouvernement qu'il ne ferait rien pour protéger le bison. A cette époque, en 1877, il ne disait pas que la question continuerait à recevoir une importante part de son attention. Il disait que sa politique était de ne rien faire, et lorsqu'il sortit du pouvoir en 1878, le bison était presque—je pourrais dire entièrement—disparu. Il était alors trop tard pour que l'administration actuelle entreprit de le conserver. Le bison a été détruit faute de protection, et, à cause de cette bévue de l'ancienne administration, le pays est forcé aujourd'hui de nourrir, et non seulement de nourrir, mais de combattre les sauvages, ce qu'il sera probablement obligé de faire jusqu'à ce que les générations adultes aient disparu. Lorsque l'administration actuelle est arrivée au pouvoir la conservation du bison était hors de question. Le problème était de savoir comment prendre soin des sauvages, indépendamment des traités, et comment les civiliser. Le *Métis* disait :

Le Canada a une grosse difficulté à résoudre, celle des sauvages du Nord-Ouest. Ces pauvres gens meurent de faim. Le gouvernement fait tout ce qu'il peut pour soulager leur misère actuelle, mais il semble en oublier la cause.

Le *Métis* dit ensuite que la principale cause du dénuement des sauvages est leur vie nomade, et demande que le gouvernement les établisse quelque part. Immédiatement en arrivant au pouvoir, le très honorable premier ministre fait connaître quelle sera à l'avenir sa politique relativement aux sauvages. Voici ce qu'il dit dans son rapport en date du 10 avril 1879 :—

La disparition rapide du bison qui fournit aux sauvages et aux Métis des Territoires du Nord-Ouest leur principal aliment, porte à croire que dans peu d'années ces penelades devront être nourries aux dépens du pays, à moins que dans l'intervalle ils n'acquiescent quelque autre moyen de subsistance que celui que leur donne maintenant la chasse du bison. Dans le but de les rendre capables de se subvenir à eux-mêmes aussitôt que possible, il faut les mettre en mesure d'acquiescer quelques connaissances pratiques de l'agriculture et du soin du bétail.

Il sera probablement nécessaire de leur fournir quelques provisions chaque année pendant qu'ils laboureront et ensemeront leurs terres. Cette assistance, cependant, ne devrait être accordée qu'à ceux des sauvages qui feront des efforts sérieux pour devenir capables de pourvoir à leur subsistance.

Les bandes du voisinage des montagnes Rocheuses paraissent préférer l'élevage du bétail à la culture, et elles seront encouragées à devenir propriétaires de troupeaux.

Le 19 du même mois, 1880, le Père Hugonard, parlant de la détresse qui règne parmi les sauvages et les Métis dans M. GIROUARD.

le Nord-Ouest, donne ce conseil aux Métis du Manitoba qui avaient quitté leur province colonisée pour la vie des prairies :

Pauvres gens du Manitoba qui cherchez à vendre vos terres pour aller reprendre la vie de chasse et de traité, réfléchissez donc un peu au tort que vous préparez à vos familles. Ne comptez plus sur les chances de vivre dans les prairies de l'Ouest. Les sauvages eux-mêmes n'y trouveront pas de quoi subsister, et s'ils veulent éviter la mort, ils seront obligés sous peu de se livrer à l'agriculture. Tandis que vous possédez de riches terres, gardez-les avec soin et n'allez pas les vendre au premier venu.

Le discours du trône pour la session de 1880 fait allusion à la situation des sauvages dans les termes suivants :

Les ressources sur lesquelles les sauvages du Nord-Ouest ont coutume de compter pour leur subsistance ayant complètement fait défaut, il a fallu venir en aide à cette population et encourir de grandes dépenses pour les empêcher de périr de faim. Il est à espérer que les efforts qui se font actuellement pour maintenir les différentes bandes sur les réserves, et les induire à cultiver la terre, auront l'effet de prévenir désormais la nécessité de ces demandes répétées de secours.

Au contraire, la détresse, au lieu de diminuer, a toujours augmenté depuis. Voici ce que dit *Le Métis* du 10 avril 1878 :

Les nouvelles de Battleford sont que le plus grand mécontentement règne parmi les sauvages.

En 1881 le marquis de Lorne visita le Nord-Ouest, et, dans le discours du trône, à la session de 1882, il fit allusion aux sauvages dans les termes suivants :

Dans le cours de mon voyage, nombre de tribus sauvages sont venues à ma rencontre, et toutes m'ont exprimé leur confiance de voir continuer la politique traditionnelle de bonté et de justice qui a réglé, jusqu'à ce jour, les relations du gouvernement et des aborigènes.

Je regrette, néanmoins, d'avoir à dire que la nécessité de fournir aux sauvages un supplément à leurs provisions alimentaires, existe encore et existera vraisemblablement pendant quelques années.

Faisant allusion à l'année 1884, le ministre de l'intérieur dit ceci dans son rapport en date du 1er janvier 1885 :

Ayant été averti de ce fait j'ordonnai que des mesures fussent prises pour empêcher qu'il ne s'en suivit des souffrances parmi les sauvages. Des contrats supplémentaires furent en conséquence passés avec les habitants des territoires pour la fourniture de quantités additionnelles de farine à mesure qu'il pourrait en être besoin dans les différentes localités. J'autorisai aussi l'achat d'une quantité additionnelle de munitions et ficelle, afin que les sauvages pussent s'approvisionner de poisson et de gibier pendant l'hiver.

M. l'Orateur, il sera nécessaire de nourrir les sauvages, non seulement pendant un an, mais jusqu'à ce que les générations adultes actuelles aient disparu. On ne saurait guère s'attendre à ce qu'un homme élevé à faire la chasse et la guerre puisse entrer de plein pied dans la vie agricole civilisée. Il nous faudra le nourrir, ou bien il volera ou se battra pour vivre. Notre seule espérance repose sur les enfants. Monseigneur Grandin a dit en 1878 :

On ne parviendra jamais à civiliser les sauvages suffisamment pour en faire de bons citoyens, qu'en les prenant tout petits enfants.

Le gouvernement actuel a tenu compte de cette recommandation. La première subvention qui ait été accordée aux écoles l'a été par les honorables messieurs de la gauche, en 1876, mais elle ne s'est élevée qu'à \$2,000. En 1877, trois écoles seulement recevaient de l'aide du gouvernement : celles de Saint-Albert, du Lac la Biche et du Lac au Poisson-Blanc. En 1878, dix écoles de sauvages étaient en opération dans le Manitoba et quatre dans le Nord-Ouest. Dans son rapport daté à Winnipeg le 31 décembre 1878, M. McCaul, surintendant des affaires des sauvages pour le Manitoba, dit ceci :

Il existe peu d'écoles du gouvernement qui soient en opération dans cette surintendance, et je regrette d'avoir à dire que la majorité de ces écoles sont tenues sur un pied très inférieur à cause de l'incompétence des instituteurs qui en ont charge. En plusieurs occasions, chez les bandes où il n'y a pas d'écoles, le chef et les conseillers ont exprimé le désir de voir leurs enfants recevoir une éducation, et m'ont demandé de requérir le gouvernement, non seulement de leur envoyer des instituteurs, mais aussi de leur bâtir des maisons d'école. J'attribue l'infériorité de ces écoles au peu de salaires que le gouvernement accorde aux instituteurs dans chaque réserve, car à ce prix l'on ne peut obtenir que les moins compétents. Je demanderai donc la permission de suggérer

que des salaires plus élevés leur soient accordés, et que l'on n'engage que des instituteurs compétents.

Quant à la "surintendance non encore organisée" du Nord-Ouest, ainsi qu'il a plu à l'honorable M. Laird de l'appeler, voici ce que ce dernier, parlant des écoles, dit dans son rapport du 5 décembre 1878 :

Il n'y a que peu d'écoles dans cette surintendance qui aient jusqu'ici reçu de l'aide du gouvernement. Toutes ces écoles sont en rapport avec les missions. Les écoles en rapport avec la mission catholique romaine à Saint-Albert, au Lac LaBiche et à la réserve de l'Île à la Croix reçoivent de l'aide pour les enfants sauvages qui y reçoivent l'instruction. Il m'a été impossible de visiter aucune de ces institutions, mais je constate que l'on en parle très favorablement. L'école en rapport avec la mission de l'Église Anglicane aux Buttes-du-Tonnerre, près de la réserve du chef Gordon, a aussi reçu de l'aide; et demande a été faite de la part d'une semblable école à Assisippi, dans la réserve de Ahtabacoo, près de Carlton, et une autre demande de la part d'une école dans la réserve de la Montagne de l'Aigle près de la rivière à la Bataille.—demandes qui, je l'espère, recevront une considération favorable. Les méthodistes canadiens ont aussi de bonnes écoles pour les sauvages, mais si elles reçoivent actuellement de l'aide du gouvernement, ce n'est certainement pas par l'entremise de ce bureau.

Je dirai, cependant, que ce n'est faute de représentations de la part de très hautes autorités dans la Nord-Ouest, si l'ancienne administration s'est si peu occupée de l'instruction des sauvages. Parmi les documents qui ne m'ont été remis qu'hier, je trouve une lettre de Sa Grandeur Monseigneur Grandin au lieutenant-gouverneur Laird, en date du 5 avril 1875. Je ne citerai pas la lettre entière; je n'en citerai que des extraits. Voici ce que dit Sa Grandeur au cours de ses observations :

ÉVÊCHÉ, SAINT-ALBERT, 5 avril 1875.

MONSIEUR.—Vous serez peut-être surpris que, sans avoir l'avantage de vous connaître ou d'être connu de vous, j'ose m'adresser à Votre Honneur personnellement.

Je n'aurais pas eu cette hardiesse si le digne colonel Jarvis ne m'avait pas instruit de votre indulgence, et de votre désir de rendre quelque service que ce soit.

Assuré de votre bonté, je vous écrirai au long, espérant que vous aurez la patience de lire et de prendre en considération ce que je vous dirai.

Le peu de nouvelles reçues du Manitoba nous avaient fait supposer que le gouvernement, à Ottawa, s'occupait beaucoup de notre pays. Cependant, jusqu'à l'arrivée des troupes nous n'avions pas reçu la moindre marque d'intérêt de la part de gouvernement.

Permettez-moi, monsieur, de vous dire franchement qu'il me semble que, tout en encourageant l'émigration vers les territoires du Nord-Ouest, le gouvernement devrait considérer l'avantage des habitants actuels du Nord-Ouest. A part d'envoyer des soldats, rien n'a été fait, au moins, que nous sachions, et cet unique avantage est loin d'être connu et apprécié par tous.

Mais on dira : Les Métis ne sont bons à rien, c'est un peuple paresseux et qui n'a pas d'ordre.

Supposez-les si vous le voulez, cent fois pires; ceux qui ont tellement d'avantages sur eux ne devraient pas oublier que les Métis en général descendent des employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, lesquels, presque entièrement occupés de voyages, ne faisaient rien ou presque rien durant les longs hivers, et ne pouvaient par conséquent inculquer à leurs enfants l'amour du travail, dont ils ne voyaient pas l'utilité. Qui y avait-il pour leur donner des notions d'ordre et d'économie? Les mères n'en avaient pas la plus faible idée. A quoi bon s'occuper d'autre chose quand on a reçu chaque jour la nourriture nécessaire à la famille? La Compagnie fait des profits et la Compagnie est riche, dit un proverbe bien connu dans le pays.

S'ils laissaient le service, le bison très abondant alors, leur fournissait amplement de nourriture sans beaucoup travailler. Le surplus des provisions, et les peaux et les fourrures, aussi très abondantes, leur procuraient l'habillement nécessaire.

Mais ils ne savent pas même prendre soin de leur argent! Comment le pourraient-ils? Plusieurs d'entre eux n'ont jamais vu d'argent et n'ont pas la plus faible idée de sa valeur. Pourquoi se priveraient-ils de quelque chose pendant l'année? Le seul avantage qu'ils en retireraient serait d'apprendre, au retour du postillon, que les livres de la Factorerie York reconnaissent plusieurs louis à leur crédit.

D'autres, qui ont dépensé tous leurs gages en habits fins pour eux et leurs familles, ont des masses de bibelots jolis et utiles. Ils voient une fortune là-dedans. Ni l'argent, ni un livre de comptes n'a de valeur à leurs yeux.

Je vous demande pardon d'entrer dans ces détails, mais je ne les crois pas tout à fait sans utilité.

Tout ce qui fixe l'attention sur l'ensemble des conditions dans lesquelles les Métis sont nés a de l'importance; ces conditions sont si nombreuses qu'elles doivent les faire excuser pour les fautes qu'on leur trouve et qu'on ne peut être étonné qu'ils soient ce qu'ils sont.

Je pourrais citer plus d'un touriste qui a contribué par ses écrits à les faire regarder au Canada et ailleurs comme un peuple barbare et

sauvage, non susceptible de culture ou de civilisation, et ces voyageurs eux-mêmes ont laissé parmi les Métis et les sauvages eux-mêmes une bien triste idée de la moralité des gens civilisés.

Non, monsieur, les Métis ne sont pas ce qu'ils ont voulu les faire paraître—un peuple barbare, non susceptible de culture. Je crois, au contraire, qu'ils méritent toutes les sympathies d'un bon gouvernement. Que celui-ci leur donne quelque encouragement, et il verra s'il n'y a rien à espérer d'eux.

Je me risque donc, monsieur, à vous prier de prendre en mains la cause de ces pauvres Métis; je vous demande que le gouvernement ait la bonté de faire quelque chose pour encourager l'agriculture parmi eux, au moins pour l'enseigner à ceux qui montrent, le désir de l'apprendre. Tout est si rare et si difficile à se procurer dans ce pays, que non seulement les Métis mais les étrangers eux-mêmes ne peuvent qu'y végéter... Nous nous sommes vantés de ce qu'on appelle notre territoire le jardin du nord, la zone fertile. Cela n'empêche pas ses habitants de souffrir, ni ceux qui viendront plus tard de souffrir encore plus.

Pour encourager l'agriculture, il faut non seulement fournir des instruments aratoires à bas prix, mais aussi procurer aussitôt que possible des moyens de transport faciles pour les premières nécessités de la vie...

En juin 1873, à l'occasion d'un voyage en Europe, j'ai passé par Ottawa, et j'ai eu l'honneur d'une entrevue avec le très honorable John A. Macdonald et Hector Langevin au sujet des affaires de notre pays. Dans le mois de septembre suivant, j'adressai une lettre directement à Son Excellence le gouverneur général du Canada, et à mon retour d'Europe je trouvai à Saint-Albert une lettre que Son Excellence le lieutenant-gouverneur du Manitoba m'avait fait écrire. Cette lettre me donnait tout espoir que mes demandes seraient écoutées.

Tout le monde sait que les écoles sont de la dernière importance pour avancer la civilisation de notre population métisse et sauvage. J'étais convaincu que, sous le gouvernement du Canada, l'encouragement des écoles serait l'un de ses premiers bienfaits;—jusqu'ici j'ai espéré en vain.

Outre les écoles, nous avons les asiles pour les orphelins. Mon diocèse a l'avantage d'en posséder trois, où cinquante enfants, métis et sauvages, ont été élevés.

On parle de civiliser les sauvages en les faisant cultiver. Il peut arriver que les missionnaires, en travaillant avec eux, en labourant et en les faisant labourer leurs terres, arrivent à la longue à quelques résultats, mais ceux-ci seront lents et peu appréciables. Quinze ans d'expérience ne me permettent plus de douter que nous ne réussissions en élevant les petits enfants. Sans doute, plusieurs ne pourront pas recevoir une éducation complète; mais au moins ils peuvent parler leur langue sauvage; et étant accoutumés à l'ouvrage la vie sauvage leur devient impossible. Ils peuvent se joindre et se mêler aux Métis, avec lesquels nous les marions sans trop de difficulté; et ils finiront, je n'en doute pas, par former de bonnes familles qui n'auront de sauvage que le sang. Si donc, au lieu de trois asiles pour les orphelins, j'en avais un certain nombre où je pourrais admettre tous les petits sauvages qu'on me donnerait, nous ferions avancer la civilisation.

En ce qui concerne ceux qui sont sauvages, si le gouvernement veut leur concéder des réserves, je vous prierais, honorable monsieur, de faire en sorte que ces réserves soient formées de terres cultivables et situées près de lacs poissonneux. De la sorte, outre la culture, qui ne rapportera pas grand chose, ils auront deux autres moyens d'existence, la chasse et la pêche.

Je vous demande pardon, monsieur, d'abuser si longtemps de votre patience, mais je compte toujours sur ce que le brave colonel Jarvis m'a dit de votre indulgence.

Je vous ai montré ma manière de procéder pour relever la position des habitants de ce pays. Plus de vingt ans d'expérience parmi eux me font croire que mes projets ne sont pas mauvais.

J'ose donc, monsieur, réitérer mes demandes, et vous prier instamment d'user de toute votre influence pour me les faire obtenir :

1. D'abord, je demande quelque encouragement pour les colons. Les missionnaires catholiques ont fait presque l'impossible dans ce sens. Ils ont trois moulins à différents endroits. Nous avons essayé pour la troisième fois d'en bâtir un dans la colonie de Saint-Albert; voilà plus de £900 stg. que nous y avons sacrifiés, et nous ne savons pas encore si nous réussissons. Que le gouvernement, de son côté, daigne faire quelque chose pour encourager l'agriculture.

2. De l'aide pour un hôpital,—au moins pour le construire et le mettre en état de recevoir les malades.

3. Aide aux écoles. Le gouvernement dépense beaucoup pour l'éducation dans tout le Canada. Refusera-t-on de l'aide à notre Nord-Ouest seul? On ne peut pas dire que nous en avons moins besoin que les autres parties du pays.

4. Aide à nos asiles pour les orphelins, afin que nous puissions augmenter le nombre de ces établissements et y recevoir un plus grand nombre de petits sauvages.

5. Concession de terrains à chaque asile d'orphelins ou ferme modèle.

6 Réserve de terres pour les enfants qui y sont élevés, et secours pour les établir sur une petite terre quand ils se marient.

7. En dernier lieu, que les réserves que l'on accordera aux sauvages soient des terres arables, situées près de lacs propres à la pêche.

J'ai vraiment honte, monsieur, de la longueur de ma lettre, que j'ai dû écrire à la hâte, parce que je sais qu'elle vous parviendra par l'occasion qui s'offre.

J'ai écrit serré et tâché d'économiser mon papier pour déguiser mon bavardage.

Je n'ai réussi qu'à le mieux faire paraître. Votre Honneur sait combien les sauvages sont babillards;—il n'est pas surprenant que je leur ressemble après avoir vécu vingt et un ans parmi eux.

Vous recevrez et lirez avec indulgence cette lettre telle quelle est d'un pauvre sauvage. Je suis certain aussi que vous la prendrez en considération et que vous vous constituerez notre avocat.

Recevez à l'avance l'assurance de ma considération, et veuillez bien me croire, monsieur,

De votre honneur l'humble et respectueux serviteur,

(Signé)

+ VITAL, J.
Evêque de Saint-Albert, O.M.I

A Son Honneur

Le très honorable D. LAIRD,
Ministre de l'intérieur, Ottawa.

Voici la réponse du ministre de l'intérieur :

Au très révérend J. VITAL GRANDIN,
Evêque de Saint-Albert, Territoire du Nord-Ouest.

OTTAWA, 31 juillet 1875.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur, suivant le désir du surintendant général, d'accuser réception de votre lettre en date du 5 avril dernier, appelant son attention sur l'état des colons de votre diocèse dans le Nord-Ouest.

2. Le surintendant général me prie de vous dire qu'il a lu avec beaucoup d'intérêt votre précieuse communication, qui lui est parvenue il y a quelques jours.

3. Il désire que j'assure à Votre Grandeur qu'il a ainsi que ses collègues du gouvernement, le plus sincère désir de favoriser le bien-être de tous les habitants du Nord-Ouest, sauvages ou métis, et que le gouvernement sera réellement heureux de coopérer, autant qu'il sera en son pouvoir, dans les louables efforts pour relever leur condition.

4. Le surintendant général est heureux de recevoir de Votre Grandeur l'assurance des grands avantages que retire la cause de la loi et de l'ordre dans les territoires, par l'envoi de la police à cheval dans ce pays. Il regrette d'apprendre, cependant, par votre lettre qu'un grand nombre de Métis avaient projeté d'abandonner la province et d'aller s'établir aux Etats-Unis, mais il est content de voir que par la judicieuse intervention de Votre Grandeur, ils se soient décidés à rester au Canada.

5. Le surintendant général est surpris et peiné de ce que vous dites dans votre lettre, que les Métis de votre diocèse regardent le gouvernement fédéral avec des sentiments d'inquiétude et de méfiance, et parlent de ce qui est arrivé lors des troubles de la Rivière-Rouge comme preuve du manque de sentiments amicaux du gouvernement envers eux.

6. Le surintendant général croit qu'une calme revue de tous les faits qui se rattachent à ces malheureux événements, devrait convaincre toute personne impartiale et réfléchie, que le gouvernement a toujours traité avec bonté les Métis qui s'y étaient trouvés compromis; et Votre Grandeur peut assurer aux colons de son diocèse qui continuent à rester paisibles et observateurs de la loi, que le gouvernement sera prêt à les traiter avec un esprit de généreuse considération. Le surintendant général espère donc que Votre Grandeur pourra faire disparaître dans l'esprit des Métis de la Saskatchewan les fausses impressions qu'ils semblent avoir sur les sentiments du gouvernement fédéral envers eux.

7. Le surintendant général a lu avec un intérêt tout spécial vos observations sur les écoles sauvages et des Métis, parce qu'il croit que c'est de l'éducation de la génération de sauvages qui grandit que nous devons attendre le relèvement permanent du peau-rouge.

8. Je vais maintenant prendre par ordre les divers chefs sous lesquels vous demandez au gouvernement d'aider les colons du Nord-Ouest. Vous demandez :

1. Encouragement de l'agriculture par les colons.
2. Aide pour les hôpitaux.
3. Aide pour les écoles.
4. Aide pour les orphelinats.
5. Concessions de terres aux orphelinats et fermes modèles.
6. Réserves de terres pour les enfants, et secours pour leur aider à cultiver la terre :

7. Et enfin, réserves, pour les sauvages, de terres arables situées près des lacs poissonneux.

Quant au premier chef, savoir, l'encouragement de l'agriculture parmi les colons, le surintendant général ne peut que féliciter Votre Grandeur des efforts que fait la mission, surtout par l'établissement de moulins qui permettent aux colons d'utiliser le grain qu'ils récoltent dans votre diocèse.

Le surintendant général désire vous rappeler que c'est un sujet qui sera probablement du ressort du gouvernement provincial qu'on créera bientôt dans le Nord-Ouest. Il pense, néanmoins, qu'il est évident que les mesures que l'administration prend actuellement en faisant passer un chemin de fer et une ligne de télégraphe dans ces territoires devraient avoir pour effet d'ouvrir le pays et de faciliter les moyens de transport, et de cette manière elles ne manqueront pas de donner une impulsion aux intérêts agricoles dans les territoires.

Les 2e, 3e et 4e chefs que vous invoquez sont tous des sujets qui sont spécialement du ressort de la législature locale.

Quant au 5e chef, je puis faire observer que l'acte des terres fédérales contient une disposition, pour venir en aide au moyen d'une libérale concession de terres, aux fins générales de l'éducation dans les territoires, et en ce qui a rapport aux sauvages, le gouvernement fédéral sera sans doute prêt, lorsque le territoire sera cédé, à mettre en vigueur là comme ailleurs par traité les mêmes dispositions en faveur des écoles sauvages. Dans l'intervalle, je reçois instruction du ministre de transmettre à Votre Grandeur sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 22 octobre 1873, un chèque officiel de \$300 pour venir en aide à l'école de Saint-Albert. Admettant d'après le rapport de Votre Grandeur, que la présence moyenne des enfants sauvages à cette école n'est pas moins que le nombre exigé par l'arrêté du conseil, savoir, 25, aucune des autres écoles que Votre Grandeur jugera à propos de désigner aura droit

M. GIROUARD.

à une semblable somme pour l'année courante, pourvu toujours, que la présence moyenne des enfants sauvages pendant toute l'année n'aura pas été au-dessous de 25.

Quant au 5e chef, savoir, concession de terres aux orphelinats et fermes modèles, le surintendant général n'est pas en état de faire actuellement de promesse sur ce point; le surintendant général pourra parler d'une manière plus certaine après qu'un traité aura été fait, et lorsqu'on connaîtra avec plus d'exactitude l'étendue de terres qu'on demande pour ces fins.

Le sixième chef a rapport à une vaste question politique sur laquelle il serait évidemment prématuré d'exprimer une opinion. Les colons du Nord-Ouest ont déjà de bonnes raisons de croire que le gouvernement les traitera avec libéralité. Le territoire renferme assez de terres pour eux et pour leurs enfants, et il faut sincèrement espérer qu'ils les cultiveront autant que possible, et qu'ils trouveront des demeures confortables dans le pays qu'ils habitent.

Quant au septième chef, savoir, les réserves pour les sauvages; il a été pleinement pourvu à ce sujet jusqu'à présent, et tous les traités faits avec les sauvages contiennent une disposition par laquelle on leur a toujours garanti de l'aide en espèces et en instruments d'agriculture, et il n'y a aucune raison de douter que ces questions soient réglées avec la même libéralité dans les traités futurs.

Les réserves faites pour les sauvages contiendront, sans doute, une proportion raisonnable de terres arables, et renfermeront lorsque ce sera possible, tout lac de pêche que les sauvages désireront avoir.

A ce sujet, Votre Grandeur se rappellera que dans tous les cas, les réserves sauvages sont choisies après une conférence avec les tribus intéressées, et qu'ainsi l'on prend toute précaution de sauvegarder les intérêts des sauvages et de satisfaire leurs désirs.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Votre très humble serviteur,

DAVID LAIRD.

On remarquera que lorsque cette réponse fut envoyée à l'évêque Grandin, le 31 juillet 1875, le conseil du Nord-Ouest n'était pas encore organisé. Voilà l'opinion d'une très grande autorité, la plus grande peut-être de ce pays, sur les coutumes, le caractère et les qualités des sauvages. L'évêque Grandin recommande au gouvernement de faire instruire les enfants sauvages, et quelle réponse lui fait-on? Dans le mois de juillet 1875, on renvoie Sa Grandeur au conseil du Nord-Ouest. Et il ne faut pas oublier qu'à cette époque, le conseil n'existait pas. On passa pendant la session qui précéda de quelques mois l'envoi de cette lettre en 1875, un acte pourvoyant à la création d'un conseil du Nord-Ouest, tel qu'il existe aujourd'hui, et donnant indubitablement aux membres de ce conseil juridiction sur les matières scolaires; mais ce conseil n'a été réellement organisé que dans le mois d'octobre 1875. La loi n'a pas été mise en vigueur, et c'est là la réponse que l'ancienne administration fit à l'évêque Grandin, de s'adresser au conseil du Nord-Ouest, qui n'existait pas alors. On peut se faire une bonne idée de la différence entre la politique du gouvernement actuel et celle du précédent, lorsqu'on nous informe, (comme le fait le rapport de l'an dernier sur les affaires des sauvages) que le gouvernement maintient ou subventionne maintenant 53 écoles parmi les sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest, au prix de \$12,241.74, ou environ \$240 par année pour chaque école. Au nombre de ces instituteurs, il y a 10 Français ou Canadiens français, les sœurs Lemay, Paquette, Langelier et Blanchet, et les pères Dupont, Allard, Marchand, Paquette, Fafard, Mérairo, Lostance et M. Tabouret. Le gouvernement ayant sérieusement entrepris de civiliser les sauvages, a fait plus que d'établir des écoles élémentaires chez eux. En 1883, il a demandé un crédit de \$44,000 pour fonder des écoles industrielles, et d'en établir une à la Rivière-Haute, près Calgary, pour les Pieds-Noirs, sous la direction du Père Lacombe; une à Battleford, sous la direction du Rév. Thomas Clarke, de l'église d'Angleterre, pour le bénéfice des Cris et autres sauvages du district de la Saskatchewan; et une troisième au Fort-Qu'Appelle, sous la direction du Père Huguenard. Ces écoles coûtent environ \$1,200 chaque; elles sont assez grandes pour recevoir 30 garçons, et les écoles de la Rivière-Haute et de Qu'Appelle peuvent aussi loger 10 ou 12 filles, qui sont confiées aux soins des Sœurs. Outre ces établissements entièrement maintenus par le gouvernement, ce dernier accorda, en 1883, \$1,500 à l'école sauvage de l'évêque Grandin, à Saint-Albert. Le ministre des affaires des sauvages, dans son dernier

rapport officiel, parlé ainsi du fonctionnement de ces écoles, jusqu'à présent :

Au sujet du progrès intellectuel chez les sauvages des territoires du Nord-Ouest, je suis heureux de pouvoir informer Votre Excellence que les écoles industrielles de Battleford, de Qu'Appelle et de la Rivière-Haute dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière comme étant à l'état de projet, ont depuis été établies, et sont maintenant en opération. Celle de Battleford a été ouverte dès le commencement de l'année, sous la direction du révérend Thos. Clarke comme principal, et celles de Qu'Appelle et de la Rivière-Haute, ont été ouvertes plus tard, la première sous la direction du révérend Père Huguénard, et la dernière sous celle du révérend Père Lacombe. Les métiers ne font pas encore partie de l'enseignement, mais on espère que l'année prochaine les progrès que feront les élèves permettront qu'on leur en enseigne. L'intention première était que ces institutions devaient être exclusivement consacrées à l'instruction des garçons sauvages; mais il serait à propos que le parlement, à sa prochaine session, considérât s'il ne devrait pas affecter une certaine somme d'argent à l'agrandissement des maisons d'école et à l'engagement d'un personnel d'institutrices pour procurer une instruction industrielle aux filles sauvages, — ce qui, dans mon opinion, est d'une aussi haute importance, comme moyen de civilisation et d'avancement chez les sauvages, que l'éducation de la partie masculine de la race. On constate que les sauvages savent apprécier les efforts que déploie le gouvernement pour améliorer leur condition intellectuelle et industrielle, par le fait qu'à l'école de Battleford on n'a eu aucune difficulté à obtenir des élèves; et qu'à l'école de la Rivière-Haute on a reçu plus de demandes qu'on n'en pouvait accepter. Il serait important, selon moi, d'établir deux écoles industrielles dans la surintendance du Manitoba, afin d'offrir à la jeune génération des Sauts, des Cris des Savanes et des Cris des districts compris dans cette surintendance, les mêmes avantages que ceux qui sont donnés aux Cris et aux Pieds-Noirs des territoires du Nord-Ouest.

Avant de quitter le district compris dans l'agence d'Edmonton, je crois qu'il est de mon devoir, en même temps que ce m'est un plaisir, de faire mention de l'excellente école industrielle qui est sous la direction de Sa Grandeur l'évêque de Saint-Albert. Les élèves sauvages de cet établissement reçoivent, outre les branches ordinaires d'éducation, une connaissance de l'agriculture, pour la partie des garçons, et les filles apprennent à coudre, à tricoter et à faire les autres travaux domestiques. Les services rendus aux sauvages par des institutions comme l'école de Saint-Albert et celle de Morleyville, qui est dans le même genre que l'école de Saint-Albert, sont incalculables. Sa Grandeur, l'énergique patron de l'école de Saint-Albert, ainsi que ceux qui l'aident si efficacement dans cette œuvre, et le révérend M. John Macdougall, l'habile principal de l'école de Morleyville, méritent les plus grands éloges pour les efforts qu'ils font pour l'éducation de ces pauvres enfants de la prairie et de la forêt.

Nous pouvons raisonnablement supposer que ce projet est un pas fait dans la bonne direction, par le fait que l'évêque Grandin en avait déjà fait avec succès l'expérience, et que Sa Grâce l'archevêque Taché s'était rendu à Montréal, en 1884, dans le but de pourvoir à l'établissement de nouvelles écoles industrielles parmi les sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest. *Le Manitoba*, du 10 juillet 1884, parle ainsi de la politique d'établir des écoles industrielles parmi les sauvages :

L'établissement d'écoles industrielles pour les enfants sauvages que vient de décréter le gouvernement, est une mesure de la plus grande prévoyance et qui est appelée à rendre des services les plus signalés. Le but est de recueillir l'enfant sauvage, de l'instruire, de le briser à une discipline, et de l'accoutumer au travail suivant le progrès de ses forces.

Le gouvernement adopta non seulement le système des écoles industrielles, mais il introduisit aussi la culture pratique parmi les sauvages. Que l'ancien gouvernement n'ait rien fait sous ce rapport se trouve clairement prouvé par l'extrait suivant d'une lettre du 11 novembre 1878, de M. Laird, publiée dans les documents de la session de 1879 :

Quant à vos questions touchant la méthode que l'on doit adopter pour enseigner aux sauvages l'art de l'agriculture, je suis décidément d'opinion que le meilleur plan est d'avoir au milieu des bandes un instituteur d'agriculture permanent. Là où les réserves sont groupées ensemble, un seul instituteur pourrait prendre sur ses charges, disons trois ou quatre bandes. Le nombre nécessaire devrait être de cinq pour le traité n° 4, de huit pour le n° 6, et de deux pour le n° 7. Chaque instituteur coûterait au moins, pour son salaire et ses dépenses, de \$1,000 à \$1,500 par année, disons pour dix ans. Si l'on ne connaît de tels instituteurs, je serais d'opinion que l'on pourrait se dispenser des sous-agents des sauvages. On aura encore besoin des agents pour faire un tour d'inspection, faire les paiements annuels, et surveiller les instituteurs, car, à mon avis, il ne serait pas judicieux de laisser l'argent entre plusieurs mains. Si l'on enseignait aux sauvages l'art de l'agriculture, je crois que la plupart des bandes récolteraient en peu de temps assez pour suffire à leurs semences. Mais, pour quelques années, il ne servirait de rien de leur fournir des instituteurs, si on ne leur fournissait pas ce qu'il leur faut pour leur semence et se nourrir pendant deux ou trois semaines.

Le printemps, les sauvages manquent généralement de provisions et ne peuvent s'occuper que très peu de leurs terres, si on ne leur fournit pas des provisions.

Agissant d'après ce rapport, le gouvernement conservateur, dès 1880, demanda un crédit dans le but d'établir des fermes sur les réserves des sauvages. Dix-sept ont été établies dans le cours de cette année-là, et il y en a maintenant vingt-six en opération, et plus particulièrement parmi les sauvages du district de la Saskatchewan. Le coût total de l'entretien de ces fermes est de \$44,023. Pour vous citer un exemple des résultats de ces fermes, voyons le rapport de l'agence sauvage de Carlton pour 1884 :

Les rapports reçus montrent que le nombre des sauvages résidant sur les réserves, l'étendue de terre labourée, et la quantité de produits récoltés l'automne dernier sur les réserves appartenant à ces sauvages, sont comme suit :

Sauvages résidents	1,791 âmes.
Terre labourée	5,625 acres.
Racines récoltées	8,960 boisseaux.
Grain do	4,910 do
Foin	705 tonnes.

Agence de Battleford—(Rapport de 1884.)

Les dix bandes et six réserves en dernier lieu mentionnées sont sous la surintendance d'un agent des sauvages, qui réside à Battleford. Le tableau qui suit indique le nombre de sauvages résidents, la quantité de terre labourée et de produits récoltés sur ces réserves, l'été dernier :—

Sauvages résidents	2,423 âmes.
Terre labourée et clôturée	5,153 acres.
Racines récoltées	2,881 boisseaux.
Grain récolté	1,100 do
Foin entré	804 tonnes.

Il ne sera pas sans intérêt de montrer comment le gouvernement a traité Faiseur-d'Etangs, qui a pris part à la récente rébellion. Faiseur-d'Etangs appartient à cette agence et avait été le dernier sur sa réserve, une ferme sous la direction de M. l'instructeur Jefferson; voici le rapport de M. Dewdney pour 1884 :

On estime que cette bande avait, cette année, 200 acres de terre en rapport, dont 25 de blé, 5 d'avoine, 150 d'orge, 8 de pommes de terre, 7 de navets, 3 de carottes, et 2 en jardins. Il n'y aura presque pas de grain à cause de la sécheresse et de la gelée. On compte sur 300 boisseaux de pommes de terre et 250 de navets. Les sauvages ont 25 habitations et 8 écuries. Ils ont mis en réserve, cette année, 200 charrettes de foin. La bande possède un troupeau de bétail se composant de 19 bœufs, 12 vaches, 7 taureaux, 3 bouvillons, 4 taures, 6 taurillons et 6 génisses; total, 57 têtes. Et pour des Cris du nord, ils sont riches en chevaux, dont ils ont 58. Je n'ai pas vu beaucoup de labour d'automne. Ils ont enduit, réparé et terrassé leurs maisons pour l'hiver. Ayant demandé ce qu'était devenue la récolte de 1883, il me fut répondu qu'une machine à battre avait été envoyée à la réserve peu de temps après la moisson, mais que les sauvages, influencés par le chef, ne voulaient pas fournir la main-d'œuvre nécessaire pour s'en servir, et que, par conséquent, aucun battage n'avait été fait avec cette machine. Pendant l'hiver les sauvages ont fait un peu de battage au fléau, mais avec si peu de soin que la moitié du grain a été gaspillée. Il m'est en conséquence impossible de vous donner plus de détails.

Parmi les documents récemment produits, je trouve un rapport de M. Jefferson, l'instructeur de Faiseur-d'Etangs, en date de février 1885, dans lequel il dit :

Tous semblent attendre avec impatience les travaux du printemps; le fait qu'ils obtiennent de l'argent comptant pour leurs produits ayant donné une forte impulsion à la culture du sol.

Le gouvernement semblait tellement désireux d'aider Faiseur-d'Etangs et de l'induire à cultiver la terre qu'il paraît avoir eu l'intention de transporter l'agence de Battleford à sa réserve, ce qui donna lieu à un protêt énergique de la part du *Saskatchewan Herald*, journal publié à Battleford. Dans un article du 27 février 1885, il disait :

Nous avons entendu dire il y a déjà longtemps que le département des sauvages avait décidé de construire la maison de l'agent, le magasin et plusieurs autres bâtiments sur la réserve de Faiseur-d'Etangs à environ 40 milles en amont de Battleford, mais la chose nous a paru tellement absurde que nous n'en avons tenu aucun compte à cette époque, voyant que ce n'était qu'une rumeur. Il paraît cependant que nous étions dans l'erreur; qu'il est bien et définitivement décidé que le patriotique Faiseur-d'Etangs aura tous ces bâtiments publics à sa propre porte, comme récompense de sa révolte de l'été dernier. Si nous connaissions le mauvais génie qui a suggéré cette démarche insensée au département nous lui présenterions certainement une médaille de cuir et nous l'exhiberions comme curiosité dans cette partie du pays. Nous le défions, qui qu'il soit, de citer un seul argument raisonnable en faveur d'un semblable

projet à aucune personne qui connaît la localité et la situation des différentes réserves sauvages autour de Battleford.

Maintenant, voyons le rapport de l'an dernier de l'agence du Lac aux Grenouilles, à laquelle appartient le Gros-Ours;

Sauvages résidant sur les réserves.....	1,190 âmes.
Terres labourées et clôturées.....	1,260 acres.
Racines récoltées.....	4,050 boisseaux
Grain do.....	4,670 do
Foin entré.....	485 tonnes.

Voici ce que l'agent des sauvages, M. A. Macdonald, disait de lui le 9 décembre 1882 :

Fort-Walsh, 9 décembre 1882.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de transmettre l'adhésion de Gros-Ours au traité n° 6.

Ce chef est un Ori des environs de Fort Pitt ; il se trouvait là lorsque les autres chefs ont signé le traité, mais comme il n'avait avec lui qu'un petit nombre de ses gens (les autres membres de sa bande se trouvant dans les plaines) et à cause de son aversion pour la pendaison comme châtement du crime de meurtre, il s'est abstenu de signer le traité. Depuis l'automne de 1876 jusqu'à l'époque actuelle, lui et les siens ont fait de Fort Walsh leur rendez-vous ; ils suivent de temps à autre le bison vers le sud, même au delà de la rivière Missouri.

Voici le rapport pour 1884 :

Gros-Ours, qui se fait vieux et se laisse gouverner par les mauvaises têtes de sa bande, a fait maintes fois la promesse de se prendre une réserve et y a toujours manqué. Il a dernièrement racolé un de ses anciens fidèles nommé Petit-Tremble qui, il y a quelques années a pris femme dans la bande des Corbeaux. Il est difficile de prévoir à quel résultat pourrait mener son influence. Il a déjà fait plusieurs menaces ; mais on le surveillera de près, et toute tentative de créer du trouble sera rigoureusement réprimée.

Connaissant le caractère de Gros-Ours et sachant aussi que Faiseur-d'Étangs n'était pas absolument bien placé sur la réserve, le gouvernement demanda au parlement, pendant la session de 1884, de voter \$6,500 pour aider à la construction de moulins à farine à Battleford, à Carleton et au Lac aux Grenouilles. De fait, en janvier dernier, MM. Gowanlock et Laurio en construisaient un au Lac aux Grenouilles, avec l'aide d'une partie de ce boni. Le gouvernement croyait que ce moulin engagerait les sauvages à cultiver et à pourvoir plus tôt à leurs propres subsistances. Concernant le Gros-Ours, le *Saskatchewan Herald* du 3 juillet 1884, dit :

Ce chef, dont le nom a occupé pendant longtemps une prééminence indue dans les annales du jour, est entré dans une nouvelle carrière, qui sera probablement plus utile pour tous, que la carrière incertaine qu'il a suivie si longtemps. A une entrevue avec le major Crozier et l'agent des sauvages Rae, il y a quelques jours, il annonça qu'il avait intention de choisir de suite sa réserve et de s'y rendre. Pour atténuer sa conduite précédente, il prétendit avoir été sous une fausse impression, n'avoir pas compris les choses comme elles étaient, et s'être trop laissé influencer par ses jeunes gens. Il voyait maintenant que le gouvernement avait plus fait pour eux qu'il ne s'y était engagé par les termes du traité. Il dit qu'ils ignoraient tous complètement la culture de la terre et demanda que le gouvernement envoie pour leur enseigner un homme qui supporterait patiemment leur ignorance, qui ne se fâcherait pas et ne les maltraiterait pas s'ils ne pouvaient réussir du premier coup. Il parla tout le temps avec beaucoup de raison et une véritable candeur, et termina en demandant des provisions pour vivre pendant qu'il rassemblerait ses gens et s'en irait à Pitt. S'il y allait, comme il en était convenu, l'agent saurait qu'il était de bonne foi, puis il demanderait d'autre chose, lorsqu'il se serait mis à l'ouvrage. Il eût ce qu'il demanda, en fait de provisions, et quitta la ville, et nous avons toute raison de croire qu'il était de bonne foi, et qu'en s'établissant sur sa réserve, un des éléments de trouble dans la question sauvage se trouve apaisé.

Mais au lieu de se rendre sur sa réserve, il descendit vers l'est le 23 juillet, après son entrevue avec le major Crozier et l'agent des sauvages Rae, pour conférer avec Riel, et là doit sans aucun doute se trouver la principale cause de la prise d'armes de Gros-Ours contre les autorités du Nord-Ouest. Finalement, le Gros-Ours se rendit au Lac aux Grenouilles le 8 novembre 1884. Je trouve dans les documents récemment produits, une lettre du gouverneur Dewdney, datée du 31 décembre 1884, concernant le Gros-Ours :

J'ai l'honneur de dire qu'après avoir reçu le rapport de M. Ballandine sur l'état des sauvages du district de Carlton, je jugeai à propos de donner instruction à M. l'agent Rae, de visiter les réserves et de prendre des mesures pour soulager la misère qui existait principalement sur la réserve au nord de la rivière, occupée par Metowasis et Ahtakkakoop.

M. GIBOUARD.

La visite de M. Rae, comme le montre son rapport dont une copie est ci-jointe, a satisfait les sauvages, et j'espère qu'on trouvera, au printemps, que ces sauvages, au lieu d'écouter les mécontents et les faiseurs d'embarras, seront désireux de travailler et nous pourrions ainsi contre-carrer le mouvement qu'on projette, savoir, de tenir une grande assemblée dans le voisinage de Carlton, l'été prochain.

Comme vous le savez, M. Rae voulait qu'on lui envoie un nouvel approvisionnement de 800 sacs de farine et de 12,000 livres de lard séché, mais comme il est dû 200 sacs à la fin du mois aux termes du contrat, j'ai cru qu'en l'autorisant à acheter 150 sacs il pourrait attendre la livraison. Outre cela, 50 sacs de farine avaient déjà été achetés, dans les circonstances mentionnées dans la pièce justificative n° 10, 11.

Quant au lard séché, comme vous le savez, 8,000 livres ont été commandées à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, il y a déjà quelques temps, et à la réception de la lettre de M. Rae, je demandai qu'il fût livré de suite, ce qui a été fait. Il se pourrait qu'il devienne nécessaire d'envoyer de nouveaux approvisionnements, mais s'il en faut, vous en serez avisé de suite.

Le 12 janvier 1885, M. Francis Dickens, l'inspecteur au Fort Pitt, écrivit :

J'ai l'honneur de vous faire rapport que les sauvages du Gros-Ours travaillent, ils s'occupent à tirer des troncs d'arbres, à couper du bois, etc. Ils reçoivent des rations tant qu'ils travailleront. Tout est tranquille à présent.

Cette lettre montre que le 12 janvier l'agent sauvage du gouvernement au Lac aux Grenouilles employait le Gros-Ours, et qu'il recevait des rations. Le 20 janvier 1885, je trouve une lettre de John Delaney, instructeur d'agriculture, Lac aux Grenouilles. Il écrit ce qui suit :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 832, en date du 27 du mois dernier, et de vous informer que je suis certain que le Gros-Ours et sa bande prendront leur réserve ce printemps. Ce chef est venu ici aujourd'hui, et prenant ma main il me dit : "Groyez-moi, je prendrai ma réserve ce printemps ; ne doutez pas de moi ; je ne vois aucun moyen de gagner ma vie si ce n'est d'aller sur une réserve." Depuis que j'ai offert de permettre aux sauvages de sa bande de se joindre à d'autres bandes dans ce district, ils s'agitent pour avoir une réserve. Le chef m'a demandé de ne pas essayer de disperser les gens de sa bande en leur permettant de se joindre à d'autres bandes, parce qu'il voulait aller sur une réserve, de sorte que j'ai dit à ceux qui voulaient le quitter d'attendre.

Rapport mensuel de la ferme 15, pour février 1885—Les sauvages des environs ont bien travaillé ce mois-ci ; ils ont coupé et tiré un lot de bois de construction, ainsi qu'une quantité de perches pour les différentes réserves. La bande de Gros-Ours a coupé 390 cordes de bois et en coupent encore. Les sauvages du lac Long vont bien ; ils ont tiré du bois pour diverses bâtisses ; de plus le vieux chef a été très malade pendant la plus grande partie de l'hiver, mais il est mieux maintenant.

Je crois que les sauvages sur toutes les réserves autour d'ici sont très contents.

M. Quinn écrit le 13 mars 1885, du bureau des sauvages, Lac aux Grenouilles :

J'ai l'honneur de vous informer que M. Peter Ballandine est arrivé ici le 7 du courant, et qu'immédiatement après son arrivée il rassembla la bande de Gros-Ours pour lui faire comprendre l'importance de prendre une réserve, mais le chef étant absent à la chasse nous n'avons pu arriver à une entente ; j'ai donc conseillé à M. Ballandine d'aller trouver le Gros-Ours et de le ramener ; il le ramena le 10, et nous les rassemblâmes tous les jours sans résultat jusqu'à aujourd'hui, où il choisit un endroit à l'embouchure du creek de la Croupe-de-Chien, sur le côté est. Leur réserve se trouvera donc à 30 milles d'ici. Je ne dois pas oublier de dire que le fils du Gros-Ours "I-ame-sees," se tenait près de moi et m'aidait à convaincre son père de l'importance de choisir une réserve. De fait, voyant que son père hésitait, il rassembla tous les jeunes gens de la bande, et ils informèrent le chef que s'il ne prenait pas de réserve, ils abandonneraient la bande avec la majeure partie des jeunes gens, parce qu'ils étaient fatigués d'attendre et de mourir de faim, et je crois que cette démarche fit enfin céder le chef, qui voulait attendre jusqu'au printemps. M. Ballandine leur donna quelques livres de thé et un peu de bœuf que je recommande de payer, dans une pièce justificative.

Le Gros-Ours paraissait si impatient de se rendre sur sa réserve qu'il pria M. Ballandine d'écrire à M. Dewdney de lui donner un instructeur au printemps, et il l'informa même qu'il désirait avoir M. Delaney comme instructeur. Il a demandé cela le 14 mars 1885, quelques jours seulement avant que M. Delaney fut massacré par la bande du Gros-Ours. Ce genre de traitement des sauvages a donné lieu aux remarques suivantes de la part du *Saskatchewan Herald*, du 23 avril dernier. On m'excusera de citer ce journal. Jusqu'à présent je me suis toujours abstenu de citer aucun journal publié depuis le commencement de cette rébellion. Je ne veux pas former mon opinion d'après des articles qui

ont été écrits et imprimés sous l'influence des événements qui se passaient. Je ne veux pas puiser mes renseignements dans des articles de journaux qui ont été écrits sous la forte influence de la sympathie ou de l'antipathie. Je prends tous mes renseignements dans les rapports du département, dans les *Débats* de la Chambre des Communes, dans des articles des journaux aussi; mais seulement dans ceux publiés avant la rébellion. On m'excusera cependant de citer un extrait de cet article, par le seul fait que nous ne pouvons concevoir que sur une question de ce genre, ce journal se laissera influencer par un sentiment soit de sympathie soit d'antipathie. Le *Saskatchewan Herald*, du 23 avril 1885, dit :

Les sauvages choyés sont les mauvais. Les Assiniboïens ont été traités comme étant d'une race supérieure et ils sont les premiers à répandre le sang de leurs bienfaiteurs. Faiseur d'Étangs a été choyé et bien nourri et se trouve au premier rang des pillards. Le Petit-Pin, qu'on a corrompu pour l'attirer au nord et le garder dans l'aisance, se hâte de prendre part au carnage. Le Gros-Ours, qui pendant des années a joui du privilège de manger le pain de la paresse, montre sa reconnaissance en tuant de sang-froid ses prêtres et ses meilleurs amis. Le Petit-Tremble, un sauvage non compris dans les traités a été libéralement pourvu de provisions et autres nécessités, ce qui lui a permis de passer son temps à voyager d'un bout du pays à l'autre, comptant la diardorde et préparant toutes les ruines de cette saison. Les sauvages choyés ont été les mauvais, et cela donne du poids au vieil adage "que les seuls bons sauvages sont ceux qui sont morts."

Telle est la manière dont les sauvages ont été traités par l'administration, et il faut convenir qu'ils n'ont pas raison de se plaindre. La conduite du gouvernement envers eux a été très généreuse, en dehors de ses engagements contractés par traité. Il a pourvu à leurs besoins, et il leur a donné les moyens de se former à la vie civilisée, dans le seul but de les mettre en état de gagner leur pain en cultivant la terre, lorsqu'ils ne pouvaient plus vivre de la chasse. Il les a aidés de toutes les manières possibles au moyen d'écoles primaires, d'écoles d'industrie et d'écoles d'agriculture. La sagesse de cette politique a été reconnue par beau coup, et, entre autres, par le *Herald*, de la Saskatchewan, en date du 26 juillet 1884. Voici ce que dit ce journal dans un article intitulé "Notre politique en matière d'affaires des sauvages" :

Qu'il y ait eu des erreurs dans le passé, nul ne le sait mieux que les chefs du département, car l'on a fait des changements, d'année en année, à mesure que l'expérience les a dictés, jusqu'à ce que le système en vint à réunir le maximum d'efficacité avec le minimum de dépense. Nous avons pratiquement aujourd'hui le plan inauguré par l'honorable David Laird, lorsqu'il était commissaire à la réserve de Côté, Fort-Pelly, et qui, dans le temps serait devenu général sans la faiblesse et l'avarice de l'honorable M. Mills, qui était alors chef du département des affaires des sauvages. Il croyait tout connaître relativement à la direction des sauvages, quand il ne connaissait réellement rien; et il refusait de prendre conseil—"Il n'y a pas de crédit pour cela,"—telle était sa manière expéditive de repousser les avis des hommes pratiques du département.

Les chiffres suivants en diront plus sur la conduite du gouvernement que tous les discours qu'on pourrait faire. Voici les sommes qui ont été dépensées pour les sauvages depuis le commencement :

1872.....	\$ 35,834
1873.....	57,455
1874.....	92,040
1875.....	134,339
1876.....	203,295
1877.....	253,036
1878.....	377,144
1879.....	694,512
1880.....	805,697
1881.....	1,083,411
1882.....	1,106,961
1883.....	1,099,796
1884.....	1,026,675

Détail des dépenses :

	1884.	1882.
Par annuités.....	\$170,749 00	\$ 222,007 00
Instruments d'agriculture.....	23,172 00	8,572 00
Outils.....	3,589 00	2,506 00
Bétail.....	15,469 00	19,210 00
Grain de semence.....	10,786 00	22,957 00
Munition et ficelle.....	7,770 00	7,280 00

Provisions pour le temps des paiements.....	48,269 00	44,083 00
do pour les sauvages indigents.....	499,325 00	563,451 00
Vêtements.....	4,906 00	2,507 00
Écoles.....	12,133 00	5,592 00
Arpentages.....	19,443 00	20,824 00
Gages de ferme.....	44,023 00	47,786 00
Entretien de ferme.....	27,107 00	37,488 00
Sioux.....	459 00	2,741 00
Dépenses générales.....	117,314 00	89,921 00
Maison et bureau du commissaire.....	10,135 00	.....
École d'industrie.....	12,018 00	.....
Moulin à farine.....	.....	3,293 30
Dépenses totales.....	1,025,675 00	1,099,796 90

Dans la surintendance du Manitoba.

	1878.	1877.
Annuités—Traités nos 1, 2, 3 et 5.....	\$51,308 00	\$55,725 00
Instruments d'agriculture, bétail, etc.—		
do Traités nos 1 et 2.....	4,986 34	5,242 52
do Traité n° 3.....	5,127 38	5,874 02
do do n° 5.....	1,528 30	942 35
Sioux.....	.....	2,799 54
Provisions.....	7,955 62	25,157 02
Dépenses générales de la surintendance.....	33,038 32	29,759 38
	106,943 96	125,501 38

Dans la surintendance du Nord-Ouest.

Annuités—Traités nos 4 et 6.....	95,402 00	31,253 00
Instruments d'agriculture, bétail, etc.—		
do Traité n° 4.....	3,942 81	4,806 02
do do n° 6.....	15,682 00	.....
Provisions.....	40,633 47	8,952 92
Coût probable des nouveaux traités.....	72,916 65	74,317 12
Sioux, à Qu'Appelle.....	388 88	.....
Dépenses générales de la surintendance.....	18,657 28	8,205 61
	247,623 09	127,534 61

Dans les deux surintendances.

Arpentages.....	21,938 81	.....
Transport de ce montant au crédit du "Fonds des Sauvages," vu qu'il a été reçu pour du bois de chauffage vendu.....	39 00	.....
Total.....	377,144 86	253,036 05

	1882.	1883.	1884.
Argent.....	\$222,070	\$184,169	\$170,749
Provisions pendant les paiements.....	44,083	50,817	48,269
do pour les sauvages indigents.....	563,451	490,163	499,325
	\$829,304	715,149	\$818,343

soit, pour trois ans, un total de \$1,162,796, divisé entre une population d'environ 34,000 âmes, ce qui donne \$21 par tête par année, ou \$105 par année pour une famille de cinq, que les sauvages reçoivent du gouvernement en argent et en provisions, sans compter le bétail, la semence, le grain, l'habillement, etc. Avant d'aller plus loin, il peut n'être pas mal à propos de dire ici un mot ou deux de certains bruits qui ont circulé dernièrement, disant que les sauvages n'ont pas eu ce pourquoi le gouvernement a payé, que les approvisionnements étaient defectueux tant sous le rapport de la qualité que sous celui de la quantité. Chose étrange, en vérité, dans tous les journaux locaux que j'ai lu, je n'ai pas trouvé une seule plainte à ce sujet; et peut-on douter que si la fraude eût été pratiquée sur une grande échelle, et eût été le système suivi par les fournisseurs et les fonctionnaires, la presse en aurait eu connaissance d'une manière ou d'une autre. Quant aux rapports des agents pour 1884, ils admettent tous que les sauvages n'ont aucune raison de se plaindre, et le fait est qu'il n'est question d'aucune plainte. Voici ce que dit M. Pether, agent pour Kéwatin, dans son rapport d'août 1884:—

Les approvisionnements pour les différentes bandes de cette agence ont été délivrés en bon état et conformément aux échantillons.

M. McIntyre, dans son rapport du même mois :

Les approvisionnements étaient conformes aux échantillons et tout a fait satisfaisants pour les sauvages.

Dans son rapport du 25 octobre 1884, M. Wadsworth, inspecteur des agences des sauvages, parlant de la réserve des Piégines :

La farine et les autres approvisionnements étaient de bonne qualité, et ont été délivrés conformément aux termes du contrat. J'ai fait un inventaire exact de la farine, du lard séché, du thé, du bœuf, des instruments d'agriculture, des outils, du bétail, etc., et j'ai examiné les livres de compte.

M. Wadsworth, même rapport—réserve des Gens-du-Sang :

La farine et les autres approvisionnements étaient de bonne qualité. J'ai examiné les livres et les ai trouvés bien tenus. Les récépissés qui y figuraient s'accordaient avec les quantités portées au débit de la réserve de l'agence. J'ai fait l'inventaire de tout ce qui appartient au département sur la réserve.

Bureau des affaires des sauvages, Fort-McLeod.

J'ai examiné les livres, fait l'inventaire des approvisionnements, instruments d'agriculture, outils, etc., en magasin, et j'en ai examiné la qualité et l'état. J'ai trouvé toute chose généralement satisfaisante, et les livres ont été bien et régulièrement tenus depuis que M. Lash a été nommé commis, en décembre dernier.

J'ai constaté qu'ici la farine a été distribuée en quantité quelque peu moindre, par tête, qu'à la réserve des Gens-du-Sang, et il y avait du mécontentement à ce sujet. Le chef, Pied-de-Corbeau, désirait aussi que ceux de ses gens qui avaient aidé à distribuer les rations reçussent les mêmes gages (\$13 par mois) que ceux qui font le même service sur la réserve des Gens-du-Sang.

District de Battleford.

J'ai fait l'inventaire de la farine et du lard séché, et j'en ai été satisfait.

Ecole d'industrie de Battleford.

Les provisions de bouche, les étoffes, les couvertures, la toile, etc., envoyées ici cette année, sont parfaitement semblables aux échantillons du contrat, à l'exception de la farine, qui est brune ; mais cette farine paraît très saine.

Ecole d'industrie de Qu'Appelle.

20 novembre 1884—Un correspondant du journal *Le Manitoba*, dit que les approvisionnements sont "de première qualité."

Bande de Faiseur-d'Etangs.

J'ai fait l'inventaire de la farine, du lard séché et des autres approvisionnements en magasin. La farine était de qualité inférieure et ne pesait que 98 livres par sac. Ayant questionné l'agent, celui-ci me dit que s'étant trouvé à court de farine il avait été obligé d'en emprunter de Mahaffy et Chinkskill, de Battleford, qui n'en avait pas d'autre dans le moment. Parmi le lard séché j'en trouvai 517 livres qui étaient du lard de côte, sans os (*long clear*).

Pendant la dernière session (1884), il y eut quelque discussion à propos de retards ou de manquements dans la livraison du grain de semence et des instruments d'agriculture ; non seulement ces retards ou manquements ne s'appliquaient pas aux provisions, mais on expliqua que les difficultés de transport en avaient été la cause. Le seul rapport de quelque importance que j'aie pu trouver, dans lequel il soit fait mention de mauvais approvisionnements, a trait à la dernière année de l'administration des honorables messieurs de la gauche. Ce rapport porte la signature de M. Vankoughnet ; il est daté le 31 décembre 1878, et s'applique à tout le Manitoba et tous les territoires du Nord-Ouest.

Le paiement des annuités aux sauvages de la surintendance du Nord-Ouest a été fait, je suis heureux de le constater, aux dates fixées antérieurement et aux différents lieux de réunion ; et les approvisionnements, les instruments aratoires et le bétail ont été, pour la plus grande partie, livrés aux époques indiquées.

Je regrette, néanmoins, d'avoir eu à constater que des plaintes ont été faites sur la mauvaise qualité de la farine et du bœuf donnés en quelques endroits ; on s'est plaint aussi que le bétail acheté pour ces sauvages n'était pas assez compté pour l'usage auquel il était destiné.

J'ai aussi entendu quelqu'un se plaindre que le gouvernement avait contracté avec des étrangers pour la fourniture de certains approvisionnements. On s'est particulièrement plaint à l'égard des contrats passés avec la maison I. G. Baker et Cie, de Benton, Montana. Il y a eu un débat à ce sujet en 1883, et l'on verra que si la maison Baker et Cie a aujourd'hui la fourniture de la plus grande partie des approvisionnements dans le Nord-Ouest, c'est grâce à l'initiative des honorables messieurs de la gauche. Je lirai un extrait de ce débat :

M. GIROUARD.

M. CHARLTON : Je vois figurer parmi les dépenses portées dans les comptes publics de l'année finissant le 30 juin dernier, une somme très considérable payée à MM. Baker et Cie. Où se trouve cette maison ?

Sir JOHN A. MACDONALD : A Fort-Bentou, Montana.

M. CHARLTON : C'est, je crois, une maison américaine ?

Sir JOHN A. MACDONALD, Oui.

M. CHARLTON : L'autre soir, lorsque j'ai parlé du mode d'arpentage suivi dans le Nord-Ouest, j'ai demandé pourquoi l'honorable monsieur n'avait pas adopté dans son intégrité le système américain, et il m'a répondu que je puisais mes inspirations à Washington. Où l'honorable monsieur a-t-il puisé l'inspiration qui porte à permettre à une maison américaine d'obtenir une fourniture de \$462,000 qui aurait pu être faite par nos marchands ?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est le plus impérieux des monarques, c'est-à-dire la nécessité qui m'a inspiré de m'adresser à la maison Baker et Cie pour ces provisions. Personne autre qu'elle ne pouvait fournir sur le versant oriental des montagnes Rocheuses la nourriture destinée aux Pieds-Noirs et aux Gens-du-Sang. On ne pouvait faire venir des provisions d'un autre endroit que le Montana. Je dois dire que bien que les membres de cette maison soient américains, ils ont rempli leur contrat d'une manière satisfaisante ; ils se sont montrés justes, honnêtes, généreux et pleins de bonne foi. Ils ont loyalement concouru avec les autres commerçants, car les fournitures sont toujours adjudgées à l'enchère publique ; mais personne ne pouvait se présenter pour faire des offres pour la fourniture d'approvisionnements dans l'extrême ouest. La Compagnie de la Baie-d'Hudson a présenté des soumissions pour une quantité considérable d'approvisionnements. D'autres personnes, le capitaine Howard, que connaît peut-être M. Watson, a fait des offres, et cette année sa soumission est la plus basse pour certains approvisionnements.

On remarquera qu'en 1884 des fournitures ont été adjudgées à Baker et Cie ; mais ces fournitures ont été adjudgées après demande de soumissions publiques. Les honorables messieurs de la gauche ont-ils fait de même ? Les honorables messieurs de la gauche ont, les premiers, adjudgé des fournitures à Baker et Cie en 1876, et ils l'ont fait sans demander des soumissions publiques. Ils ont demandé à Baker et Cie d'approvisionner les sauvages du Nord-Ouest, et ils ont même envoyé un agent à Chicago pour se procurer une partie de ces approvisionnements. M. Schultz a attaqué le gouvernement, dans cette Chambre, sur la question. Voici l'explication donnée par M. Blake :

Le premier détachement de police (environ 150 hommes) fut envoyé au Manitoba à l'improvisiste, en septembre 1873, et pendant l'hiver de 1873-74 les magasins de la Compagnie de la Baie-d'Hudson l'approvisionnèrent aux mêmes prix, je crois, que ceux demandés pour la milice. Lorsque le corps fut recruté au complet pour l'expédition aux montagnes Rocheuses (mai 1884), un agent fut envoyé à Chicago pour y acheter celles des provisions que l'on considérait pouvoir se procurer dans les Etats-Unis à meilleur marché qu'en Canada. On trouva à Saint-Paul, Min., le lard séché nécessaire, à raison de 12½ cents la livre, cours américain. On y acheta aussi 25 barils de lard à raison de \$19.50 le baril, cours américain. On se procura à Winnipeg, Manitoba, le lard (séch) nécessaire pour la troupe à son retour de l'expédition, en 1874—des soumissions furent demandées par annonce publique. Le 16 avril 1875, M. Nixon reçut instruction de correspondre avec les commissaires et d'acheter, entre autres choses, assez de lard séché pour deux divisions (100 hommes), pour six mois. Il avait représenté qu'il pouvait l'acheter à meilleur marché que plus tard. Le lard séché pour 1876-77 fut compris avec d'autres articles pour lesquels des soumissions avaient été demandées, mais vu que des plaintes avaient été faites au sujet de la qualité du lard acheté au Manitoba, on s'en procura un approvisionnement dans Ontario, à Ingersoll. Avec l'addition des prix de transport au Manitoba, ce lard séché coûtait 2 cents par livre de plus que le prix demandé par les soumissions à Winnipeg. De petites quantités ont été achetées, en différents temps, de marchands dans le Manitoba, mais les chiffres que je viens de mentionner comprennent toutes les grandes quantités. Le lard séché nécessaire pour le corps de police, dans les régions méridionales des territoires, a été fourni par Baker et Cie, de Fort-Bentou, Montana, soit par entreprise, soit moyennant des prix attestés par le sous-commissaire du corps. Il faudra quelque temps pour avoir un relevé de tous les prix et de toutes les qualités.

Vous vous imaginez difficilement que cette conduite libérale de l'administration ait reçu l'approbation des honorables messieurs de la gauche. Chaque année, après leur sortie du pouvoir, il devint de plus en plus nécessaire de venir au secours des sauvages, les dépenses ont augmenté en conséquence, et les honorables messieurs de la gauche s'en sont plaint. En 1882, M. Mills disait :

M. MILLS : J'ai attiré, l'année dernière, l'attention du ministre de l'Intérieur sur les sommes élevées pour les annuités, et sur le fait qu'en additionnant les paiements d'annuités pour différentes années, on voyait clairement, par les comptes publics, que nous n'avons pas eu un rapport exact du nombre des sauvages dans les différentes bandes ; les sauvages agissent de fraude, et un grand nombre sont payés deux fois

et même trois. Les sommes payées, l'année dernière et cette année, sont beaucoup plus considérables que celles d'il y a quatre ou cinq ans.

Voici ce qu'a dit M. Casgrain, en 1883, pendant le débat sur les subventions aux sauvages :

Je pose comme un principe qui ne saurait être contesté que cette race s'en va rapidement, et nous gaspillons des sommes énormes pour arriver à un but que nous n'atteindrons jamais, lequel est de civiliser ces sauvages. J'ai vu moi-même, à Garden-River, les expériences tentées par des missionnaires catholiques et protestants. Un petit champ avait été cultivé et divisé en lots de jardins, et l'on avait construit, près de ces derniers, de petites maisons pour les sauvages ; mais au lieu de vivre dans ces maisons, les sauvages construisaient eux-mêmes, en face de ces maisons, des huttes dans lesquelles ils s'établirent.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'étaient leurs maisons de campagne.

M. CASGRAIN : Quant à leurs petits champs, il n'y en avait pas un où l'un pût trouver une seule racine.

Sir JOHN A. MACDONALD : Vous pourriez y trouver des racines d'églantier.

M. CASGRAIN : Je donne cela comme un exemple de l'inaptitude des sauvages à entrer dans la vie civilisée. Je ferai cependant une exception en faveur des sauvages de la Colombie-Britannique. C'est une race qui se suffit à elle, n'a pas eu en partage de grands territoires de chasse, et qu'il lui a fallu recourir à la pêche pour se procurer les choses nécessaires à la vie, ce qui lui a donné des habitudes sédentaires et l'a portée à cultiver le sol. Mais quant aux sauvages du Nord-Ouest, c'est une race condamnée, et sa disparition n'est plus qu'une question de temps. Ces sauvages sont extrêmement soupçonneux ; ils ne se fient pas aux employés du gouvernement qui sont obligés de les aider, mais, ainsi qu'ils le disent, ils comptent sur la Grande-Mère pour les protéger.

Même si cette race doit s'éteindre un jour—mais je doute que la prédiction de l'honorable député de L'Islet se réalise—il devient important d'examiner ce que nous allons faire d'elle, en attendant. Si Faiseur d'Etangs et Gros-Ours doivent disparaître un jour, ils ne sont toujours pas encore morts. Il faut faire quelque chose pour eux si l'on veut qu'ils se tiennent tranquilles ; autrement, ils pilleront et tueront. La politique des honorables messieurs de la gauche semble être très différente de celle qui a été prêchée par le *Free Press*, de Winnipeg—un de leurs organes—le 8 septembre 1884. Voici ce qu'il disait :

Les gouvernements américain et canadien doivent voir que leurs manières actuelles d'administrer les affaires des sauvages sont condamnées à l'insuccès. Ils devraient ou se décider à leur fournir suffisamment de quoi manger, ou se mettre sérieusement à l'œuvre pour leur apprendre à se suffire à eux-mêmes.

Malgré l'opinion de l'honorable député de L'Islet, il ne peut y avoir de doute que la politique du gouvernement a été la bonne. Je vais citer l'autorité de quelqu'un qui connaît très bien la question des sauvages ; je veux parler de l'honorable M. Laird. Le *Daily Witness*, de Montréal, dans son numéro du 19 juin, rapporte ce qui suit d'une entrevue avec l'honorable M. Laird :

Il m'appartient peu d'indiquer au gouvernement quelle politique suivre relativement aux sauvages ; mais à mon avis, la seule chose à faire serait de continuer patiemment à les instruire et à les encourager dans l'art de l'agriculture. En dix années, ils (les sauvages du Nord-Ouest) ont fait plus de progrès vers la civilisation qu'aucune tribu de sauvages établie sur les réserves d'Ontario n'en a fait dans cent ans. Lorsqu'en 1882 je quittais mon poste, les sauvages établis comme colons étaient en état de diminuer de moitié au moins, par le produit de leurs récoltes, les frais de leur entretien. Si dans le cours d'une, ou même de deux générations, vous relevez des hommes de l'état de barbarie à l'état de civilisation, vous aurez plus fait que dans aucun autre pays. Un grand nombre des anciens ne pourront jamais, je crois, apprendre à travailler d'une manière suivie, et à se pourvoir pour l'avenir ; mais la jeune génération, qui n'a pas encore suivi le sentier de la guerre ou qui n'a pas encore fait la chasse du bison, apprend vite à s'intéresser à sa récolte et à en avoir soin. C'est presque impossible pour les vieux sauvages d'attendre trois mois le produit de la récolte. C'est ainsi que nous avons eu beaucoup de difficulté à les empêcher d'arracher les pommes de terre dès que les jeunes plants sortaient du sol. Et somme, depuis 1873, ces sauvages ont fait des progrès étonnants et qui répondent bien aux efforts qu'ils ont coûtés.

Maintenant, M. l'Orateur, j'en ai fini avec la question des sauvages. Je crois en avoir dit suffisamment pour établir que la politique du gouvernement relativement aux sauvages du Nord-Ouest et du Manitoba, a été la plus libérale possible, et a produit de bons résultats. Maintenant, examinons les plaintes des Métis, dont les membres de l'opposition ont tant parlé. Je n'ai pas l'intention de traiter cette question très longuement. Je vais examiner ces

plaintes telles qu'elles ont été formulées aux dernières assemblées des Métis et des colons blancs dans le Nord-Ouest. Prenons en premier lieu les griefs des Métis tels qu'examinés dans la déclaration des droits et privilèges politiques qui a été adoptée à l'assemblée tenue à Prince-Albert le 5 septembre 1884. Je n'ai pas pu m'en procurer une version anglaise, mais j'en prends l'original publié dans le *Manitoba*. La première demande que l'on fait est "l'inauguration d'un gouvernement responsable" Je me demande si les habitants des autres provinces consentiraient aujourd'hui à la création de nouvelles provinces dans le Nord-Ouest. Je dis que par la constitution du Conseil, les habitants du Nord-Ouest jouissent virtuellement de toutes les libertés et de tous les privilèges d'un gouvernement responsable. En 1870,—et je parle en ma qualité d'habitant de la province de Québec—nous avons eu beaucoup à faire pour l'établissement de la province du Manitoba. Il ne s'agissait alors que du paiement d'une somme de \$43,000 pour procurer à la population de cette province les avantages d'un gouvernement populaire. Eh bien, où en sommes-nous maintenant ?

Le subside accordé à la province du Manitoba s'élève à quelque chose comme \$140,000, et si nous sommes pour gratifier le Nord-Ouest de nouvelles provinces, nous devons nous résoudre à accorder à ces nouvelles provinces quelques centaines de mille piastres pour chacune. Je ne crois pas, M. l'Orateur, que la population des anciennes provinces soient disposées à se taxer pour de semblables sommes, particulièrement lorsqu'on ne peut en attendre aucun bon résultat. Si vous constituez de nouvelles provinces, je vous demande si les populations du Nord-Ouest se trouveront dans une meilleure condition que si vous établissiez un conseil pour chaque district du Nord-Ouest ? Je dis non. Une législature qui siégerait à Regina ne serait pas en meilleur état de connaître les besoins de ce territoire que le Conseil du Nord-Ouest qui y siège aujourd'hui. Lorsque le temps sera venu d'apporter un changement à la constitution du Nord-Ouest, lorsque le Conseil aura vingt et un membres, et qu'ils auront droit *ipso facto* de se constituer en provinces, avec une Chambre d'assemblée, alors ce sera le temps d'examiner la constitution de tout le Nord-Ouest ; et au lieu de lui donner maintenant le rouage dispendieux d'une législature, donnons-leur un Conseil pour chaque district, tels qu'ils en ont un aujourd'hui, ce qui sera beaucoup plus avantageux pour ce pays, et beaucoup plus satisfaisant pour les vieilles provinces. Je dis que le désir d'avoir un gouvernement responsable et une législature comme en possèdent les anciennes provinces n'est pas partagé par toute la population du Nord-Ouest.

Le *Saskatchewan Herald*, du 23 août 1884, s'exprime comme suit :

Il ne peut pas s'écouler beaucoup de temps avant qu'Assiniboia ait une population suffisante pour en faire une province, et ce sera alors l'occasion de remodeler la constitution du reste des territoires d'après les institutions modernes.

Une autre demande exprimée par les Métis consiste à avoir "les mêmes garanties pour les anciens colons, dans les territoires, que celles qui ont été accordées, en 1870, aux colons du Manitoba ; qu'une certaine étendue de terrain, maintenant en la possession des Métis, leur soit laissée, et que, sur demande, des lettres patentes leur soient accordées ; que les Métis du Nord-Ouest reçoivent chacun 240 acres de terre, comme les Métis du Manitoba, que 2,000,000 d'acres de terre soient réservés par le gouvernement, au bénéfice des Métis protestants et catholiques ; que le gouvernement vende ces terres, dépose le produit de la vente dans une banque ; et que l'intérêt de cet argent soit appliqué à l'entretien d'écoles d'instruction, d'écoles d'industrie et d'hôpitaux, et aussi, à procurer des charnes aux Métis, au moins chaque printemps, pour leur permettre de labourer leurs terres ; qu'environ 100 townships de terres marécageuses, qui ne doivent pas être ouvertes à la colonisation avant longtemps, soient pris dans le Nord-Ouest, et réservés par

le gouvernement pour les distribuer tous les 18 ans parmi les enfants de la population métisse. Ils disent que la province du Manitoba a été agrandie depuis 1870, et que les droits des Métis à la propriété de ces terres n'ont pas été reconnus. Ils demandent en conséquence que les titres de propriété accordés lors de ce transfert soient éteints en faveur des enfants des Métis, et de ceux à naître pendant quatre générations.

Relativement à ces terres et aux griefs des Métis, il y a un point digne de remarque. L'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a beaucoup parlé des lots situés à Saint-Laurent, sur la rivière, pour ne pas avoir été divisés en lots de grève de 10 chaînes sur 2 milles. Il est vraiment étrange qu'à l'assemblée qui eut lieu le 5 septembre 1884, il n'y ait eu aucune plainte de formulée à ce sujet, aucune plainte que les terres des Métis aient été mal arpentées ou divisées; que personne n'ait été expulsé, et que même aucune tentative d'expulsion n'ait été faite. Il y a dans ces résolutions certains énoncés qui sont tout à fait déraisonnables—des choses qui n'ont pas même été demandées par les Métis du Manitoba. Il y en a cependant qui demandent quelque explication. Quant à la demande de terres réservées pour les fins de l'éducation il est bien connu que par l'acte des terres fédérales, il y a dans chaque township deux sections de réservées pour les fins de l'éducation des enfants; et assurément la population métisse et blanche du Nord-Ouest n'a aucune raison de se plaindre d'avoir été négligée par le gouvernement actuel sous le rapport des écoles. Le nombre des écoles subventionnées par le gouvernement dans le Nord-Ouest était de 19 en 1883 et de 23 en 1884—17 écoles protestantes et 11 catholiques romaines. J'ai déjà démontré ce que le gouvernement avait fait concernant les droits des Métis au titre des sauvages. Le ministre de l'intérieur dit que les Métis n'ont droit à rien de plus que les colons blancs, savoir, à un établissement de concession gratuite.

Aussitôt après être revenu au pouvoir en 1879, comme je l'ai déjà mentionné, le gouvernement actuel changea cette politique et revint à sa propre politique suivie en 1870, pour les réclamations des Métis du Manitoba, et demanda au parlement le pouvoir de régler ces réclamations suivant qu'il le jugerait à propos. Mais l'on dit: bien que vous ayez fait connaître votre politique, bien que vous ayez eu évidemment l'intention de satisfaire aux réclamations des Métis quant aux droits des sauvages, vous n'avez rien fait depuis 1879. Eh bien, comme l'a expliqué le premier ministre hier soir, le gouvernement a à faire face à de nombreuses difficultés.

D'abord, d'un côté, l'archevêque Taché, ayant sans doute devant lui l'expérience de 1870 et des années suivantes dans le Manitoba, avait exprimé le désir que ces nouvelles concessions de terre qui devaient éteindre les droits des sauvages dans le Nord-Ouest fussent substituées pendant trois générations. De plus l'évêque anglican avait exprimé le désir que ces concessions fussent substituées, mais pour dix ans seulement. Puis vinrent les représentations du premier ministre du Manitoba, qui avait aussi une grande expérience dans cette question, et qui désirait que ces terrains fussent substitués, mais pour un plus court espace de temps. D'un autre côté, le conseil du Nord-Ouest recommandait que l'on accordât aux Métis des concessions de terres comme celles qui avaient été accordées aux Métis du Manitoba, en 1870. Ces concessions avaient été accordées sans conditions—100 acres aux chefs de famille, et 240 acres aux enfants. Quelle en fut la conséquence? Les Métis vendirent immédiatement leur *scrip* presque avant de le recevoir, et il n'y a pas de doute que l'archevêque Taché, M. Norquay et l'évêque de l'église anglicane avaient de bonnes raisons de recommander au gouvernement de changer sa politique relativement aux Métis. Mais le sujet devint pressant. Les Métis, poussés sans doute par des spéculateurs, demandaient non pas que leurs terres fussent

M. GIROUARD.

substituées, mais demandaient un titre dont ils pussent disposer immédiatement. A l'assemblée qui eut lieu en septembre 1884, à Prince-Albert, les Métis exprimèrent leur désir d'avoir un titre à ces terres, tel, qu'ils pussent en disposer à leur choix. On y apporta sans doute quelque retard. Depuis 1879 jusqu'à aujourd'hui, ces réclamations n'ont pas été toutes réglées; le règlement n'en fut commencé que depuis quelques mois, mais vous admettez, et le public admettra que le gouvernement a eu à surmonter de graves difficultés, ayant d'un côté à discuter les représentations—à mon avis, les plus raisonnables—de l'archevêque Taché et des autres hommes d'expérience dans le Nord-Ouest, et d'un autre côté les demandes des Métis appuyées par le conseil du Nord-Ouest. Il se présentait une autre difficulté à accorder des lettres patentes pour les terres: celle de trouver des terres arpentées. Quand les messieurs de l'opposition sortirent du pouvoir, en 1878, ils n'avaient presque rien fait à ce sujet dans le Nord-Ouest. Je vais vous donner un tableau complet des arpentages qui ont été faits depuis le commencement jusqu'à aujourd'hui, tant dans le Manitoba que dans le Nord-Ouest.

	Acres.	Nombre de fermes de 160 acres chaque.
Avant juin 1873.....	4,792,292	29,952
En 1874.....	4,237,861	26,487
1875.....	685,000	4,166
1876.....	420,507	2,628
1877.....	231,691	1,448
1878, N.O.....	306,936	1,918
1879.....	1,130,482	7,066
1880.....	4,472,000	27,950
1881.....	9,147,000	50,919
1882.....	9,460,000	55,125
1883.....	27,000,000	168,750
1884.....	6,400,000	40,000
Totaux.....	67,255,770	420,399

La population agricole que ces terres pourraient nourrir, sur le pied de trois personnes par *homestead*, serait de 1,261,197. L'étendue des terrains arpentés jusqu'à 1873 était de 9,999,000; de 1874 à 1875, 1,797,120; depuis 1884, 55,918,500. L'arpentage dans le voisinage de Prince-Albert et celui de Saint-Laurent fut fait en 1878. Plus tard, des arpentages furent faits dans les anciens établissements sur la Saskatchewan-Nord, à Edmonton et à Saint-Albert. Les terres entre Carlton et le fort Pitt, ainsi qu'entre Edmonton et Calgary, furent arpentées en 1884. Pendant la saison de 1883, on a employé 120 arpenteurs, dont 35 étaient des Canadiens français. En 1884, on employa 61 arpenteurs, dont 23 étaient des Canadiens français. Les arpentages de 1883 seuls ont coûté \$750,000. En même temps que les arpentages se faisaient, on ouvrait des bureaux des terres. Le premier fut ouvert à Prince-Albert en 1878, sous la direction de M. Duck, qui avait été nommé par l'administration précédente—le même officier qui avait été nommé longtemps avant que le bureau fut ouvert et prêt. Le second bureau fut ouvert à Régina, (Troy, pendant quelque temps). En 1884, quatre bureaux des terres furent ouverts à Calgary, Edmonton, Battes-de-Tondre et Coteau, et enfin ce printemps, une à Courant-Rapide. Le premier bureau d'enregistrement fut ouvert en 1876 à Battleford, et trois autres le furent plus tard à Prince-Albert, Régina et Calgary. En 1883, lors du débat soulevé dans la Chambre par la motion de M. Blake, demandant copie de toutes correspondances et mémoires relatifs aux réclamations des habitants de Prince-Albert et des districts environnants dans le Nord-Ouest, relativement aux terres qu'ils occupaient, et autres sujets concernant leur condition, je trouve les observations suivantes faites par M. Royal, l'honorable député de Provencher:—

Vous n'ignorez pas, je suppose, que des délégués ont été envoyés ici par une certaine partie de la population des territoires du Nord-Ouest, au sujet de la question maintenant soumise à l'attention de la Chambre, et, plus spécialement à celle du gouvernement. Ces délégués ont exposé leurs griefs, si griefs il y a, à quelques-uns des honorables ministres

tres. Ils veulent que les titres des terres occupées, possédées et améliorées depuis au delà de quarante ans par quelques-unes des personnes qu'elles représentent, soient reconnus et confirmés par le gouvernement. Leur demande n'est que juste. La plupart de ces terres appartiennent à des Métis et des colons d'Ontario, qui sont allés s'établir à l'ouest de la province du Manitoba, il y a environ cinq, dix ou quinze ans. Ces pionniers de la civilisation canadienne ont formé dans tous les territoires des groupes qui seront, sans doute, le noyau d'une nombreuse population. Il y a un groupe très important au Lac aux Canards, à Prince-Albert, un autre à Edmonton, un autre à Saint-Albert et ainsi de suite. L'année dernière, on a envoyé des arpenteurs pour faire, au nom du gouvernement, des explorations dans cette partie du pays. Ces arpenteurs n'avaient pas reçu instruction de s'arrêter chaque fois qu'ils rencontreraient un ancien établissement, et, en continuant leur marche, ils ont naturellement éveillé les soupçons des anciens colons qui se sont réunis et ont représenté au gouvernement qu'il était juste que l'on respectât leurs fermes et les améliorations qu'ils avaient faites. On a pleinement reconnu leurs droits, et l'on a donné aux arpenteurs l'ordre de respecter leurs établissements. Le but de cette délégation est d'obtenir du gouvernement qu'il fasse exécuter les arpentages sur les limites de ces établissements.

Les délégués ont déjà eu une entrevue avec quelques-uns des honorables ministres, qui les ont assurés que, dans chaque cas, les droits de propriété de ces anciens colons seraient pleinement reconnus. On ne doit pas placer ces colons dans la catégorie des *squatters*. Le *squatter* est généralement un homme qui ne tient pas compte des arpentages et qui construit sa hutte sur le morceau de terre qu'il croit le plus propre à la culture. Dans certains cas, malheureusement, il est envoyé par d'autres, ou va, de son propre chef, choisir le meilleur terrain sur lequel il fera de légères améliorations afin de pouvoir le vendre à quelque riche compagnie ou à quelque particulier. Les colons dont je parle se sont rendus jusqu'à Saint-Albert, à quelques milles à l'ouest d'Edmonton, et vivent sur leurs fermes depuis plus de trente ans. Ils durent naturellement soupçonner qu'il y avait quelque chose de défectueux lorsque'ils virent les arpenteurs continuer leur arpentage; mais ils n'ont plus raison de craindre de ce côté-là. Les délégués ont aussi un autre objet en vue : ils veulent que le gouvernement reconnaisse et confirme les titres de ces colons. Sans doute ils ont été *squatters* jusqu'à un certain point, mais leurs droits sont bien établis, et naturellement, ils désirent que le gouvernement les confirme et leur accorde des lettres patentes de la Couronne, pour que leurs propriétés soient placées dans la même catégorie que les autres propriétés de la Confédération. Je suis heureux de déclarer que sous ce rapport aussi, on leur a rendu justice, ils ont reçu l'assurance que le gouvernement reconnaîtrait pleinement leurs titres et leur accorderait, en temps opportun, des lettres patentes.

Ils ont aussi demandé au gouvernement de nommer un agent des terres dans leur région. L'agent des terres le moins éloigné demeure à environ 300 ou 400 milles de Prince-Albert, et l'honorable ministre leur a promis que dès que les plans d'arpentage seraient reconnus et confirmés par le gouvernement, on ouvrirait un bureau des terres fédérales dans leur district, et que tout serait préparé dans l'intérêt des nouveaux colons. Il est bien reconnu, je crois, au Manitoba et dans les autres provinces de la Confédération, que cette partie des territoires du Nord-Ouest situés sur la Saskatchewan-Nord, et qui s'étend de Prince-Albert à Edmonton, contiendra certainement, avant plusieurs années, une population très nombreuse. Ce district comprend les terres les plus fertiles de cette partie du pays, où l'on trouve en abondance les cours d'eau, les forêts et une immense étendue de terres arables. Les colons y ont déjà précédé les arpenteurs et ont formé des groupes qui comptent aujourd'hui parmi les groupes les plus importants du Nord-Ouest. Au nom de ces délégués, je dois reconnaître le fait que le gouvernement a agi envers eux de la manière la plus franche et la plus libérale.

Je sais qu'un bureau des terres a été ouvert à Edmonton, l'année dernière, et que M. Gauvreau a été transféré de Prince-Albert à Edmonton, pour donner plus de facilités aux Métis français de ce district. Dans le même temps, l'année dernière, Louis Schmidt, métis français, fut nommé assistant au bureau des terres à Prince-Albert, dans le même but. En 1883, je crois, le gouvernement, dans le but de donner aux colons blancs et à ceux qui avaient des réclamations dans le Nord-Ouest et le Manitoba, plus de facilités pour faire valoir leurs réclamations et les faire examiner, constitua, à Winnipeg, une commission des terres ayant des pouvoirs plus étendus qu'un bureau des terres ordinaire, et nomma M. Walsh commissaire. M. Walsh examina un grand nombre des réclamations. On remarquera que la politique du gouvernement actuel est très différente à ce sujet de celle du gouvernement qui l'a précédé. Quelle fut la réponse du dernier gouvernement? Des représentations avaient été faites par M. Mathew Ryan, alléguant que les Métis faisaient de vives instances pour faire reconnaître leurs droits—je fais allusion aux Métis qui avaient droit à des scribes vu qu'ils résidaient dans le Manitoba lors du transfert, et qui plus tard avaient émigré au Nord-Ouest. M. Ryan fit de fortes représentations au gouvernement précédant, demandant d'être autorisé à examiner les réclama-

tions de ceux des Métis qui avaient droit à des scribes dans le Manitoba, mais qui se trouvaient alors à résider dans les Territoires du Nord-Ouest. Le 21 juin 1878, M. Laird écrivait ce qui suit, de Battleford, au colonel Dennis :—

Considérez les pouvoirs de M. Ryan; le temps d'examiner les réclamations des Métis, assigné par l'arrêté rendu en conseil le 14 juin 1878, est passé; je recommande que ce temps soit prorogé d'une année. Il (M. Ryan) est ici maintenant. Les réclamants attendent une réponse.

M. Dennis répondit :

Je vais consulter le ministre à son retour; il est attendu cette semaine in re réclamations des Métis, et je vous informerai immédiatement.

Quelle fut la réponse du ministre de l'intérieur?

On trouve en marge d'un rapport fait par M. Codd, en date du 16 mars 1877, la note suivante :—

Il n'est pas nécessaire de chercher les individus qui ont des réclamations. S'ils se soucient de leurs propres intérêts, ils se rendront d'eux-mêmes pour faire valoir leurs réclamations.

Le gouvernement actuel n'a pas agi d'après ce principe. Il a cru que les Métis du Nord-Ouest et du Manitoba devaient avoir des moyens faciles d'établir leurs réclamations, c'est pour cela qu'il a ouvert un bureau des terres à Winnipeg et qu'il a nommé M. Walsh commissaire. Ce bureau s'est mis à l'œuvre, et le rapport de 1884 fait voir qu'il a fait beaucoup d'ouvrage. Cette commission des terres fit rapport sur 711 réclamations de *squatters* en 1884, comprenant celles des anciens colons. Voici le rapport du ministre de l'intérieur pour cette année-là :

Lorsque les charges de sous-ministre et d'arpenteur général furent séparées, et que M. Lindsay Russell fut chargé des devoirs de cette dernière position, il fut prescrit qu'il aurait en même temps à examiner et à régler les droits résultant de la longue occupation que prétendaient avoir eue les anciens colons sur la Sa-katchewan-Nord. Quand il fut connu que la santé de M. Russell ne lui permettait pas de visiter les établissements, il fut rendu en conseil un arrêté assignant cette partie de son travail à la commission des terres. M. Pearce fut en conséquence envoyé de bonne heure cette année-là à Prince-Albert, et de là à Battleford, et il s'enquit lui-même minutieusement de toutes les réclamations appartenant à cette catégorie dans ces endroits. Le résultat fut qu'à l'exception d'un ou deux cas à Battleford et Edmonton, toutes ces réclamations furent réglées d'une manière satisfaisante. Les seules réclamations des anciens colons qui restent à régler sont au Lac la Biche, à Victoria et à la Rivière à la Bataille. Les recherches nécessaires seront faites à ces deux derniers endroits de bonne heure le printemps prochain, mais les réclamations au Lac la Biche ne pourront être convenablement réglées que lorsque les arpentages seront rendus à cet endroit.

M. Pearce fut envoyé à la Saskatchewan au commencement de l'année dernière, et voici son rapport :

La question des réclamations des anciens colons sur la Saskatchewan date de loin; mais à l'exception de celles du voisinage immédiat de Prince-Albert, rien ne pouvait être fait dans la matière tant que les arpentages n'ont pas été complétés. Ces arpentages n'ont été, et n'ont pu l'être auparavant, car si on eût suivi une autre méthode que celle qui a été adoptée, c'eût été au prix de grands sacrifices, tant sous le rapport de l'exactitude que de l'économie.

Aussitôt que les recherches furent terminées, des rapports complets furent envoyés au ministre avec la preuve. Les réclamations de Prince-Albert ont été finalement réglées. On peut raisonnablement s'attendre que celles des autres endroits seront réglées dans quelques semaines.

On a donné à toutes les réclamations le sens le plus large possible, dans les circonstances; si on en juge par le résultat obtenu à Saint-Albert, on peut s'attendre en toute confiance que la moyenne de ceux qui ne seront pas satisfaits sera très minime—probablement moins de 5 pour 100—et encore plus de la moitié de ces derniers n'auront d'autres plaintes que de prétendre que leurs réclamations n'auront pas été traitées comme celles de; autres. On peut dire de ces réclamants—au nombre de plus de sept cents—que, comme classe, les goulus de terre (*land sharks*) forment le très petit nombre.

Les rapports spéciaux font voir la difficulté qu'il y avait d'obtenir une preuve claire; je dois dire que cette difficulté ne provenait pas de la mauvaise volonté, mais de l'incapacité.

Il est quelque peu remarquable que sur le grand nombre de cas qui ont été examinés, il y ait relativement peu de réclamants dont la résidence ou la possession paisible remonte jusqu'au 19 juillet 1870; les seuls endroits où ces cas se soient produits sont Prince-Albert et Saint-Albert—environ une demi-douzaine au premier endroit, et environ quarante dans le dernier. Ceci tendrait à faire voir qu'il n'y a que quelques années que les habitants de cette région ont l'idée de se faire une existence par la culture de la terre, et prenant ce fait en considération, les progrès accomplis sont étonnants. Ces faits sont de nature à faire espérer dans le succès de la politique adoptée, qui consiste à enseigner à la jeune génération des sauvages les habitudes d'industrie, dans le but de former un peuple capable de se suffire à lui-même.

Les réclamations dans Saint-Laurent, sur la branche sud de la Saskatchewan, n'ont pas été examinées par moi-même, vu que la grande partie des réclamants ne parlent que le français, et j'aurais eu à employer un interprète.

Avec l'approbation du ministre, M. Duck, agent des terres de la couronne, qui parle le français, reçut instruction d'entendre la preuve de ces réclamants. J'ai revisé les témoignages, et la commission des terres a fait des recommandations dans chaque cas.

Je désire mentionner tout particulièrement le révérend Père LeDuc, qui m'a considérablement aidé dans les recherches à faire relativement aux réclamations à Saint-Albert.

La plupart des réclamants ne parlaient que le Cri, et le révérend Père agissait comme interprète ; il a fait tout ce qu'il a pu pour rendre les recherches faciles et agréables.

Les seules réclamations qui restent sont celles du Lac La Biche, de Victoria et de la Rivière à la Bataille. A ces deux derniers endroits, les réclamations pourront être réglées aussitôt que les arpentages auront été faits, probablement de bonne heure le printemps prochain. Au premier endroit, il est probable qu'il faudra un an avant que les arpentages y soient rendus, vu sa position isolée ; il en est de même de l'arpentage d'une réserve de sauvages.

Il y a quelques autres points isolés qui restent, principalement dans le voisinage du fort McLeod ; et il sera facile d'y régler les réclamations aussitôt que les townships dans lesquels elles se trouvent seront ouverts à l'inscription.

Le *Herald* de la Saskatchewan, du 23 août 1884, parle très favorablement de l'investigation faite par M. Pearce :

Mais, naturellement (continue ce journal), il n'est pas probable qu'il ait appris l'art de plaire à tout le monde, ou de pouvoir donner à chacun des deux ou trois réclamants la totalité du morceau de terre en contestation.

Pendant que M. Pearce faisait ces recherches, ou quelque temps après, M. Riel vint dans le pays, et le 26 juillet le *Herald* de la Saskatchewan, s'exprimait comme suit :

Louis Riel est à parcourir tous les établissements, à Prince-Albert et à la branche sud, mais jusqu'à présent il n'a rien fait connaître des ses intentions. Cependant, la rumeur fait son chemin, et les dépêches de Saint-Albert vers l'est disent qu'une des causes de l'agitation est que le gouvernement refuserait de connaître les réclamations des anciens colons sur les terres qu'ils occupent depuis longtemps, et que dans l'arpentage du pays, tous leurs droits ont été méconnus. C'est d'autant moins le cas que le gouvernement s'est départi du système général d'arpentage en laissant à leurs terres leurs frontières étroites, suivant que le désiraient les colons.

Ceci fait voir que le gouvernement n'est pas resté inactif. On a commencé l'année dernière à examiner les réclamations des anciens colons ; on envoya quelqu'un pour en faire une enquête ; un rapport fut fait, et plus que cela, on a commencé à examiner les droits des Métis aux titres donnés par le gouvernement (scrips), et le 28 janvier fut rendu en conseil un arrêté qui a déjà été lu. Que cet arrêté ait été ensuite annulé ou non, il fait voir qu'à cette époque, près de deux mois avant l'insurrection, le gouvernement songeait sérieusement à satisfaire aux réclamations des Métis. Or, en présence de ces faits, comment peut-on prétendre que le gouvernement n'a rien fait depuis quelques années pour les Métis ? Le pays a été arpenté sur une étendue de plusieurs millions d'acres. Des bureaux des terres et des bureaux d'enregistrement ont été ouverts ; des agents ont été nommés, et dans la plupart des districts où l'on rencontre une population française, un agent parlant le français a été nommé. On peut facilement concevoir les difficultés que le département doit avoir à rencontrer à ce sujet. Examinons ce que l'administration précédente a fait pour régler les réclamations des Métis, dans le Manitoba. Les droits des Métis furent reconnus par l'Acte de 1870, et, par l'Acte du Manitoba, 1,400,000 acres de terre leur furent donnés. Des commissions furent nommées par le gouvernement pour constater le nombre des Métis qui avaient droit à cette concession. Lorsque le gouvernement fut renversé en 1878, les travaux étaient loin d'être terminés. Les honorables messieurs de la gauche se mirent à l'œuvre et nommèrent commission sur commission. Je ne veux pas les en blâmer. Je crois qu'il serait injuste de blâmer une administration quand elle a à s'occuper d'un territoire aussi vaste que celui-ci.

J'aimerais à savoir cependant des honorables messieurs de l'opposition si en 1878, huit ans après que les droits des Métis eussent été reconnus par l'Acte du Parlement,—non

M. GIROUARD.

pas sept ans, comme l'a prétendu l'honorable député de Québec-Est, relativement aux Métis du Nord-Ouest,—mais après huit années de recherches de la part de ces messieurs et de leurs prédécesseurs, si, dis-je, ils ont laissé les réclamations des Métis du Manitoba non encore réglées, et combien de ces réclamations sont restées non réglées ? Je ne veux pas être sévère à leur égard, mais ils devraient connaître les difficultés de la situation, et savoir que réellement ce n'est pas une tâche facile pour une administration que d'avoir à s'occuper de la question des Métis dans le Nord-Ouest. Je dis que malgré toutes ces commissions, le gouvernement actuel, en arrivant au pouvoir en 1881, eut à nommer une autre commission composée des juges Miller et Dubuc, de la cour Supérieure, pour faire une nouvelle énumération des réclamations qui avaient été examinées dans le Manitoba, et d'en faire une nouvelle liste ; mais, outre cette commission, un autre arrêté a dû être rendu en conseil afin de donner pleine justice aux Métis qui n'avaient d'autres titres à leurs propriétés que leur occupation, et le 25 février 1881, un arrêté en conseil fut rendu par ce gouvernement à l'effet de venir en aide aux Métis du Manitoba qui n'avaient pas obtenu justice.

Cependant, les honorables messieurs de l'opposition avaient eu cinq années pour faire cela, après tout ce qui avait été fait par leurs prédécesseurs. Mais comme je l'ai dit au commencement de mes observations, même si ces Métis avaient des griefs, même si le titre donné par le gouvernement (scrip) était arrivé trop tard, même si les lettres patentes pour leurs propriétés étaient aussi arrivées trop tard, je dis que ce n'était pas là des raisons pour recourir aux armes. Ils auraient dû faire comme le reste de la population de ce pays. Est-ce que ces honorables messieurs vont prétendre que durant tout le cours de leur administration, le peuple du Canada fut satisfait ? Il y avait un cri général, d'un bout du pays à l'autre, demandant l'introduction de la politique nationale. Ils n'ont pas voulu l'adopter, et la conséquence fut que la pauvreté devint générale par tout le Canada, et cependant la population n'a pas eu recours aux armes. Elle en appela au gouvernement, et quand une élection se présenta, elle appliqua le remède qu'elle avait entre ses mains. M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de parler de la commission confiée à MM. Stroet, Goulet et Forget quelques jours après l'insurrection dans le Nord-Ouest, et qui, si on en juge par le rapport qu'en fait *Le Manitoba*, donne tant de satisfaction. L'autre jour, le chef de l'opposition citait la conclusion de cet article du *Manitoba*, disant que c'était malheureux que cette commission n'eut pas été nommée longtemps auparavant. Eh bien, je n'irai point chercher mon autorité dans un article de journal publié depuis que l'insurrection est commencée, mais je prendrai mon autorité dans les documents publics, qui font voir que le gouvernement a réellement agi pour le mieux. Maintenant je passe à l'autre article de la déclaration des droits et privilèges politiques des Métis, adoptée à leur assemblée à Prince-Albert, en septembre dernier. L'article 8 dit :

Les contrats pour les travaux du gouvernement devraient être donnés, autant que possible, aux gens établis dans les territoires, afin de les encourager, et d'augmenter la circulation de l'argent parmi eux.

Quelles plaintes sérieuses peuvent-ils faire à ce sujet ? Les contrats pour les travaux publics sont donnés dans le Nord-Ouest de la même manière que partout ailleurs, par soumissions publiques, et il n'y a aucune raison pour que le gouvernement change sa politique à ce sujet. Si les gens résidant dans une localité ne peuvent pas faire de soumissions qui l'emportent sur celles de gens résidant dans les anciennes provinces, le gouvernement ne peut être blâmé pour cela.

Article 9. Le gouvernement canadien devrait nourrir les sauvages, et ne pas offrir au monde chrétien le spectacle d'un peuple mourant de faim. Si la civilisation de notre siècle le permet, et si la province le désire, le gouvernement devrait faire travailler les sauvages à peu près autant que Pharaon fit travailler les juifs ; mais à tout événement le gouvernement ne devrait pas les laisser victimes d'hallucination, ni dans le délire de la faim. Il ne veut pas laisser les gens communiquer avec les sauvages, et

cependant ceux-ci sont tout le temps dans le voisinage des établissements des Métis. Les Métis et les autres colons dépensent plus pour les sauvages que le gouvernement même, et on veut empêcher les gens de parler de cet état de chose. Il n'est pas juste que le gouvernement fédéral administre les affaires des sauvages.

Il est évident d'après l'exposition que j'ai faite de la politique du gouvernement relativement aux sauvages, d'après tout ce que le gouvernement a fait pour eux, d'après les millions qui ont été dépensés pour les nourrir et les instruire, il est évident que celui qui a rédigé cet article de la déclaration des droits et privilèges politiques, ne connaissait pas ce que le gouvernement a fait pour les sauvages. Il faut remarquer qu'il n'y a dans cet article de la déclaration des droits et privilèges politiques, rien qui indique que les sauvages n'aient pas reçu leurs approvisionnements, que la qualité en ait été mauvaise, ou qu'ils aient été maltraités par les employés. L'article 10 de la déclaration des droits et privilèges politiques contient une demande pour les institutions d'éducation. La réponse à ceci est qu'il y a dans le Nord-Ouest une organisation complète pour l'éducation de la jeunesse. Au temps où Mgr Grandin demandait une subvention au ministre de l'intérieur, il n'y avait pas de pareille organisation. Mais depuis 1878, il y a un bureau de l'instruction, composé de six protestants et de six catholiques romains, et le gouvernement, sur leur représentation, a accordé telle aide que dans leur opinion ils ont cru nécessaire. En conséquence, le sujet contenu dans cet article sera traité comme il l'est dans les anciennes provinces, suivant la constitution du Nord-Ouest. L'article 12 de la déclaration des droits demande l'érection des districts du Nord-Ouest en autant de provinces. Ils demandent d'être constitués en provinces quand ils auront la même population que le Manitoba possédait lors de son entrée dans la Confédération, et en outre que cette érection des districts en provinces soit accompagnée de tous les avantages du gouvernement responsable, et d'avoir l'administration des terres de la couronne.

J'ai déjà fait allusion à ce sujet en parlant des autres parties de la déclaration des droits. Cet article est un des plus déraisonnables. Non seulement voudraient-ils que le Nord-Ouest fut érigé en provinces, mais les Métis demandent autant de provinces qu'il y a de districts. Nous avons aujourd'hui cinq districts, Kéwatin, Alberta, Assiniboia, Athabaska et Saskatchewan. Donc, il y aurait cinq nouvelles provinces à constituer. Nous aurions, en conséquence, à augmenter le fardeau des impôts sur les anciennes provinces au montant de \$400,000 à \$500,000. Et bien plus, les Métis veulent garder les terres publiques dans le Nord-Ouest pour eux-mêmes. Nous avons construit un chemin de fer Canadien du Pacifique autour du lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, dans le but d'ouvrir cet immense territoire qui embrasse une couple de billions d'acres de terres, et maintenant que le chemin est pratiquement construit, les populations du Nord-Ouest, et entre autres les Métis français, disent : "Nous voulons que tous les districts soient changés en provinces; nous avons des chemins de fer et des bureaux des terres, et vous allez à prendre soin des sauvages, et nous allons prendre les dernières sources de revenus (*assets*) que le pays peut avoir, qui consistent dans les terres publiques." Une pareille prétention est simplement absurde. J'ai passé en revue chaque article de la déclaration des droits telle qu'adoptée par les Métis à une assemblée à Prince-Albert, en septembre dernier, et les honorables messieurs de l'opposition remarqueront qu'elle ne renferme aucune plainte quant aux arpentages, au sujet desquels on a fait tant de bruit. Il n'y a pas une plainte par rapport aux arpentages des terres des Métis établis le long des rivières, où l'on prétend que l'administration actuelle a commis des actes de tyrannie, à tel point que les Métis dans le temps avaient des raisons suffisantes pour recourir aux armes.

N'est-il pas étonnant que durant leurs dernières protestations, leur dernière déclaration de droit, énumérant le nom-

bre de leurs griefs, il n'y ait rien de dit relativement aux arpentages des lots de rivière? Je pourrais peut-être me restreindre à ce point de la discussion; mais il vaut autant examiner ce que les colons blancs voulaient avoir. Des assemblées eurent lieu, non seulement à Prince-Albert, mais dans tous les territoires du Nord-Ouest. Il y eut une assemblée des habitants de la province d'Alberta. J'en trouve les résolutions publiées dans le *Manitoba*. Je n'ai pas pu m'en procurer une version anglaise; ainsi je vais les traduire. Il sera suffisant de mentionner ces prétendus griefs, les articles de la déclaration des droits des colons blancs d'Alberta, pour voir que le plus grand nombre n'en est pas fondé.

Les soussignés ont l'honneur d'exposer que des questions de la plus grande importance, et dignes de l'attention particulière du gouvernement, se présentent dans cette partie du Nord-Ouest, et plus particulièrement dans le district d'Alberta. Les soussignés espèrent que le gouvernement donnera à ces questions sa plus sérieuse attention.

1. Il n'y a pas assez de magistrats de police stipendiaires dans le Nord-Ouest; les districts judiciaires sont trop étendus, et conséquemment les tribunaux n'y sont pas assez nombreux. Cet inconvénient est encore plus aggravé par le fait que d'après l'acte concernant les causes des territoires du Nord-Ouest, dont il est interjeté appel, sont portées devant le juge siégeant et décidées par le même juge.

En supposant qu'il n'y aurait pas assez de magistrats stipendiaires, le gouvernement vient de passer un acte, pendant cette session, pour donner un nouveau magistrat au Nord-Ouest.

2. Le peuple est d'opinion que vous deviez enlever aux officiers de la police à cheval tout pouvoir judiciaire, et que des juges résidents soient nommés pour les principales villes et cités dans le Nord-Ouest.

Ceci est demander plus que ce qui se fait pour l'administration de la justice dans les anciennes provinces—un juge résident dans tous les principaux centres du Nord-Ouest. Je ne pense pas que les anciennes provinces consentiraient à se taxer aux fins d'accéder à cette demande extraordinaire, de mettre un juge résident dans chaque centre important des territoires du Nord-Ouest.

3. Nous savons qu'il a été décidé que les magistrats stipendiaires n'avaient pas le pouvoir d'accorder un bref d'*habeas corpus*, et de là, nous nous trouvons privés, dans ce district, de la plus grande sauvegarde de la liberté britannique.

Je suis convaincu que celui qui a dressé cette déclaration des droits de la population de la province d'Alberta n'était pas un avocat. Qu'il y ait un statut déclarant qu'un bref d'*habeas corpus* pourra émaner dans les territoires du Nord-Ouest, ou non—et je crois qu'il y en a un, mais supposons qu'il n'y en ait pas—par le droit commun de l'Angleterre, tout sujet britannique, privé de sa liberté sur le sol britannique, a droit à un bref d'*habeas corpus*. Ce principe de droit est trop élémentaire pour souffrir aucun doute.

4. Dans le cas des boissons enivrantes, le fait que la moitié de la pénalité retourne au dénonciateur produit un mauvais effet. Un homme peut être incarcéré sur le serment de ce seul dénonciateur, et cet état de choses a été la cause de nombreux et sérieux actes d'injustice. Il y a eu beaucoup de parjures de commis à ce sujet. Cet abus existe parmi les constables de la police à cheval, et il y en a un qui a fait deux cents piastres dans une seule journée comme dénonciateur, la moitié des amendes imposées à deux individus. Cependant, la défense avait nié l'accusation portée contre chacun des accusés par le dénonciateur, et les deux individus, bien que respectables, furent condamnés.

5. La police a abusé de son pouvoir de faire des recherches quant à l'usage de la boisson; et aucun officier de police ne devrait avoir le droit d'entrer dans une maison privée, dans le but de s'assurer s'il s'y trouve des boissons enivrantes ou non, à moins qu'il n'y ait eu auparavant une information assermentée à cet effet.

Eh bien, cette loi est basée sur le principe des lois pénales adoptées dans les anciennes provinces. Dans toutes les anciennes provinces, la politique de ce gouvernement, sanctionnée depuis des années et des années, a été qu'une moitié de l'amende, même dans les cas d'infraction aux lois concernant la vente des boissons, devait aller au dénonciateur, et l'autre moitié à la Couronne.

6. Les vols de chevaux sont très fréquents ici, et l'on fait bien peu d'efforts pour poursuivre les coupables. Les voleurs se dirigent vers le sud par le chemin McLeod, et la police ne peut pas les atteindre avant qu'ils aient gagné les Etats-Unis. Une ligne télégraphique qui se

rendrait au fort McLeod préviendrait un grand nombre de ces vols, et serait aussi d'une grande utilité pour la police à cheval.

La ligne télégraphique a été construite depuis.

7. Les colons des districts environnants demandent leurs lettres patentes, et ils se plaignent lorsqu'ils feraient leurs inscriptions de concession gratuite pour les townships 23 et 24, rang 1, à l'ouest du 51ème méridien principal, et dans ces districts, il y a un grand nombre de colons. La conséquence naturelle est que la contrée voisine reste dans le *statu quo*, et restera ainsi tant que ces townships ne seront pas ouverts aux colons.

Ces terres n'ont été arpentées que l'année dernière, et nécessairement il doit s'écouler quelques mois avant que le bureau des terres soit prêt à recevoir les inscriptions, mais je crois qu'il est prêt maintenant.

8. Nous croyons qu'une cour d'appel devrait être établie dans les territoires du Nord-Ouest, et qu'on devrait étendre les pouvoirs de la cour de première instance, tenue par le magistrat stipendiaire, et donner plus de facilité pour interjeter appel de la cour du magistrat à la cour d'appel dans les causes où la réclamation excéderait \$200.

C'est là une autre demande qui n'est pas raisonnable. D'après la constitution du Nord-Ouest, qui date de 1875, il a été établi pour les territoires du Nord-Ouest une cour d'appel ne siégeant pas dans les territoires, mais siégeant à Winnipeg. Il y a une cour d'appel pour le Manitoba, et dans le but de diminuer les dépenses, vu les sommes considérables que le pays avait à dépenser pour développer cette vaste contrée, le parlement a jugé à propos d'accorder le droit d'appel, dans les causes des territoires du Nord-Ouest, à la cour d'appel du Manitoba; dans toutes les causes où il s'agit d'un droit affectant un bien-fonds, ou dans toutes les causes où l'objet du litige est de \$1,000, il y a appel à la cour de Winnipeg. Vu la facilité des moyens de communication depuis toutes les parties des territoires du Nord-Ouest, et particulièrement de Calgary, d'où vient la plainte, cette dernière me paraît être sans fondement:

9. Dans l'intérêt de la justice, nous croyons qu'on devrait construire une prison et une cour de justice à Calgary. Le bâtiment qui sert actuellement de prison est tout à fait impropre à cette fin, et il n'y a pas de place pour la détention des prisonniers. Bien plus, nous avons appris que le conseil du Nord-Ouest avait refusé de passer des ordonnances pour arrêter quiconque voudrait quitter le pays, et ce, parce qu'il n'y avait pas de prison pour retenir les débiteurs qui se sauvent, ni les criminels. L'année dernière, la construction qui sert de prison a été presque constamment remplie de prisonniers, et comme Calgary est le centre du district, et près des Montagnes-Rochenses, où se font les travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique, et où l'on exploite des mines activement, la construction d'une prison à cet endroit est un besoin immédiat. Il y a aussi besoin de construire une cour de justice dans Calgary pour y tenir les assises judiciaires.

Il y a aussi une prison et une cour de justice construites par le gouvernement à Regina, la capitale des territoires du Nord-Ouest. D'après la constitution du conseil du Nord-Ouest, le conseil a le pouvoir d'ordonner la construction de toute prison qui serait nécessaire dans toute partie de tout district; et si les habitants de Calgary veulent avoir une prison, qu'ils la construisent eux-mêmes, et qu'ils s'adressent au conseil pour l'autorisation nécessaire.

10. Nous demandons aussi que les colons aient le droit de couper le foin sur les terres qu'ils occupent, aussi bien que sur les terres inoccupées, sans être tenus de payer \$1.00 par tonne. Couper le foin se peut qu'en améliorer la qualité, et s'il n'est pas coupé, il se trouve entièrement perdu. Ce paiement d'une piastre par tonne, quoique minime, est un fardeau pour le colon pauvre, et ne constitue qu'un revenu très minime pour le gouvernement.

Si nous examinons les règlements du département concernant la coupe du foin, il est évident que cet impôt ne peut être un fardeau pour le colon pauvre. Cet article des griefs est tout à fait inexact; le gouvernement n'exige pas \$1.00 par tonne pour le foin. D'après les règlements, le gouvernement exige 10 cents par tonne, jusqu'à 20 tonnes; depuis 20 tonnes jusqu'à 50 tonnes, 25 cents par tonne; de 50 tonnes à 100 tonnes, 50 cents par tonne, et de 100 tonnes et au-dessus, \$1.00 par tonne. En outre de cela, tout colon a le droit de prendre tout le foin dont il a besoin pour son usage, sans aucun impôt. Pour voir que ce grief est sans fondement, examinons le rapport de 1884. Le montant

M. GIROUARD.

perçu par le département pour tous les permis de couper le foin dans le Nord-Ouest durant l'année, s'élève à l'énorme somme de \$120.20.

Nous demandons le droit de couper de grandes quantités de bois, parce qu'aujourd'hui nous ne pouvons nous en procurer assez même pour construire une bonne écurie, et le colon qui n'a pas de ressources considérables, ne peut pas s'en procurer une.

Voici les règlements du département à ce sujet:

Tout occupant d'un quart de section de concession gratuite qui n'aura pas de bois de service sur sa propriété, pourra, sur demande à cet effet, obtenir un permis de couper telle quantité de bois de construction, de clôture ou de chauffage qu'il lui faudra pour son usage sur sa propriété, mais n'excédant pas cependant les quantités suivantes:—1,800 pieds linéaires de bois de construction—les billots ne devant pas mesurer plus de 12 pouces au petit bout; 400 perches de toiture; 30 cordes de bois de chauffage sec,—et 2,000 perches de clôture.

Puis, il y a les permis sujets à certains impôts, pour la conservation de la forêt. Voici quel est le tarif:

Bois de chauffage, par corde.....	25 cents.
Piquets de clôture 8 p. 6 pcs. de longueur chaque	1 cent.
Poteaux de télégraphe, 23 pds. de longueur chaque.....	5 cents.
Chaque pied linéaire au-dessus de 22 pds. de longueur	1 cent.
Traverses de chemin de fer, 8 pds de longueur	3 cents.
Lisses, 12 pds. de longueur.....	\$2.00 par M.
Pieux, 8 pds. de longueur.....	\$2.00 par M.
Bardeaux.....	0.60 par M.
Bois carré et billots de chêne, d'orme, de frêne ou d'érable.....	\$3.00 par M. M. P.
Le pin, l'épinette blanche, l'épinette rouge, le cèdre et tous les autres bois, à l'exception du peuplier.....	\$2.50 par M. M. P.
Le peuplier.....	\$2.00 par M. M. P.
Tous autres produits de la forêt.....	10 p. 100 <i>ad valorem</i> .

Les droits sur le bois perçus par le gouvernement, l'année dernière, se sont élevés à \$193,196,86; et l'on peut presque dire qu'à l'exception des revenus perçus par le département, de la vente des terres et des droits de douane, ce montant constitue à peu près le total de la recette. Enfin, le dernier article des griefs se lit comme suit:

Nous demandons que les territoires du Nord-Ouest soient représentés au parlement, avant qu'ils soient érigés en provinces, comme cela se pratique dans les territoires des Etats-Unis.

On a fait remarquer que les Métis ne demandent pas d'être représentés dans ce parlement. Mais je crois qu'il a été admis depuis un certain temps, que cette demande est raisonnable, et des mesures ont été prises par le gouvernement, avant même que l'insurrection éclatât, pour accorder aux territoires du Nord-Ouest une représentation dans le parlement du Canada. On a passé un acte à l'effet de faire un recensement dans les territoires du Nord-Ouest, et nous devons attendre naturellement que ce recensement soit fait, afin de connaître le nombre exact de députés auxquels les territoires du Nord-Ouest auront droit. Il y a aussi une autre difficulté qui se présente. Nous savons qu'en 1871, il s'est élevé des doutes quant au pouvoir qu'avait le parlement du Canada d'ériger des territoires comme ceux des Etats-Unis, et le parlement impérial a passé un acte conférant ce pouvoir en termes explicites. Ce statut impérial donne aussi au parlement du Canada le pouvoir d'accorder aux provinces ainsi érigées dans les territoires du Nord-Ouest le droit à la représentation; mais ce statut n'accorde pas au parlement du Canada le pouvoir de donner le droit à la représentation aux territoires tant qu'ils seront territoires. Par conséquent, il est nécessaire que l'on prenne des mesures pour faire modifier la constitution sous ce rapport par le parlement impérial; et j'espère que d'ici à la prochaine session du parlement impérial, tandis que nos officiers seront à faire le recensement dans le Nord-Ouest, le gouvernement prendra les moyens nécessaires pour faire modifier la constitution de manière à pouvoir donner aux territoires du Nord-Ouest une représentation dans ce parlement, en raison du chiffre de leur population. J'ai parlé des griefs des Métis et des blancs dans le district d'Alberta.

Examinons maintenant les griefs du districts d'Assiniboia. Il y eut à Moosomin une assemblée à laquelle les résolutions suivantes furent adoptées, et que je trouve rapportées par le *Herald* de Saskatchewan, du 9 janvier 1885 :

Que de grandes étendues de terre ont été concédées à des compagnies de colonisation, sauf certains droits et certaines conditions qui seraient avantageuses au pays si elles étaient accomplies de bonne foi. Cette assemblée est d'opinion que le principe de concéder à des individus ou à des compagnies de grandes étendues de terres publiques est préjudiciable ; en conséquence, cette assemblée suggère fortement que lorsque les conditions et les obligations ne seront pas accomplies fidèlement, ces concessions soient promptement annulées.

Le principe des sociétés de colonisation de bonne foi est admis, et le gouvernement a pris des mesures, il y a quelques années, pour veiller à ce que ces sociétés fussent tenues dans les limites de leurs obligations, et je crois qu'un inspecteur, M. Stephenson, ancien membre de cette Chambre, a été nommé dans ce but. Je sais, naturellement, qu'à cause des temps difficiles, plusieurs sociétés de colonisation n'ont pu remplir leurs obligations et ont été forcées de renoncer à leur charte. S'il en est qui ne peuvent se conformer aux conditions de leur contrat, on devrait les y forcer.

Que la politique suivie par le gouvernement en construisant le chemin de fer Canadien du Pacifique comme œuvre nationale, et l'aidant à terminer les travaux aussitôt possible, reçoit notre cordiale approbation, et sera, nous l'espérons, d'un avantage incalculable pour le Canada ; que la politique d'accorder des concessions gratuites de terres aux embranchements, est dans l'intérêt du Nord-Ouest ; mais comme ces lignes subventionnées se dirigent principalement vers l'est et vers l'ouest, cette assemblée insiste fortement auprès du gouvernement sur la nécessité absolue qu'il y a dans l'intérêt des différents établissements au nord et au sud du Pacifique canadien, que la même politique libérale soit adoptée en faveur de lignes qui seraient judicieusement choisies, allant au nord et au sud.

Que cette assemblée reconnaît le fait que la possibilité de rendre praticable la navigation de la baie d'Hudson et des détroits a été amplement prouvée. Que la construction d'une ligne de chemin de fer arrivant à quelque point sur les bords de la baie d'Hudson, pour y rencontrer le trafic d'outre-mer, constituerait une rentrée et une sortie pour les importations et les exportations entre ce pays et les marchés européens, ce qui non seulement permettrait aux colons d'ici d'obtenir des meilleurs prix pour leurs produits et d'avoir le nécessaire à bon marché, mais est absolument nécessaire pour que ce pays puisse prendre sa place au premier rang des pays à blé, sur les marchés du monde.

Que cette assemblée insiste auprès du parlement sur la justice et la nécessité d'accorder la représentation dans le parlement et le Sénat du Canada au peuple des territoires du Nord-Ouest ; que nous croyons qu'il y a dans les territoires du Nord-Ouest pas moins de 125,000 âmes, dont 95,000 sont dans le district provisoire d'Assiniboia ; qu'en vue d'une représentation effective et juste, quatre députés devraient être accordés à Assiniboia, et au moins deux pour chacun des districts d'Alberta et de la Saskatchewan, et qu'un acte à cet effet soit passé à la prochaine session du parlement.

Qu'en même temps, nous ne sommes pas favorables à la division des territoires en provinces pour les fins de l'administration, mais qu'un seul gouvernement local pour tous les territoires du Nord-Ouest satisferait mieux, selon nous, les désirs du peuple ; et qu'aucun changement ne devrait être fait à la limite Est d'Assiniboia.

Que les règlements concernant la coupe du bois devraient être modifiés de manière à donner aux occupants le droit absolu au bois mort et au bois sec sur leurs terres, et au peuple généralement la permission de se servir librement du bois sec et du bois mort trouvé sur les terres publiques.

Que le gouvernement devrait se hâter de reconnaître les droits des Métis, comme il l'a fait dans le Manitoba, et régler ainsi une question qui nuit au développement de ce pays.

Tels sont les griefs dont se plaignait la population du Nord-Ouest, tant métisse que blanche. J'ai vu d'autres plaintes exprimées dans les journaux. J'ai vu qu'on se plaignait de monopoles de chemins de fer, et des règlements concernant les terres. Le 24 novembre 1883, le *Globe* commentait ainsi une lettre qui avait été publiée la veille dans ce journal :

Notre correspondant, dont nous avons publié la lettre hier, énumère encore une fois les griefs dont se plaignent les colons dans le Nord-Ouest. Ils sont écrasés par les monopoles, écrasés par des impôts énormes, harassés et fatigués par des règlements concernant les terres, qui sont aussi absurdes sous certains rapports, qu'ils sont injustes sous d'autres ; et ils sont presque poussés au désespoir à force d'être mal gouvernés. Dans quelques districts, il est presque impossible de rendre le blé à aucun marché. Ceux qui peuvent atteindre un marché trouvent qu'ils ne peuvent obtenir que 60 cents au lieu de 90 cents, qu'il devrait valoir actuellement, à cause du monopole d'élevateur qui est venu s'ajouter dernière-

ment aux autres griefs. Les plaintes des colons, lorsqu'elles viennent de particuliers, ne sont pas entendues à Ottawa.

Tous ces griefs, reproduits par le *Globe* et la presse grite d'Ontario de semaine en semaine, et de jour en jour, n'ont été exprimés nulle part aux assemblées qui ont eu lieu, à Alberta, à Assiniboia ou à la Saskatchewan ; la raison en est qu'ils sont sans fondement. Je veux être sûr de cet avancé et j'espère qu'il me sera suffisant de citer le *Canadian American* de Minneapolis :

Les Canadiens qui sont dans une si terrible excitation à propos des prix qu'exige le chemin de fer Canadien du Pacifique, seraient peut-être un peu plus modérés dans leurs critiques s'ils savaient quels sont les prix de transport demandés par le *Northern Pacific*. C'est un fait que les prix exigés par le *Union Pacific* pour les mêmes distances, sont de 15 à 30 pour 100 plus élevés que ceux de la ligne canadienne.

Le public a montré beaucoup d'insouciance en accusant d'extorsion les chemins de fer du Nord-Ouest. Les frais d'exploitation de chemins tels que le *Union Pacific*, le *Pacifique canadien* et le *Saint-Paul, Minneapolis et Minnesota* sont d'au moins 75 pour 100 plus élevés que ceux des lignes de l'Est.

Ces lignes n'ont pas l'exploitation d'un trafic comme en ont le *Grand-Tronc* ou les chemins entre Minneapolis et Chicago, et de plus, leur trafic ne se fait pour ainsi dire que dans une direction, vu que leurs convois qui transportent le blé vers l'Est s'en reviennent vides, ce qui augmente les frais de transport.

Quant aux règlements concernant les terres, il n'est peut-être pas nécessaire que j'en parle, parce que réellement on ne s'en est jamais plaint à aucune de ces assemblées. Cependant, pour faire voir comment les règlements concernant les terres de l'autre côté des lignes sont appliqués, je citerai le discours du sénateur Plumb, du 7 avril 1884, dans le Sénat. Il disait :

M. Macfarland, le commissaire du bureau des terres des États-Unis, a publié son rapport en octobre dernier. Il déclara que l'une des plaintes les mieux fondées contre l'administration des affaires des terres était que les lettres patentes ne sont pas promptement délivrées, et cet inconvénient s'est accru d'une manière telle, dans les États-Unis, qu'il a été obligé de demander au congrès de lui donner cent commis surnuméraires pour faire l'ouvrage resté en arrière.

Une comparaison entre la politique canadienne concernant les concessions gratuites des terres, et celles des États-Unis, fera voir laquelle est la plus favorable aux colons :

CANADA.

Le chef de la famille ou toute personne mâle n'ayant pas moins de 18 ans, a droit à une inscription d'établissement de concession gratuite. Cette inscription peut être pour toute quantité de terre n'excédant pas 180 acres sur toutes terres affectées à cette fin, le choix étant laissé libre, dans les sections impaires, jusqu'à leur janvier 1895. Le colon a un droit de pré-emption sur un morceau de terrain atteignant de la même étendue que sa concession gratuite, et il peut l'acheter au bout de trois ans en payant le prix demandé par le gouvernement. Il obtient une lettre patente après trois ans de résidence et de culture. Il peut obtenir une seconde inscription d'établissement de concession gratuite, et même une troisième, et une quatrième. Il peut échanger par achat après une année de résidence.

ÉTATS-UNIS.

Toute personne mâle n'ayant pas moins de 21 ans a droit à une inscription d'établissement de concession gratuite. Cette inscription peut être pour toute quantité n'excédant pas 80 acres dans la première classe ou classe de \$250.00, ou bien 160 acres dans la seconde classe ou classe de \$150.00, des terres affectées à cette fin. Le colon qui a obtenu une concession gratuite de terrain n'a pas le droit de pré-emption. Il obtient une lettre patente après cinq ans de résidence et de culture. Il ne peut avoir une seconde inscription d'établissement de concession gratuite. Il peut échanger en achetant, après une année de résidence, mais il est recommandé que ce privilège soit modifié et restreint.

Je vais clore ces citations quant aux règlements de notre gouvernement canadien concernant les terres dans le Nord-Ouest, par un extrait d'une récente entrevue qu'un monsieur bien connu, et qui a occupé une haute position dans les États-Unis, eut avec un reporter du *Herald* de Montréal. Ce monsieur est l'honorable N. G. Ordway, de Concord, N. H., ex-gouverneur du Dakota. Voici le rapport de cette entrevue, et comme cette opinion est exprimée par un Américain, je crois qu'il ne sera pas sans intérêt de la citer en entier :

J'ai quitté Boston il y a six mois, pour affaires se rattachant à la Compagnie de Terres du New-Hampshire, qui a l'intention d'acheter une grande étendue de terrains dans le Nord-Ouest pour faire l'élevage des bestiaux. La compagnie est déjà propriétaire de grands terrains que j'ai achetés pour elle dans le Nebraska et le Dakota, il y a trois ans. Ce

serait m'exprimer modestement que de dire que j'ai été étonné de la fertilité de la contrée que j'ai visitée dans le Manitoba. Comme un grand nombre d'Américains, j'avais toujours cru que ces terres étaient situées trop au nord pour être d'un grand avantage aux cultivateurs. J'ai constaté que je m'étais grandement trompé. La zone propre à la culture du blé dans le Nord-Ouest est, sous tous les rapports, égale à celle du Minnesota, du Dakota et de l'Iowa. Le Canada a sur les Etats-Unis un avantage qui consiste dans ses lois concernant les concessions gratuites de terres. Une autre cause qui donne un avantage au Canada, et qui tend à nuire aux Etats-Unis, aux yeux de ceux qui ont l'intention d'émigrer, c'est la loi des terres concernant les aubains (*the Alien Land Law*), passée à la dernière session du Congrès. L'adoption de cette loi a été une grave erreur, à mon avis, vu qu'elle tend plus que toute autre cause à retarder l'émigration aux Etats-Unis. Personne ne peut mettre en doute le fait que le Nord-Ouest canadien est un grand pays tant par son étendue que par ses richesses. Il a devant lui un brillant avenir. Avec sa grande ligne de chemin de fer—le Pacifique canadien—qui s'étend d'un océan à l'autre, se sont ouverts une grande étendue de pays et un commerce qui sera presque sans limites. Ce grand chemin de fer devrait faire l'orgueil de tous les Canadiens. Aucun autre pays ne peut montrer une entreprise d'une telle grandeur. J'ai trouvé que le chemin était bien mieux construit que je ne l'avais cru, quand on considère les désavantages que la compagnie aurait eu à rencontrer. La plateforme est admirable, la construction en est excellente sur tout le parcours. En ma qualité d'Américain, il est tout naturel que je pense que dans les limites de mon pays se trouvent les plus belles terres qui existent sous le soleil, mais je ne suis pas aveugle sur le fait que l'ouverture du Nord-Ouest canadien présente à l'émigrant et au colon une étendue de terre d'une qualité égale à tout ce que j'ai vu, et qui offre au colon plusieurs avantages que nous, au sud de la frontière, ne pouvons plus offrir.

Cette opinion a été exprimée il n'y a que quelques jours. J'ai dit, dans le cours de mes remarques que je citerais l'opinion de la presse locale, telle qu'exprimée avant la rébellion, pour démontrer que le gouvernement n'avait pas de raison de s'attendre à rien de pareil au soulèvement de mars dernier. Le *Manitoba*, du 22 de juin 1884, parlant de l'arrivée du Père Lacombe avec des religieuses sous sa direction, en route pour la mission de la Rivière-Haute, dit :

Quoi qu'en puisse dire la presse à sensation, la plus parfaite sécurité règne dans les prairies, et rien ne peut la troubler. Le colon y jouit de plus de sécurité qu'en aucune des gares des voies ferrées américaines.

Le 10 juillet 1884, un correspondant de Saint-Laurent au *Manitoba*, dit :

Tout est tranquille ici et les grands nuages qui se sont déployés sur l'horizon politique, ont à peu près disparu. C'est le résultat de l'assemblée tenue à Batoche, au mois de mai dernier, par l'honorable lieutenant-gouverneur Dewdney.

Le *Manitoba* du 19 mars 1885—quelques jours avant la rébellion—je crois que les premières nouvelles que nous en avons eues nous sont parvenues le 23 mars—dit :

M. RIEL ET LES MÉTIS

Des dépêches transmises de Prince-Albert aux journaux du Manitoba nous annoncent la nouvelle à sensation que M. Riel, à la tête des Métis de ce district, se prépare à un soulèvement, auquel, dit-on, les sauvages prendront part. La population anglaise, dit-on, demande des armes pour se défendre, en cas d'attaque.

Si ces nouvelles n'étaient pas de nature à causer un immense dommage à notre pays, en portant à croire que nous sommes dans un état constant de rébellion, nous n'y porterions aucune attention ; mais, comme les journaux étrangers, toujours avides de nouvelles à sensation, vont se hâter de reproduire cette rumeur, nous croyons de notre devoir de dire : Qu'il n'y a aucune appréhension de troubles de la part des Métis du Nord-Ouest. Il est vrai qu'il existe du mécontentement parmi eux et que dans la plupart des cas, il est fondé sur des raisons légitimes, mais la cause de leurs griefs est prise en sérieuse considération par le gouvernement qui leur promet d'y remédier aussitôt que possible.

Maintenant, qu'il y ait quelque agitation, quelques assemblées, même des discours par trop violents, c'est possible. Certains individus pensent que justice ne peut être obtenue sans murmures, plaintes et lamentations. C'est leur façon d'agir. Mais de là à une rébellion, il y a loin. Bien plus, la chose serait si ridicule qu'il nous est impossible de croire que nos amis de ce district auraient la moindre idée de se compromettre à ce point, même s'ils y étaient poussés par ceux qui devraient savoir mieux.

Le *Herald* de Saskatchewan, du 12 juillet 1884, dit :

Que Riel soit venu ici sur l'invitation de ses amis, pour être leur chef et guide, on l'admet librement ; mais aucune déclaration récente n'a été faite de ce qu'ils veulent. C'est une circonstance suspecte, cependant, qu'immédiatement après son arrivée au pays, des menaces de rébellion armée soient mises en circulation, ainsi que de la coopération des sauvages au mouvement, comme c'est maintenant le cas. Nous ne croyons pas que ces rumeurs mènent à rien. Le peuple ne souffre d'aucune privation de droits qui ne puisse être redressée par des moyens constitutionnels. Inciter les sauvages à des actes de violence dans le

M. GIBOUARD.

but de se venger de torts réels ou imaginaires est une chose que ni le gouvernement ni les colons ne permettront.

Maintenant voyons la représentation faite par le Conseil du Nord-Ouest à sa séance du 21 de juillet 1884. M. Dowdney, dit à l'exorde de son discours :

Comme nous avons maintenant des représentants de presque chaque district des territoires qui doivent être parfaitement au fait de l'opinion publique sur cette importante question, je vous demanderai de m'aider de votre avis et de votre expérience en faisant des représentations au gouvernement fédéral, si je n'en eus ressenti la souveraine importance.

Par ce que j'ai vu de moi-même pendant mes voyages de ce printemps, et de ce que j'ai recueilli de la correspondance qui m'a été adressée en ma qualité de commissaire des sauvages, je puis dire en toute confiance que nos sauvages généralement sont plus satisfaits qu'ils ne l'étaient jadis, depuis que le traité a été fait, et que le progrès qu'ils ont fait en agriculture est des plus satisfaisants.

L'on ne doit pas s'attendre qu'avec une population de quelques milliers de sauvages éparpillés sur des réserves vivant en bandes sur tous les territoires, l'on puisse échapper à quelque petit trouble, et parfois à de l'excitation ; et ceci est inévitable quand des sauvages franchement amenés des plaines, sont parqués sur leurs réserves et y viennent en contact avec des colons blancs. Il en a été ainsi de ceux qui sont maintenant à l'aise comparativement, et il en sera de même jusqu'à ce que les nouveaux arrivants reconnaissent le fait qu'il leur faut s'établir, travailler et gagner leur vie ; mais qu'il y ait lieu de s'alarmer, je le nie. Je suis sûr que le sentiment général en est un de sécurité, et il est à regretter que des rapports exagérés aient été mis en circulation.

Vous apprendrez que les représentations que vous avez faites au gouvernement fédéral, ont reçu attention, qu'il a été fait droit à plusieurs des pétitions présentées, pendant que les autres sont prises en considération. Je suis parfaitement certain que si vous sentez la nécessité de faire de nouvelles représentations pendant cette session, elles recevront la même considération du gouvernement fédéral.

Eh puis, s'il eût existé des griefs assez sérieux pour créer une rébellion, est-ce que quelques-uns des distingués visiteurs du Nord-Ouest, l'été dernier, n'en avaient pas fait mention ? D'abord le *Manitoba* et le *Nord-Ouest* ont été visités par le ministre des travaux publics. Le *Free Press*, de Winnipeg, et le *Manitoba*, du 11 septembre de la même année, contiennent ce qui suit :

Le ministre des travaux publics est venu, avec la sanction du gouvernement, pour connaître les besoins et les sentiments du peuple et leurs griefs, si griefs il y a. Ils peuvent être certains que si des griefs existent ils seront pesés à Ottawa, et que justice sera faite.

Le chef de l'opposition n'a fait mention que d'une entrevue entre quelques-uns des Métis et le ministre des travaux publics, et quelle réponse leur a-t-elle été faite ? Leur a-t-on dit qu'ils seraient traités comme des colons blancs ? Le ministre des travaux publics leur a répondu que leurs réclamations seraient favorablement prises en considération sitôt son retour à Ottawa. Maintenant, M. l'Orateur, sur invitation du ministre des travaux publics, le *Free Press* a fait quelques remarques. Il a signalé au ministre quelques griefs, et lui a demandé de visiter le sud-ouest du Manitoba, où il entendrait quelques plaintes. Mais il n'est fait aucune allusion aux griefs existants, s'il en existait, dans le Territoire du Nord-Ouest. Sir Richard Cartwright, député de Huron-Sud, a aussi visité le Manitoba et le Nord-Ouest, ainsi que l'honorable M. Mackenzie, député de York-Est. A Winnipeg un banquet a été offert à M. Mackenzie, et les libéraux de cette partie du pays lui ont présenté une adresse, datée le 2 septembre 1884 ; il y est dit, entre autres choses :

Nous avons un pays sans supérieur sous le rapport du climat, de la fertilité du sol et de ses autres avantages naturels, mais son développement est retardé par l'injuste politique fiscale appliquée à cette partie de la Puissance. Nous sentons qu'en regard à cette question et à la politique du gouvernement fédéral en ce qui concerne nos terres publiques et notre législation provinciale des chemins de fer, l'on nous a traités sans avoir égard ni à notre position toute particulière, ni à notre droit d'être traités sur le même pied que les autres provinces du Canada. Nous désirons attirer l'attention sur la nécessité d'une aide à nos entreprises de chemin de fer, qui soit de nature à contribuer au prompt développement de ce grand pays ; de plus, nous désirons une augmentation du nombre de nos représentants au parlement fédéral, suffisante pour nous assurer en Chambre une plus grande part de considération pour nos intérêts.

Eh bien, M. l'Orateur, ces réformistes du Manitoba et du Nord-Ouest se plaignent de la politique nationale, mais les Métis du Saint-Laurent et les colons blancs du Nord-Ouest

n'ont fait aucune telle plainte. Y entendons-nous mentionner aucun des griefs dont les Métis et les colons blancs se sont plaints dans leurs assemblées? Non, pas un mot à ce sujet. L'honorable M. Macdougall a aussi visité Winnipeg vers le même temps. Quelques-uns de ses admirateurs lui ont aussi offert un banquet. Le sujet de toute la conversation et des discours a été le Manitoba et le Nord-Ouest. J'ai lu le rapport des discours prononcés en cette occasion, et il n'y est fait aucune mention quelconque des griefs exprimés à ces assemblées des Métis et des colons blancs du Nord-Ouest dont j'ai parlé plus haut. Mais il y a plus. M. Dowdney a visité Saint-Albert, le 16 octobre 1884. Le *Manitoba* donne un compte-rendu de sa visite le 7 novembre de cette année. Plusieurs adresses lui ont été présentées par les citoyens et monseigneur Grandin, au nom du clergé; elles contiennent des sentiments de loyauté envers le gouvernement du Canada et nos institutions canadiennes. On lui a offert un banquet au palais épiscopal. Un comité de citoyens présidé par M. E. Maloney a rencontré le lieutenant-gouverneur, pour lui soumettre certaines pétitions dans l'intérêt public. Ils demandaient d'abord l'achat d'un pont sur la rivière Rouge, libre de péage. Puis, que telles portions d'approvisionnement fournis aux sauvages qui pourraient être achetées dans ce pays, l'y fussent, attendu qu'on pourrait la leur fournir à de plus avantageuses conditions qu'aucune part ailleurs.

Son honneur, dit-on, promet de prendre leurs demandes en considération et de faire tout en son pouvoir pour les satisfaire. Pas un mot—dans cette assemblée tenue seulement quelques mois avant la rébellion—de dit contre le gouvernement. Hier soir, le chef du gouvernement a dit un mot de la part prise à cette rébellion par les colons blancs du Nord-Ouest. Je suis d'avis que des colons blancs, je ne dis pas tous, mais quelques-uns d'eux, et j'y inclue certains agents de compagnies américaines de colonisation, ont pris une plus grande part à cette rébellion du printemps de 1885, que les Métis et les sauvages. Laissez-moi vous lire un article du *Globe*, du 21 de novembre, je ne dirai pas 1884, mais 1883; cet article n'est qu'un échantillon des nombreux articles incendiaires qui, de temps à autres sont publiés dans ce journal. Il se lit comme suit:

La presse américaine manifeste déjà une active sympathie à nos frères en détresse et leur promet secours. Dans les échanges d'une seule journée, nous trouvons une douzaine de journaux, et des plus influents de l'Union, qui disent au peuple du Manitoba: vous devez rompre avec la Puissance du Canada, au grand scandale de ces populations. Inutile donc d'imiter plus longtemps la manœuvre de l'autruche cachant sa tête dans le sable pour se croire à l'abri du danger, en refusant de voir ce qui est évident pour tous. Le mouvement qui s'organise au Manitoba est sérieux. Il signifie que justice doit être faite. Les méthodes d'Ottawa ont besoin d'être révolutionnées, et sans retard.

Une lettre d'un correspondant spécial du *Globe* de Winnipeg est intitulée "Les troubles du Manitoba." Mécontentement manifeste dans la province des prairies. Résultat d'une série de bévues. Les cultivateurs auront leurs droits de quelque manière. A bas le monopole! Menaces de détruire les éleveurs et de démolir les voies ferrées. La situation est très sérieuse. Le correspondant dit:

Au cours de toute la controverse acrimonieuse échangée dans la presse du pays à propos du gouvernement, aucun journal n'a déployé une connaissance plus approfondie des besoins de notre pays que le *Globe*; aussi n'a-t-il pas outrepassé le but en prédisant: qu'à moins qu'un bon gouvernement ne nous soit immédiatement garanti, notre position dans la Confédération deviendra de jour en jour une simple matière de forme; jusqu'à ce que finalement nous nous débarrassions de ce joug monotone et cherchions quelque forme de gouvernement plus conforme à nos aspirations. Il n'y a pas de doute que les Canadiens sont un peuple loyal; ils aiment leurs institutions et leurs traditions, mais aussi bien ils sont gens de bon sens et ne permettront point de voir se tourner contre eux-mêmes, l'application de leurs généreux sentiments; ni de se voir forcés à l'inaction quand un autre peuple loyal cherche continuellement à accomplir leur ruine.

Il est passé le temps où, par une singulière perversion, les formes de gouvernement étaient adorées pour elles-mêmes; et tout Canadien, du moins, a appris que les gouvernements sont faits pour subvenir aux besoins de l'humanité, et non les hommes pour la gloire des gouvernements. Le temps est venu d'éparpiller aux quatre vents du ciel les vieilleries d'autrefois, et de doter le pays d'un système de gouvernement

qui soit plus en rapport avec ses besoins. Et c'est spécialement le cas pour le Manitoba et le Nord-Ouest. Le pays est jeune; la population se compose de toutes les nationalités; les gens sont venus ici pour faire de l'argent. Nous sommes indépendants des provinces de l'Est. Nous ne sommes pas indépendants des Etats-Unis.

Je termine ces longues remarques, plus long que je ne l'eusse désiré. Je ne suis pas dans l'habitude, comme toute la députation le sait, de faire de longs discours. De fait, j'ennuie rarement cette Chambre de mes discours. J'ai été long, cette fois, c'est vrai, mais chacun admettra que le sujet est important; chacun admettra de plus qu'il est neuf. Je n'ai pas été aussi long que le chef de l'opposition qui y a pris sept heures et n'a cependant pas touché à la question des sauvages, élément important dans l'examen de toute la question. Je ne puis pas clore mes remarques sans faire au gouvernement un appel, qui, je l'espère recevra une considération favorable: c'est qu'il exerce sa clémence en faveur des prisonniers actuellement sous les verroux à Régina. J'ai déjà fait observer que ces pauvres Métis et ces sauvages ne sont pas, après tout, aussi à blâmer que le grand organe du parti libéral de ce pays. Je ne veux faire allusion à aucun cas spécial. Je me suis soigneusement abstenu de faire au sujet de Riel aucune observation qui pût empirer sa situation. Je ne fais pas un appel spécial pour lui, mais je demande que le gouvernement exerce sa clémence envers tous ces prisonniers. Nous avons un grand exemple de clémence de la part d'un gouvernement qui n'a pas aussi bien traité les sauvages que le gouvernement canadien ou le gouvernement anglais. Que fit-on, il y a quelques années, lorsqu'on persuada à Bouff-Assis et à ses guerriers de retourner dans leur réserve sur le territoire américain? Jean-Louis Légaré, un Métis,—car on sait que les Métis ont toujours une grande influence sur les sauvages,—fut chargé par le gouvernement des Etats-Unis de ramener les Sioux, qui avaient commis tant de déprédations, de meurtres, d'assassinats, de massacres; et non seulement on pardonna aux membres de la bande de Bouff-Assis, mais on pardonna à celui-ci même, et sans condition aucune. Aujourd'hui il est sur sa réserve, sur le territoire américain, et il se conduit aussi paisiblement que n'importe quel citoyen de l'Union américaine. Résumons les faits dans ce cas-ci: On nous demande de voter non-confiance dans le gouvernement à raison de sa politique dans le Nord-Ouest. On nous demande de déclarer par notre vote que l'opposition doit venir occuper les banquettes ministérielles et conduire les affaires du pays. En d'autres termes, on nous requiert de condamner le gouvernement à cause des traitements qu'il a fait subir aux sauvages. On nous demande en sus de condamner le gouvernement dans sa politique à l'égard des Métis et des colons blancs.

Je ne puis, M. l'Orateur, voter en faveur de cette motion. Je crois que le gouvernement mérite beaucoup d'éloges pour avoir établi la loi et l'ordre dans un territoire aussi considérable, qui n'était qu'un désert il y a seulement quinze ans. Il a droit aux remerciements du pays pour avoir amoné des résultats aussi importants sans verser une goutte de sang. Les événements de ces derniers mois, que nous déplorons tous, ne doivent pas nous alarmer. La rébellion s'est bornée à un petit nombre de Métis français et de sauvages, et ne s'est étendue que sur une superficie peu considérable, environ 20 ou 25 milles carrés. Les rebelles ont été vaincus après de fortes pertes de vie et de biens, c'est vrai, mais la loi et l'ordre ont été rétablis, et je dirai au gouvernement: Continuez votre politique d'instruction pour les sauvages du Nord-Ouest; continuez à leur donner des instructeurs d'agriculture, des écoles communes et des écoles industrielles. Sous ce rapport, cependant, je vais hasarder une suggestion. Je pense qu'il est de la plus haute importance que tous ces instructeurs aient quelque chose de commun avec les sauvages confiés à leurs soins, et je dis en conséquence que s'il y a possibilité de trouver des instructeurs d'agriculture ou des maîtres d'école qui parlent le langage des sau-

vages placés sous eux, ils doivent être choisis de préférence. Je vais plus loin. Je prendrai le conseil donné par le premier ministre en 1883 :

Eh bien, je pense que je puis presque demander à l'honorable député de prendre connaissance du rapport sur ces écoles, où il verra qu'il est plus ou moins question de leur succès. Je crois cependant que ces écoles réussissent suffisamment, celles surtout qui sont sous les soins de corporations religieuses, catholiques ou protestantes. Elles réussissent mieux, je crois, que les écoles purement séculières, dont les maîtres, des hommes honnêtes et qui font leur devoir, sont guidés naturellement par le désir de vivre et de faire vivre leurs familles. La contrainte morale du clergé, catholique ou protestant, est bien plus grande. Il est animé de motifs plus élevés que n'importe quel instructeur laïque. L'éducation laïque est une bonne chose pour les blancs, mais quand il s'agit des sauvages, la première chose à faire c'est de les rendre meilleurs, et si c'est possible d'en faire de bons chrétiens, au moyen du frein moral, et en utilisant ce besoin instinctif du culte qui se retrouve chez tous les peuples, qu'ils soient civilisés ou non.

J'espère que la commission qui siège actuellement dans le Nord-Ouest, dans le but de juger les réclamations des Métis au sujet des terres, ne se contentera pas de rendre justice sous ce rapport, mais qu'elle examinera aussi quelle indemnité il convient de payer aux colons qui ont éprouvé des pertes par suite de la rébellion, et s'assurera du montant des dommages soufferts par la population blanche, afin que nous les connaissions à la prochaine session et qu'un crédit soit voté par le parlement. Je dirai, de plus, que je ne me réconcilie pas tout à fait avec cette idée que le Métis doit être considéré ou comme un sauvage ou comme un blanc. Je crois qu'on devrait le prendre pour ce qu'il est, pour le trait-d'union entre le sauvage et le blanc; c'est pourquoi j'espère que le gouvernement accordera aux Métis quelques-uns des avantages qui ont été accordés aux sauvages, — un peu des grains, des semences et des instruments aratoires dont ils ont besoin pour se familiariser avec l'agriculture. Je n'ai plus qu'une remarque à faire. On pourra dire que les familles des Métis des districts affligés ne sont pas dignes d'égards. Je crois, M. l'Orateur, qu'il y a dans ces districts nombre de Métis qui sont restés fidèles au gouvernement et aux institutions du Dominion; mais, qu'il y en ait eu ou non, j'espère que le gouvernement n'oubliera pas les femmes et les enfants sans asile, mais fera quelque chose pour les empêcher de mourir de faim. Le *Mail* vient de publier une lettre du père André, où il dit :

Quel triste spectacle j'ai vu l'autre jour en visitant cette même paroisse de Saint-Antoine! Les cottages que j'avais tant admirés l'année dernière étaient pour la plupart brûlés jusqu'au sol; ce qui restait des autres n'était que débris, les portes et les fenêtres étaient brisées. Les champs et les jardins étaient sans culture; le bétail et les chevaux étaient partis, sauf quelques-uns, qui ne valaient pas la peine qu'on les emmenât. Partout où je suis allé, j'ai vu des preuves terribles de malheur et de pauvreté. Ça été une dure épreuve pour moi. Bon nombre de maisons n'avaient pas d'occupants; les propriétaires étaient morts ou partis; et en voyant toutes ces ruines autour de moi, je n'ai pu retenir mes larmes, tant j'avais de chagrin dans le cœur. Qui aurait pu ne pas être touché de compassion à la vue de ces pauvres et malheureuses femmes, entourées de leurs enfants, qui venaient pour me rencontrer et me serrer la main? Elles étaient la peinture vivante de la malpropreté et de l'abandon, en haillons, et le cœur brisé. Les petits enfants n'avaient pas un aspect moins pitoyable. Ils étaient là, debout devant moi, pleurant de toutes leurs forces, et me racontant tous les épouvantables malheurs qui avaient fondu sur eux. Ils avaient perdu toutes leurs hardes au sac de Batoche, et quand ils revinrent chez eux, ils trouvèrent que tous leurs meubles avaient été brisés en pièces et leurs maisons lais-ées les murs nus. Ils étaient là, destitués de tout, menacés de mourir de faim si des secours n'arrivaient bientôt. Ajoutez à cela que ces pauvres femmes pleuraient pour la plupart leurs maris et leurs fils morts, ou jetés dans la prison de Régina en attendant leur procès, et vous vous formerez une idée jusqu'à quel point ces malheureux méritent notre compassion.

Je n'ai maintenant qu'à signaler ce qui me paraît être une nécessité dans le Nord-Ouest. La police à cheval a montré son utilité; il n'y a pas de doute qu'il faut une garde quelconque pour protéger les colons blancs contre les attaques des sauvages; mais je me demande si nous ne pourrions pas vraiment former une meilleure force que la police à cheval, en la choisissant parmi les meilleurs membres de celle-ci, parmi ceux de la milice, et, j'ajouterai, parmi les Métis. Je lis dans une récente communication adressée de Saint-Boniface au *Mail* :

M. GIROUARD

Quel malheur que le gouvernement fédéral ne trouve pas moyen de former un corps de Métis pour faire la police des plaines! Le général Middleton peut témoigner de leur valeur et de leur endurance, et je suis certain que nos braves troupes leur donneront aussi leur juste part d'éloges. A Edmonton, une petite troupe de Métis loyaux, organisés sous la direction de l'évêque Grandin, rend d'admirables services; ces hommes n'ont pas leurs pareils comme éclaireurs. Une division ou deux de Métis fortifieraient considérablement la police à cheval du Nord-Ouest, et contribueraient à relever le prestige de ce corps aux yeux des sauvages. La question est certainement digne de l'attention du gouvernement. Le père Dugas, de cet archidiocèse, a publié sous forme de livre plusieurs admirables histoires touchant les Métis que les employés d'Ottawa ayant charge de la police devraient lire. Elles les convaindraient, s'ils avaient encore besoin de conviction après les derniers événements, qu'il n'y a pas de meilleure étoffe pour l'infanterie montée que le Métis."

Je prierais maintenant les colons blancs d'avoir un peu de patience. Ils ne doivent pas oublier tous les sacrifices que les anciennes provinces se sont imposés pour eux; ils doivent se rappeler que depuis dix ans toutes les ressources du pays ont été consacrées au développement de leur contrée; ils ne doivent pas perdre de vue que nous avons dépensé des millions et des millions pour construire le chemin de fer du Pacifique, pour arpercer cet immense territoire, et pour y ouvrir des bureaux de terres et des bureaux d'enregistrement; ils ne doivent pas oublier que nous avons suspendu les grands travaux publics des anciennes provinces dans ce but, en particulier l'élargissement de nos canaux. Ils ont sans doute des griefs, nous en avons aussi dans nos vieilles provinces; mais ils jouiront d'ici à longtemps de tous les raffinements de la civilisation, et avec un peu de patience et des ménagements, le Canada se développera au point d'être un pays fortuné pour tout le monde, non dans les vieilles provinces, mais aussi le Manitoba et le Nord-Ouest.

M. CAMERON (Huron) : J'ai trop de respect pour les aises et le confort des membres de cette Chambre, et j'aime trop mes aises et mon confort pour faire à cette heure avancée de la nuit, sur la fin de la session, et en plein milieu de la canicule, un discours verbeux de six heures et vingt minutes, comme l'a fait l'honorable préopinant, un discours dont les dix-neuf vingtièmes ont autant de rapport au sujet que l'on discute que le cheval crépu de Barnum en a avec sa princesse circassienne. L'honorable député nous a dit, au commencement de son discours, qu'il ne connaissait rien du Nord-Ouest, des Métis, de leurs réclamations, de leurs griefs ou de leurs intérêts. Il nous a dit qu'il s'était mis à étudier cette question, et jusqu'alors ses sympathies avaient toujours été pour les Métis. Il a consacré deux ou trois mois à l'examen de la question du Nord-Ouest et des réclamations des Métis, et son discours de ce soir nous a fait connaître le résultat de ses études. L'honorable député a justifié la conduite du gouvernement sous ce prétexte que le gouvernement précédent n'avait pas déployé dans le règlement des réclamations des Métis toute la diligence dont il aurait dû faire preuve selon lui. Voici le raisonnement de l'honorable député : de ce qu'un homme du nom de Mackenzie a commis, il y a sept ou huit ans, quelque acte de négligence depuis longtemps pardonné, il s'ensuit qu'un homme du nom de Macdonald, qui depuis sept ans a obstinément refusé de s'occuper des réclamations des Métis, ce qui a eu pour conséquence l'effusion du sang et des pertes de vie, doit échapper à la justice. L'honorable député nous a dit que le bison disparaît rapidement des plaines de l'ouest; que c'est la disparition de cette source d'approvisionnement, sur laquelle les Métis et les sauvages devaient compter dans une grande mesure, qui a été la cause de la rébellion, que c'est l'ancien gouvernement qui a fait disparaître le bison, et que par conséquent c'est l'ancien gouvernement qui est responsable de la récente insurrection dans les territoires du Nord-Ouest. Tel est le raisonnement de l'honorable député, et il est à peu près aussi logique que toutes les réponses que l'on a faites aux accusations portées contre le gouvernement par mon honorable ami le député de Durham-Ouest (M. Blake). L'honorable préopinant a dit que nous n'avons pas de raisons

pour nous plaindre du gouvernement actuel. Il nous demande ce que le gouvernement n'a pas fait, et il répond en disant : voyez ce qu'il a fait ; il a ouvert des bureaux d'enregistrement et nommé des régistrateurs ; il a ouvert des bureaux des terres et nommé des agents ; il a créé des charges d'instructeurs d'agriculture et les a remplies avec des instructeurs d'agriculture. C'est précisément là qu'est la faute : il a créé beaucoup d'emplois et il a pris bon soin de les remplir. Mais il y a une chose qu'il n'a pas faite : il n'a pas pris en considération les réclamations des Métis, il n'a pas redressé leurs torts, et ce n'est pas les satisfaire que de leur dire : vos griefs ne sont pas redressés, c'est vrai ; vos plaintes n'ont pas été prises en considération, — mais nous avons nommé des régistrateurs, des instructeurs d'agriculture, des maîtres d'école, des agents de terres, des sous-agents, et des sous-agents dans le Nord-Ouest, et par conséquent vous devriez être contents.

C'est ainsi que l'on raisonne de l'autre côté de la Chambre. L'honorable préopinant a esquissé d'une manière intéressante l'admission du grand Nord-Ouest dans la Confédération ; mais je suis persuadé que les Métis du Nord-Ouest dont il est l'ami, je suppose, seraient plus intéressés en obtenant quelque secours et une amélioration quelconque de l'état dans lequel ils sont maintenant par suite de la négligence et de l'inconduite du gouvernement actuel. Il nous a, très correctement sans doute, cité la superficie de chaque district provisoire dans le Nord-Ouest. Mais ce que les Métis veulent, c'est la superficie de leurs fermes, non celle des provinces. Il nous a dit quelque chose des titres des sauvages, mais ce que le Métis veut c'est un titre pour sa propre terre. Que lui font les titres des sauvages, éteints ou non ? Ce qu'il demande, c'est que ce gouvernement-ci lui donne ses titres à la terre qu'il a possédée depuis vingt ans, et que, dans certains cas, son père a possédée avant lui, lequel titre est aujourd'hui encore entre les mains de la Couronne. L'honorable préopinant a cherché à créer un sentiment d'aménosité contre le parti libéral en disant que le malheureux Riel et les autres Métis qui sont en prison dans le Nord-Ouest ont été privés de leur droit d'avoir un procès devant un jury mixte, et en en faisant porter la responsabilité à l'ancien gouvernement. J'ai cependant dans la main la loi en vertu de laquelle ces hommes vont être jugés, et elle a été passée en 1880, sous cette administration-ci, alors que l'honorable préopinant faisait partie de cette Chambre et appuyait le gouvernement ; et si les Métis du Nord-Ouest sont privés du droit que la loi donne à certaines classes d'être jugés par un jury mixte, la faute et la responsabilité en sont entièrement à la droite et aux députés qui sont les amis des Métis à la façon de l'honorable préopinant. Celui-ci (M. Girouard) a perdu sa cause dès le commencement de son discours. Il a admis que les Métis avaient des griefs, mais, a-t-il dit, pas des griefs suffisants pour les justifier de se révolter. Qui a dit qu'ils en avaient ? Qui a fait cette déclaration ? Est-ce quelque honorable député de l'opposition ?

Plusieurs DÉPUTÉS : Oui.

M. CAMERON (Huron) : Non ; aucun député de l'opposition n'a déclaré que les Métis avaient des griefs qui pouvaient justifier leur rébellion. Mais l'honorable préopinant a admis qu'ils avaient des griefs non redressés, et c'est ce dont s'est plaint par sa motion mon honorable ami le député de Durham-Ouest (M. Blake). Leurs griefs existaient depuis longtemps. Vous, les ministres et les députés ministériels, par votre apathie, par votre négligence, par votre inconduite criminelle, en refusant de redresser ces griefs, vous êtes devenus responsables des conséquences. Quand l'honorable préopinant s'est levé, après avoir parié qu'il ferait un discours de six heures et vingt-cinq minutes, les honorables députés de la droite ne l'ont pas traité d'obstructionniste. Ils nous avaient accusés de faire de

son véritable jour leur inique bill des franchises, mais quand à la suite d'un pari d'un panier de champagne, un des leurs a pris six heures et vingt-cinq minutes de notre temps pour gagner ce pari, ils n'ont pas soufflé mot de l'obstruction. Ce que nous disons, c'est que les Métis, les sauvages et les blancs du Nord-Ouest, mais surtout les Métis, ont eu pendant des années des griefs qui auraient dû être pris en considération et redressés, et que le gouvernement du jour est capable de ne les avoir ni étudiés ni redressés, et qu'il est responsable de toutes les conséquences de son inconduite, de sa maladministration et de son ineptie, et nous ne disons rien de plus. J'ai écouté le discours du premier ministre avec toute l'attention que méritaient et l'homme et l'événement. Je savais que le premier ministre passait en jugement devant le parlement de son pays, et, connaissant quelque chose de la cause, des réclamations et des griefs des Métis, j'avais hâte de savoir quelle justification il invoquerait en réponse à la formidable accusation portée contre lui par mon honorable ami le député de Durham-Ouest ; et je dois dire que je n'ai jamais entendu défense plus inconséquente et plus illogique que la sienne. J'ai défendu plusieurs prisonniers dans mon temps, et j'avoue honnêtement que si on m'avait demandé de présenter une défense pareille à celle-là, j'aurais aussitôt abandonné la cause et j'aurais fait comme l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard), je l'aurais conseillé de plaider coupable à l'accusation portée contre lui. Qu'a dit en effet le premier ministre ? Il a dit que la rébellion était due à la désaffection des Métis pour le régime canadien, et ensuite que les blancs, animés de motifs égoïstes et sordides, ont poussé les Métis à se révolter. Il a dit en troisième lieu que les Métis avaient été incités à l'insurrection par les grits du Canada.

Plusieurs DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez.

M. CAMERON (Huron) : Non, M. l'Orateur. Je dis qu'ils ont été poussés à la révolte par les torys ; les torys ont volé tout ce qui pouvait se voler dans le Nord-Ouest, depuis les terres à bois jusqu'à la plus pauvre petite sablonnière, et ils n'étaient pas encore satisfaits de leurs anciens vols. Si quelqu'un a incité les Métis à se révolter, ce sont les torys, qui ont vendu leur foin pour nourrir les chevaux de nos troupes \$400 la tonne, et qui, depuis le président d'une compagnie de terres jusqu'au plus humble partisan du premier ministre, ont loué leurs chevaux \$10 par jour. Si quelqu'un s'est engraisé des malheurs du pays, c'est le parti tory. L'honorable préopinant nous a dit que les Métis n'avaient pas de griefs dignes de ce nom, et par conséquent n'auraient pas dû se soulever ; que les Métis étaient les esclaves des blancs du district de Prince-Albert, et qu'il ne convenait pas de leur donner leurs terres ou leurs serps parce qu'ils seraient dépensés et gaspillés en très peu de temps. Il a oublié de nous dire qu'après que le sang humain eut été versé, après que des vies eurent été sacrifiées, après que les ruines, la désolation et la mort furent réparées au loin, le premier ministre a envoyé des commissaires pour s'enquérir des réclamations des Métis et pour leur donner non seulement des terres et des serps, mais même plus qu'ils n'avaient jamais demandé auparavant. Il nous a dit qu'aucun Métis dans le Nord-Ouest n'a été troublé ni opprimé, que les Métis avaient leurs terres et leurs maisons, et que c'étaient tout ce qu'ils voulaient ; mais il a oublié d'ajouter que quelques-uns des sociétés de colonisation, créations de sa triste folie et esclaves de ses desseins politiques, avaient signifié aux Métis de délaisser leurs fermes. Il a oublié de nous dire que ces Métis n'avaient ni leurs terres ni leurs maisons, et que c'était précisément ce dont ils se plaignaient. Ils étaient de simples locataires sous bon plaisir ; ils étaient soumis à la volonté du gouvernement ou de la société de colonisation, qui avait été assez heureuse pour se faire octroyer partie de leurs terres par ce gouvernement libéral, j'entends libéral pour ses partisans. L'ho-

norable député de Durham-Ouest (M. Blake) a ouvertement et courageusement accusé le premier ministre et ses collègues d'être les auteurs de cette terrible insurrection et de toutes ses conséquences, grâce à leur inaction et à leur mauvaise administration. De quelle manière l'honorable premier ministre a-t-il repoussé l'accusation, je le demande ? A-t-il même répondu ? A-t-il essayé une défense logique ? Eh bien, je défie quiconque a entendu le premier ministre de dire exactement sur quel terrain il s'est placé pour justifier son mode de défense. Il a répondu : je mets à la charge du parti grit, du parti libéral qui est en Chambre et hors de la Chambre, toutes les conséquences de cette rébellion ; je l'accuse d'avoir incité, conseillé, induit les Métis des territoires du Nord-Ouest à prendre les armes contre le pouvoir souverain du Dominion. Mais il a oublié de nous dire que pendant sept longues années, comme l'a fait remarquer mon honorable ami le député de Durham-Ouest, ces gens-là avaient présenté leurs réclamations avec instance, avaient pressé le gouvernement de redresser leurs griefs sans avoir pu obtenir justice. Je pense que sans effort d'imagination, cela doit suffire, aux yeux de ceux qui connaissent l'esprit, le tempérament, le caractère et les dispositions particulières des Métis, pour expliquer comment ils ont pris les armes contre le gouvernement.

L'honorable premier ministre a dit que toutes les conséquences de la rébellion sont imputables au parti libéral. Mais il ne nous a pas dit à quel parti politique appartenaient ceux qui ont pris une part active dans ce terrible soulèvement qui vient heureusement d'être apaisé. Nous a-t-il dit la couleur politique de Louis Schmidt, un homme selon son cœur, un homme en qui il avait une confiance si illimitée qu'il l'a nommé à un emploi lucratif sous la couronne, un homme qui garde encore cet emploi, je pense, et qui, tout en étant un employé salarié de ce gouvernement tory, était le secrétaire particulier et le secrétaire d'Etat de M. Louis Riel, le gérant des affaires du grand Nord-Ouest. Le premier ministre a oublié de nous dire quelle est la politique de M. Dumas, un autre homme qu'il a nommé à un emploi lucratif sous la couronne et dans le service du gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest, et qui était en même temps un des conseillers de Riel. Il a aussi oublié de nous indiquer la couleur politique de M. Istister. Je ne le connais pas, je ne sais quelle était sa politique ; je sais seulement qu'il était l'un de ceux qui ont décidé Louis Riel à laisser sa demeure dans le Montana, et à entreprendre la lutte pour revendiquer les droits des Métis dans les territoires du Nord-Ouest, et le premier ministre a oublié de nous dire qu'il lui a offert une position, un emploi lucratif sous la couronne. Il a encore oublié de nous parler de l'allégeance politique de M. Gabriel Dumont, le commandant en chef de l'armée rebelle dans le Nord-Ouest, un homme que pour ma part je respecte profondément, quelle que puisse être sa politique, un homme qui n'a pas voulu se vendre, mais qui voyant que ses compatriotes étaient opprimés, était décidé à sacrifier sa vie pour leur défense. Cet homme a obtenu des faveurs de ce gouvernement. Il a pris le bail du passage de la Saskatchewan vis-à-vis chez lui. Plus que cela, c'était un lecteur assidu de la *Minerve*, dont le directeur s'est vanté que Dumont souscrivait à son journal et le payait depuis nombre d'années, et je sais qu'un bon grit ne lit pas la *Minerve*. On peut donc mettre M. Dumont au nombre des partisans du gouvernement. Le premier ministre, après avoir dit que la rébellion a été suscitée par le parti grit, a oublié de nous dire qui a été le chef de la révolte dans le Nord-Ouest, il a omis de dire quoi que ce soit de M. Riel, l'ami de cœur et le compagnon de l'honorable député, l'allié et l'ami politique du premier ministre depuis quinze ans, son collaborateur à l'œuvre conservatrice, un homme qui a rendu dans le passé des services au gouvernement et qui en a reçu des faveurs en retour. Quand, il y a douze ans, un des collègues de l'honorable premier ministre fut défait chez lui, qui est-ce qui abandonna sa candidature dans le comté de Provencher afin que le col-

M. CAMERON (Huron)

lègue du premier ministre pût avoir un siège dans le parlement canadien ? M. Louis Riel. Grâce à M. Riel, ce collègue eut un siège, et après son élection, qui est-ce qui lui adressa un télégramme de félicitations, si ce n'est M. Louis Riel, M. A. Lépine et M. Joseph Royal. Ces hautes parties contractantes ont échangé d'autres faveurs. Pour qui, il y a déjà longtemps, le premier ministre a-t-il plongé la main droite jusqu'au coude dans la bourse du peuple pour prendre \$1,000 appartenant au peuple et les envoyer, par le canal d'un vénérable dignitaire de l'église, à ce traître, à ce conspirateur, à ce meurtrier aux mains sanglantes, afin qu'il pût fuir la justice offensée de son pays et échapper aux limiers de la loi qui étaient sur ses traces ? Le premier ministre envoya cet argent à Louis Riel, et pourtant l'on dit —

M. SPROULE : Parlez-nous de l'amnistie !

M. CAMERON (Huron) : Oui ; je vais en parler. Cette interprétation fait voir que l'honorable député en sait peu de chose. Est-ce que le vénérable archevêque de Saint-Boniface n'a pas déclaré sous serment —

M. BOWELL : Non.

M. CAMERON : Oui, déclaré sous serment qu'il avait reçu du gouvernement qui a précédé celui de Mackenzie la promesse que les coupables des territoires du Nord-Ouest seraient amnistiés. La commission d'enquête a obtenu la preuve que le premier ministre et ses collègues, y compris le ministre des travaux publics, avaient promis une amnistie à ces traîtres et à ces rebelles du Nord-Ouest, et cependant l'honorable député parle de l'amnistie comme si elle avait été promise par le ci-devant gouvernement. S'il voulait seulement se donner la peine de lire les documents publics, il verrait qui c'est qui a promis l'amnistie. L'honorable député de Durham-Ouest a courageusement accusé le premier ministre de négligence, de retards dans l'examen des demandes des Métis des territoires du Nord-Ouest. Quelle réponse lui a-t-on faite ? On a produit une dépêche envoyée par mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills) à l'autorité compétente dans le Nord-Ouest, et dans laquelle il était dit que sous certains rapports les Métis devaient être précisément dans le même position que les blancs. Après avoir soigneusement étudié les demandes faites, je n'hésite pas à dire que si elles leur avaient été accordées il y a sept ans par ce gouvernement incapable et indolent, les Métis du Nord-Ouest auraient été parfaitement contents. Mon honorable ami le député de Durham-Ouest a accusé le premier ministre d'une négligence crasse de ses devoirs en ne reconnaissant pas plus tôt la justesse des réclamations des Métis. Et quelle a été la réponse du premier ministre à cette accusation ? celle-ci : L'honorable député de Huron-Ouest a adressé une lettre aux départements publics pour leur signifier de ne pas émettre de patentes pour certains morceaux de terre avant l'acquit de certains droits qu'il avait contre eux.

Le premier ministre a voulu créer une fausse impression ; il a voulu faire croire à la Chambre que je spéculais d'une façon ou d'une autre sur les réclamations des Métis, et que quelques-unes de celles-ci m'appartenaient et que j'avais signifié au département de ne pas accorder de lettres patentes avant qu'elles eussent été réglées. S'il avait été honnête, l'honorable ministre aurait racorté les faits. Il les connaissait. Il savait qu'en 1882 deux jeunes gens laissaient mon comté pour aller s'établir sur les terres de la Mâchoire-d'Orignal. Il savait que ces jeunes hommes s'étaient efforcés pendant plusieurs années, mais en vain, d'obtenir de ce gouvernement, du premier ministre et de ses employés, la reconnaissance de leur droit à la terre sur laquelle ils s'étaient établis. Il savait qu'en 1883, dans une de mes visites au Nord-Ouest, j'avais revu ces jeunes gens que je connaissais depuis plusieurs années. Ils se montrèrent décidés à quitter un pays où ils ne pouvaient obtenir justice du gouvernement, mais ils y restèrent sur mon avis. Le premier ministre savait tout cela, car, pendant la der-

nière session, quand j'ai amené cette question devant la Chambre, le premier ministre a loué la conduite que j'avais tenue vis-à-vis des colons de la région de la Mâchoire-d'Original. Connaissant ces jeunes gens, et ne désirant pas les voir abandonner le pays ni la terre sur laquelle ils s'étaient établis, et dans le but de les décider à rester, je leur avançai une somme d'argent considérable afin de bâtir des maisons sur leurs emplacements, d'acheter des chevaux, des bœufs, des voitures et les instruments aratoires nécessaires. Grâce à moi, ces jeunes gens restèrent dans le pays et je pris un privilège sur la terre pour garantir mon prêt. Y avait-il quelque mal à cela? Non. Cependant le premier ministre veut faire croire à cette Chambre qu'il y a quelque chose de louche dans ce que j'ai fait là. Je dis que si la conduite du gouvernement dans ses rapports avec les colons du Nord-Ouest avait été aussi franche que la mienne vis-à-vis de ces jeunes gens, il n'y aurait pas eu de rébellion. Mon honorable ami le député de Durham-ouest (M. Blako) a fait voir que grâce à la négligence grossière et à la mauvaise conduite du gouvernement, qui n'a pas redressé les torts du peuple du Nord-Ouest, les Métis sont devenus mécontents, inquiets, et se sont soulevés. Le premier ministre lui a répondu en brandissant, à grand renfort de voix, comme s'il avait découvert quelque chose d'incroyable, une lettre écrite par mon honorable ami à un nommé Brown. Eh bien, qu'y a-t-il dans ce fait d'avoir écrit une lettre à un homme qui s'appelle Brown? Tout le monde sait que pendant quatre mois mon honorable ami a essayé d'arracher à l'honorable premier ministre les documents qui auraient fait la lumière sur les rapports de ce gouvernement avec les Métis des territoires du Nord-Ouest, et que pendant quatre mois il a failli d'une manière signalée à induire le premier ministre à déposer ces pièces devant la Chambre. On les lui a promises puis refusées, on les lui a refusées puis promises, et on les a on fin de compte déposées en les mutilant, et même des documents de la plus haute importance n'ont pas été produits du tout.

Le premier ministre avait hier soir en sa possession l'une de ces pièces qu'il a refusé de produire et il en a lu un extrait de son siège en Chambre. Il a refusé de les soumettre à la Chambre pour qu'elle en prit connaissance, mais il voulait bien s'en servir pour étayer ses raisonnements. Ce nommé Brown, sachant que mon honorable ami persistait à chercher des renseignements, lui écrivit qu'il avait été dans le Nord-Ouest et qu'il connaissait les affaires et les difficultés de ce pays. Mon honorable ami lui répondit, et Brown écrivit de nouveau, lui demandant un billet de passage jusqu'à Ottawa, et lui disant qu'il voulait un emploi, mais ne voulait pas que son nom fut connu avant qu'il eût reçu ce emploi. Mon honorable ami lui répondit qu'il ne pouvait pas lui envoyer de billet de passage, ni, vu sans dire, lui donner un emploi, mais qu'il ne mentionnerait pas son nom jusqu'à ce qu'il eût un emploi, quel qu'il fut. Il ne lui envoya pas de billet de passage. Brown est venu ici. Qui l'a amené ici? N'est-il pas connu qu'un des whips ministériels lui a procuré un billet et l'a fait venir ici? Il est venu ici et c'est avec lui que l'on répond à l'accusation de l'honorable député de Durham-Ouest. Qu'est devenue cette lettre? Comment le premier ministre se l'est-il procurée? Quel prix en a-t-on payé? Combien le premier ministre a-t-il payé à Brown pour l'avoir? M. l'Orateur, où en sommes-nous réduits? Le gouvernement du Canada est-il rendu assez bas, est-il tellement dégradé qu'il se fasse espion et mouchard, qu'il entre dans la brigade du crachoir pour ramasser des bouts de papiers et des lettres dont il étalera la teneur devant la Chambre en réfutation des accusations de mauvaise administration grossière portées contre lui? Je le répète, M. l'Orateur, comment l'honorable premier ministre est-il venu en possession de cette lettre? Combien l'a-t-il payée? Le gouvernement a-t-il de nouveau violé la confiance reposée en lui et trafiqué de quelque emploi public pour prix de cette lettre? A-t-on donné une place à Brown?

S'il n'en a pas, lui en a-t-on promis une en retour de cette lettre? Le gouvernement croit-il qu'il soit de bonne guerre de se servir de lettres privées écrites par des particuliers à un individu en dehors du parlement, et de troquer un emploi dans le service public du pays contre l'acquisition de cette lettre?

Que cette lettre, M. l'Orateur, fasse grand bien à l'honorable ministre! Elle ne dit rien, elle ne prouve rien. Maintenant, M. l'Orateur, cette question de l'insurrection du Nord-Ouest est importante, grave. Il arrive rarement dans l'histoire d'un pays que l'on trouve son gouvernement mis en accusation comme le nôtre l'est en ce moment-ci. Il est accusé des pires crimes qu'un gouvernement puisse commettre. Selon moi, voici la question la plus sérieuse qui ait été soumise à ce parlement ou à tout autre parlement. La motion de mon honorable ami le député de Durham-Ouest attaque de la manière la plus formelle la politique du gouvernement dans les affaires des Territoires du Nord-Ouest. Elle consure la conduite du premier ministre du Dominion, alors qu'il était ministre de l'intérieur, ainsi que celle des employés nommés par ce gouvernement-ci, dans l'administration des affaires des territoires du Nord-Ouest. Il est vrai que la consure est couchée en termes doux et modérés, mais tout de même elle s'en prend à la conduite et aux actes des messieurs qui siègent sur les banquettes du tréor en ce qui concerne les affaires du pays dans les Territoires du Nord-Ouest. Elle les tient responsables de la récente insurrection, directement responsables au peuple et au parlement pour l'effusion du sang et les pertes de vie. Je vais maintenant jusqu'à dire, sans emportement, qu'il n'y a pas un homme qui puisse étudier à tête reposée tous les témoignages et tous les faits cités par mon honorable ami le député de Durham-Ouest et mon honorable ami le député de Québec-Est, ainsi que ceux que je me propose de mettre devant le parlement, qui ne tiennent le gouvernement responsable de ces malheurs. N'est-ce pas un fait étrange que dans l'histoire du pays il se rencontre deux rébellions ayant eu lieu sous l'administration du premier ministre actuel? On sait, M. l'Orateur, que l'histoire se répète. Les mêmes causes produisent les mêmes effets. J'affirme que la rébellion de 1869 a été le résultat de l'apathie, de l'insouciance, de l'indifférence, de l'inconduite, de la mauvaise administration du premier ministre et de ses collègues. J'affirme que la rébellion récente a été la conséquence directe de la négligence, de l'inconduite, de la mauvaise administration et du refus de régler les réclamations et de faire un examen des griefs, et j'ajoute que les faits appuient mon assertion sans possibilité d'erreur. Les questions que nous avons à sérieusement étudier au seul même de ce débat sont celles-ci: Les Métis des Territoires du Nord-Ouest qui ont recouru aux armes contre le pouvoir souverain du Dominion, les colons blancs qui ont sympathisé avec les Métis dans une certaine mesure, les sauvages qui se sont enfin joints aux Métis pour se révolter, avaient-ils des plaintes, des griefs, des torts qui sont restés sans redressement de la part du gouvernement du pays, après avoir été portés à sa connaissance, après que l'attention des autorités eut été appelée sur eux, après que leur règlement eut été demandé aussi instamment et rigoureusement que les circonstances permettaient de le faire judicieusement?

D'abord, les Métis avaient-ils des griefs? La chose est admise. L'honorable préopinant a reconnu le fait. Dans la première partie de la session, l'honorable premier ministre a déclaré que les Métis du Nord-Ouest avaient fait plusieurs plaintes, dont plusieurs étaient bien fondées. Si les Métis avaient de justes plaintes, si celles-ci sont restées sans remède, qui est donc responsable d'une rébellion qui a été la conséquence du refus de les prendre en considération et de redresser les torts? Il n'est pas difficile de dire sur qui pèse la responsabilité. Elle ne peut peser sur d'autres que l'administration du jour, coupable de cette négligence, de cette insouciance. Il est vrai qu'à l'instar du premier

ministre, ses organes ont cherché à la jeter sur les épaules du parti libéral, tant dans le parlement qu'en dehors. Je dis qu'ils en ont agi ainsi dans le but de divertir l'attention publique des véritables coupables. Quand la rébellion a éclaté, la presse conservatrice n'a ni insinué ni déclaré que la responsabilité en était au parti libéral, et ce n'a été qu'après réflexion, après que les membres du gouvernement se furent vus sur un terrain glissant, que leur presse a cherché à jeter sur les épaules du parti libéral la responsabilité des événements. Personne ne s'occupe beaucoup de ce que certains organes, les organes stipendiés du chef du gouvernement, comme le *Mail*, la *Gazette de Montréal* et le *Citizen d'Ottawa*, disent sur cette question. Ces journaux sont salariés par le gouvernement et sont tenus de gagner leur pitance. Mais que le premier ministre, peut-être dans un moment de faiblesse, peut-être dans un moment d'excitation, joue le même rôle ignoble et cherche à répudier la responsabilité de sa négligence et de la négligence de ses collègues, de sa propre mauvaise administration et de celle de ses collègues, et cherche à le faire retomber sur le parti libéral, il dépasse les bornes permises par les faits et les circonstances. En plus d'une occasion, nous avons déféré le premier ministre et ses partisans de citer un seul mot proféré par la presse libérale ou par les députés libéraux en Chambre, qui pût prêter le moindre encouragement à la révolte armée. Représentants du peuple réunis en parlement, ayant de graves et importants devoirs à remplir, nous avons, en plusieurs circonstances, averti le premier ministre que la politique dans laquelle il engageait le parlement et le peuple du Canada devait nécessairement créer du malaise, du mécontentement et des troubles dans les territoires du Nord-Ouest. De quelle manière nous a-t-on répondu ? Pensez-vous que le premier ministre a froidement repris sous considération, cette politique qui devait fatalement finir par la dissatisfaction et le mécontentement, sinon par la rébellion.

Non, M. l'Orateur, on nous a assuré que les colons n'avaient aucun motif pour se plaindre, qu'ils étaient contents, satisfaits, et que dans tous les cas ils ne devaient pas s'attendre à être nourris à la cuiller. Nous avons protesté contre cette politique, nous avons averti le gouvernement des résultats fatals qu'elle devait nécessairement avoir. Nous a-t-on répondu en examinant avec calme et sang-froid la condition des affaires dans le Nord-Ouest, en cherchant s'il y avait des griefs non étudiés et des torts non redressés ? Non, on nous a assuré que personne ne se plaignait, que tout le monde était content. L'histoire du passé n'a rien appris au gouvernement, les avertissements du présent ont été pour lui lettre close, et c'est pourquoi je dis que si sa négligence intentionnelle a eu l'insurrection pour résultat, lui seul doit en porter la responsabilité. Quels étaient ces griefs ? De quoi se plaignaient les Métis ? Ils ont fait leurs plaintes ouvertement et courageusement, ils ne les ont pas cachées ; ils les ont proférées à la connaissance de tous et de toutes les manières connues aux peuples qui protestent contre les agissements de leurs gouvernants. Ces griefs duraient depuis longtemps, depuis sept longues et tristes années, et pendant tout ce temps on les avait signalés avec persistance au gouvernement d'Ottawa. Leur prompt règlement était d'une importance vitale pour la paix, le développement et la prospérité du pays. Ils ont été soumis d'une manière pressante à l'attention du gouvernement au moyen de lettres, de mémoires, de pétitions, de représentations, de vœux émis par des assemblées publiques, et par des députations venues d'aussi loin que le Nord-Ouest pour avoir des entrevues avec le gouvernement. Ils ont été instamment recommandés à l'attention du gouvernement en 1883 par le député de Durham-Ouest (M. Blake), qui démontra alors la nécessité de s'en occuper sans retard. Ils l'ont été par moi-même en 1884, de la manière la plus solennelle qu'un parlement connaisse, au moyen d'une motion, lors de la réunion de la Chambre en comité des subsides, alors que je signalai

M. CAMERON (Huron)

quelques-uns des griefs du peuple du Nord-Ouest et que j'avertis le gouvernement des conséquences funestes du refus de s'en occuper sans retard. L'ex-ministre des chemins de fer me répondit qu'il n'y avait ni griefs, ni plaintes ; que chacun était heureux et content, que tout le monde prospérait. Nous voyons aujourd'hui le résultat de cette négligence. Permettez-moi d'examiner pendant quelques instants quels étaient ces griefs. Les honorables députés de Durham-Ouest (M. Blake) et de Québec-Est (M. Laurier) les ont mentionnés. J'attire l'attention sur eux pendant un moment.

Les Métis se plaignaient du système d'arpentage adopté par le gouvernement. Ils voulaient voir les territoires du Nord-Ouest divisés en provinces. Ils demandaient que les Métis du Nord-Ouest reçussent les mêmes considérations et les mêmes avantages que les Métis du Manitoba avaient reçus. N'était-ce pas raisonnable ? Pourquoi ne les a-t-on pas écoutés ? Il y avait d'autres plaintes, peut-être pas aussi sérieuses ; mais cependant d'une importance considérable si l'on songe à la tranquillité et à la prospérité des territoires du Nord-Ouest. On était unanime dans ces territoires pour demander qu'ils fussent représentés dans le parlement. C'est afin de répondre à cette demande que je déposai pendant la session de 1884 un projet de loi qui leur aurait accordé cette représentation. En demandant la permission de présenter ce bill, je fis voir sa nécessité et le danger qu'il y aurait à le rejeter. Comment m'a-t-on accueilli ? Par le silence de l'indifférence— et avec un dédain superbe. Comprenant toujours la nécessité qu'il y a de faire représenter ici la population des territoires, j'ai renouvelé ma tentative à cette session-ci, et lors de la seconde lecture du bill j'ai fait voir de nouveau combien était juste et raisonnable le désir des habitants du Nord-Ouest d'être représentés dans ce parlement, où ils pourraient se trouver en face des autres représentants du peuple, exposer leurs griefs, faire valoir leurs réclamations, et demander à la Chambre le redressement des torts dont ils souffrent. De quelle manière m'a-t-on répondu ? A-t-on accueilli cette demande raisonnable ? Non ; mon honorable ami le ministre des travaux publics a proposé l'ajournement du débat, sachant parfaitement qu'à cette phase de la session, quand le gouvernement s'est réservé presque tous les jours de la semaine, il serait impossible de discuter le bill cette année. C'est ainsi que le gouvernement a encore refusé de se rendre aux justes demandes des colons du Nord-Ouest. Ceux-ci demandaient autre chose. Ils prétendaient que leurs droits de colons n'étaient pas reconnus par le gouvernement ; que celui-ci avait donné à des compagnies de colonisation, à des compagnies de terres, à des compagnies de mines et de pâturages, de vastes portions des territoires du Nord-Ouest qui avaient été occupés par les Métis depuis nombre d'années.

Je le dis maintenant en toute sincérité, qu'un homme examine froidement, honnêtement ces réclamations des Métis, et il sortira de cet examen absolument convaincu de leur justesse. Je ne dis pas que parce que ces réclamations n'ont pas été étudiées et ces griefs redressés, une insurrection à main armée était justifiable ; mais je dis que si quelque chose pouvait justifier une insurrection armée ayant pour but de faire redresser des griefs et des torts, ce serait précisément des torts et des griefs comme ceux-ci que le gouvernement a laissés sept longues années sans s'en occuper.

Maintenant que le sang a été versé, que des vies ont été perdues, et que des foyers ont été dévastés ; aujourd'hui que par tout le Canada des femmes sont devenues veuves et des enfants orphelins, je prédis que les quatre cinquièmes des demandes des Métis seront accordées par le gouvernement. En effet, M. l'Orateur, ne savons-nous pas qu'aussitôt que les Métis eurent pris les armes contre lui, ce gouvernement inapte, incapable, imbecile, pâle de terreur en voyant les suites de son inertie passée, s'est mis à la hâte à

étudier ces griefs et à redresser ces torts auxquels il avait pendant sept longues années refusé de s'intéresser. M. l'Orateur, l'existence de ces griefs a été prouvée par mes honorables amis les députés de Durham-Ouest (M. Blake) et de Québec-Est (M. Laurier). Elle peut être démontrée par une masse de témoignages vraiment étonnante. On peut l'établir au moyen de la presse indépendante, de la presse qui appuie le gouvernement, par les documents officiels de la Chambre, par les réponses faites aux adresses de la Chambre et en obéissance à ses ordres ; or, je dis que lorsque toutes ces preuves établissent la responsabilité du gouvernement, celui-ci ne peut réussir à s'en débarrasser, voyons ce que la presse indépendante du pays a dit de la responsabilité des ministres. *Le Sun* de Winnipeg, dit :

Il y a eu trop de petite politique dans le Nord-Ouest, et l'on peut attribuer une grande partie des troubles actuels à une administration sans compétence et à des rapports trompeurs. Si les représentants du gouvernement dans le Nord-Ouest l'avaient renseigné complètement ou avaient eux-mêmes pris la peine de se renseigner sur les véritables sentiments qui y règnent, on aurait depuis longtemps pris les moyens de s'enquérir des griefs allégués, et les préparatifs pour faire face à un soulèvement dont on parlait depuis des mois n'auraient pas été différés jusqu'à ce qu'il éclatât.

Le Post, de Montréal, dit en parlant de la déclaration des droits formulée par les Métis :

Cette déclaration a été présentée au gouvernement d'Ottawa, mais il paraît que celui-ci n'a pris aucune action là-dessus. Cette indifférence pour leurs demandes a fait tourner leur mécontentement en révolte ouverte.

Puis le *Herald* de Montréal, organe du parti indépendant, mais ayant de fortes sympathies pour le gouvernement, dit :

Si le département de l'intérieur ne doit pas rester un scandale ministériel, le premier ministre lui trouvera un autre chef, car c'est une des branches les plus importantes du gouvernement. Mais cette mauvaise administration ne justifie pas la prise d'armes des Métis ; car si elle le justifiait, tout le pays serait en révolte, non pas seulement une poignée de Métis, mais plusieurs millions d'hommes arboreraient l'étendard de la rébellion.

Le Post de Montréal dit encore :

C'est pour toutes ces raisons que nous soutenons que les exigences de la loi et de l'ordre devraient être tempérées par la reconnaissance des droits acquis et par une clémence que justifieraient les gages de paix pour l'avenir. Même à cette heure avancée, nous croyons que les Métis déposeraient leurs armes, sans qu'il y eût besoin de recourir à la force, si on pouvait les convaincre que leurs réclamations seraient prises en honnête et sérieuse considération par une commission impartiale, et que celles qui seraient reconnues légitimes seraient accordées. L'intérêt de la Colonisation veut que cette insurrection se termine sans combat si c'est possible. Nous n'avons pas besoin de baptême de sang, comme quelques-uns de nos belliqueux orateurs l'ont souhaité, surtout quand ce sang devra couler des veines de notre peuple.

Voyons maintenant, M. l'Orateur, ce que dit la presse conservatrice, qui appuie le gouvernement et qui ne chancelle jamais dans son dévouement, si ce n'est peut-être quand la vie et la vitalité de la nation sont en jeu. Avant d'avoir reçu l'ordre de changer de front et de mettre, si cela se pouvait, la responsabilité des événements sur les épaules des libéraux, voici ce que disait le *Mail* :

Les Métis du district de Saint-Laurent se plaignent que le Dominion les a mal traités et nous les croyons

M. MACKINTOSH ? A quelle date disait-il cela ?

M. CAMERON (Huron) : Si l'honorable député est curieux il la trouvera là.

M. WOODWORTH : Était-ce une communication ?

M. CAMERON : Non. La date est le 24 mars 1885.

M. WOODWORTH : Est-ce un article de fond ?

M. CAMERON (Huron) : Je n'en suis pas certain, mais je suppose que le *Mail* est responsable de ce qui paraît dans ses colonnes. C'est un article de fond, si cela peut faire plaisir à l'honorable député ; je crois que c'en est un, — au fait je sais que c'en est un.

M. WHITE (Cardwell) : Vous venez justement de dire ce que vous ne savez pas.

M. CAMERON (Huron) : En mars dernier, le *Mail* disait : " les Métis du district de Saint-Laurent se plaignent que le Dominion les a maltraités, et nous les croyons." Pourquoi le gouvernement de la Puissance les maltraitait-il ? Quelle raison avait-il pour cela ? Quels étaient les sujets de plainte ? Quels étaient les griefs ? Si les Métis avaient des griefs, M. l'Orateur, et des griefs qu'on ne redressait pas, le *Mail* avait raison de dire qu'ils étaient maltraités. Il y a un journal appelé *La Minerve* et publié, m'informe-t-on, par un membre du parlement distingué, qui n'appartient pas à l'opposition, qui ne sympathise pas avec elle, et qui est un ami dévoué du gouvernement. Voyons ce que le directeur de ce journal a dit sur la question :

Si leurs griefs n'ont pas été redressés avant ce jour, la faute en est au département de l'intérieur et particulièrement à certains autocrates au petit pied comme on en trouve toujours dans ce département. * * * * * Le département de l'intérieur contre lequel ils se lèvent est, à dire vrai, la cause de ces troubles. Il ne dépendait que de lui de régler toutes ces difficultés il y a longtemps. Il a préféré traiter les Métis comme des parias, aimant mieux même les Mennonites que ceux qui avaient été les premiers colons du pays. Que le département de l'intérieur porte la responsabilité de ses propres actes.

Après avoir vu cet ami, ce partisan dévoué du gouvernement, déclarer à celui-ci aussi récemment qu'en mars dernier, et dans le langage le plus fort possible, que les Métis qui avaient pris les armes contre lui n'étaient pas blâmables, mais que le blâme et la responsabilité de l'insurrection s'attachaient au département de l'intérieur et à certains autocrates au petit pied, de ce département, n'est-il pas facile de faire reposer la responsabilité du soulèvement sur les épaules des coupables ? Dès le mois d'août 1884, le *Times* de Winnipeg disait :

Il y a un sentiment de mécontentement parmi une petite bande de Métis du district de Prince-Arthur au sujet des conditions que les agents du gouvernement leur offrent quant aux *homesteads*.

Le *Saskatchewan Herald* disait le 9 février dernier, c'est-à-dire avant l'insurrection :

Que le gouvernement devrait reconnaître au plus tôt les droits des Métis, comme on l'avait fait pour la province du Manitoba, et régler ainsi une question susceptible de troubler le développement actuel du pays.

Ce journal est reçu au département de l'intérieur, et le chef et les employés de ce département ont dû en prendre lecture. Je vais citer un autre journal qui se nomme *La Presse*. On me dit que c'est un organe d'un membre éminent de l'administration, qu'il vit, respire et se soutient par la grâce et l'appui de l'honorable secrétaire d'Etat. Nous allons voir ce que le ministre a à dire sur la question :

D'abord, il faut avoir un ministre de l'intérieur qui ait la vigueur nécessaire pour remplir les devoirs de sa charge, et non pas, comme cela existe depuis plus d'un an, un valétudinaire qui croit avoir fait son devoir en ajournant le règlement de chaque difficulté.

Telle est l'opinion de l'organe de l'honorable secrétaire d'Etat sur l'un de ses propres collègues. Un autre journal, que je pense aussi contrôlé et inspiré par le même digne ministre, a dit :

Nous ne désirons pas récriminer, nous avons encore moins le plus léger désir de justifier la rébellion. Nous demandons au contraire que l'ordre soit rétabli par les plus vigoureuses mesures que les ressources du Canada permettent. Mais, en même temps, nous manquerions à notre devoir si nous n'exprimions pas notre désir de voir bientôt sir John inviter un élément plus jeune et plus actif à prendre part à la conduite des affaires publiques. Le sentiment public est unanime sur ce point, et le premier ministre prendra la chose en considération s'il fait preuve de son habileté ordinaire. A l'heure qu'il est l'énergie vitale du parti conservateur est au repos, au détriment certain de ce parti aussi bien que du Canada.

Telles sont les opinions d'une presse contrôlée par un membre du gouvernement. Le dernier journal déclare que sir John A. Macdonald, le premier ministre du Dominion, est entouré d'employés indignes de leurs places, et que par contre les intérêts du parti conservateur en souffrent. Mais il n'y a pas un mot en faveur des intérêts des malheureux Métis des territoires du Nord-Ouest. Voyons ce que

dit là-dessus le journal dirigé par le plus jeune des députés de la ville d'Ottawa :

Il nous faut prendre en considération l'impatience et la susceptibilité de ces pauvres gens si longtemps négligés, oubliés, méprisés et bafoués. Le département de l'intérieur contre lequel ils se soulèvent est, à dire vrai, la cause de ces troubles. Il était en son pouvoir de régler toutes ces difficultés il y a longtemps. Il a préféré traiter les Métis comme des parias, aimant mieux même les Mennonites que les premiers colons du pays. Que le département de l'intérieur porte la responsabilité de ses propres actes.

Et cependant, M. l'Orateur, l'honorable premier ministre du Dominion siège dans cette Chambre, et déclare que les Métis n'avaient aucun grief et lui pas de responsabilité, tandis que ses propres organes, écrits ou inspirés par ses propres partisans de droite, de gauche, de derrière, déclarent à la face du soleil que s'il y a eu une insurrection dans le Nord-Ouest, si du sang a été versé, si des vies ont été perdues, la responsabilité en retombe sur les épaules de l'administration du jour. Voici ce que le *Mail* dit à ce sujet :

Sans doute, il est évident que des hommes ne prennent pas les armes, ne se battent pas, ne tuent pas, ne risquent pas d'être pendus ou fusillés comme l'ont fait Riel et ses partisans, sans être au moins convaincus qu'ils ont des griefs. Ceux-ci devront être écoutés un jour ou l'autre, et le plus tôt le public le comprendra le mieux ce sera.

Je dis comme lui. En dit autant aujourd'hui dans le Canada quiconque regarde vers l'ouest et voit les difficultés, les procès, les misères, le sang, la mort de ces Métis. Si les honorables ministres s'étaient rendu compte de la gravité de la situation, s'étaient enquis de ces griefs et avaient redressé ces torts, il n'y aurait pas eu de rébellion. Le *Mail* dit avec raison que des hommes ne prennent pas les armes et ne risquent pas d'être pendus ou fusillés pour rien. Où il y a de la fumée vous pouvez être certains qu'il y a du feu, et quand il arrive une révolte vous pouvez être convaincus qu'il y a eu quelque chose pour la provoquer. Le *Times* de Winnipeg parlant sur le même sujet le 27 mars dernier disait :

Les Métis seront cependant bien contents s'ils obtiennent des lettres patentes pour les terres qu'ils ont cultivées depuis des années, avec des octrois de 240 acres pour ceux d'entre eux qui n'ont pas pris de terres. M. Grandin, l'évêque catholique de cette région, appuie la déclaration des droits sous ce rapport, et ainsi font la grande majorité des colons de langue anglaise.

Le gouvernement est resté inactif, il n'a pas remué jusqu'à la veille de la rébellion. S'il avait seulement concédé aux Métis ce qu'il est prêt à leur concéder maintenant, ceux-ci auraient aussitôt déposé les armes. Voyons ce que dit sur ce sujet l'*Étendard*, un autre organe du gouvernement :

Mais il faut encore chercher les causes du soulèvement..... Leur attitude peut n'être pas justifiable, mais elle peut être excusable, dans une certaine mesure du moins. Il est toujours permis, et quelquefois c'est affaire d'équité et même un devoir de plaider les circonstances atténuantes. Leur cause peut être beaucoup meilleure qu'elle ne paraît à première vue. Ils sont peut-être haïs à cause de leur origine française et de leur foi catholique. Il n'est pas possible qu'ils aient été persécutés à cause de nous. Voilà deux raisons qui nous font un devoir, en honneur et en loyauté, d'accepter une part dans leur position.

Le correspondant du *Mail*, écrivant le 23 juin de Batoche, théâtre d'un engagement récent, ayant les faits sous les yeux, parlait ainsi de la négligence du gouvernement :

Je ne cherche pas à excuser les retards et les délais du gouvernement dans la nomination d'une commission, mais je constate tout simplement ce fait, connu de tout loyaliste ici, que les véritables auteurs de l'insurrection ont été des blancs intelligents possédés à un degré peu commun du mauvais esprit de partisanerie.

La négligence et la mauvaise administration du gouvernement étaient si évidentes que même le correspondant du *Mail* n'a pas voulu entreprendre de justifier les retards du gouvernement dans la nomination d'une commission. Le même correspondant écrivait le même jour :

Non-émission des scrips aux Métis. Je n'hésite pas à dire que les Métis du Nord-Ouest ont les mêmes droits à des scrips qu'avaient ceux du Manitoba, et il est malheureux que la nomination de la commission gouvernementale ait autant retardé.

M. CAMERON (Huron)

La *Minerve* dit encore :

Nous condamnons la conduite et les actes de Riel et de ses compagnons. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas exagérer leur portée, de même qu'il faut reconnaître que les griefs des Métis sont sérieux. Si ceux-ci n'ont pas été redressés avant ce jour, la faute en est aux messieurs du département de l'intérieur et surtout à quelques autocrates au petit pied, comme on en trouve toujours dans ce département.

La *Minerve* cite un extrait du *Mail* où il est reconnu qu'après le traitement que les sauvages ont subi, il n'est pas surprenant qu'ils soient devenus turbulents. Elle ajoute :

Relativement aux réclamations discutées à la fin du dernier alinéa, notre confrère ajoute que "le département de l'intérieur s'occupe activement de les régler, mais que cela prend du temps." Cela aurait sans aucun doute pris beaucoup moins de temps si la chose eût regardé les Irlandais, les Mennonites russes et les autres hordes importées à grands frais, à nos frais, dans le Nord-Ouest canadien, ce Nord-Ouest découvert, colonisé et peuplé par les ancêtres de ces mêmes rebelles que ces gens veulent maintenant traiter d'une manière aussi arbitraire.

Notre confrère de Toronto (le *Mail*), nous l'avons vu, est loin de croire les réclamations des Métis injustes et déraisonnables. Bien au contraire. Il explique, et parfaitement, les griefs fondés. Il pense cependant que tout le malentendu vient de ce que ces pauvres gens, si maltraités, poussés au désespoir, "perdent patience," pour employer l'expression du *Mail*,—perdant patience après avoir attendu si longtemps qu'on leur rendit justice—ont dépassés les limites permises. Mais, nous le répétons, ils ne sont pas seuls coupables, et le département de l'intérieur ferait mieux de crier *mea culpa* que de conseiller l'envoi des troupes pour massacrer les rebelles.

Nous ne sommes pas au Soudan, Dieu merci, et ils se trompent ceux qui désirent traiter les Métis comme s'ils étaient les disciples du Mahdi.

Le correspondant du *Mail* à Batoche écrit en date du 22 juin 1885 :

Les Métis étaient dans cette situation d'esprit sombre que j'ai essayé de décrire, et le département de l'intérieur les a exaspérés davantage en négligeant de se rendre à leurs légitimes demandes de scrips ou de *homesteads*.

Le correspondant du *Mail* annonce ici au monde que le département de l'intérieur a exaspéré ces hommes par son refus d'examiner leurs réclamations ou de leur donner les scrips auxquels ils avaient droit,—par son refus d'agir avec eux franchement et justement. Voilà les opinions des journaux indépendants du pays sur la situation des Métis dans le Nord-Ouest, et voilà aussi celle des journaux dévoués au gouvernement sur ces griefs et sur l'action du gouvernement. Qu'a fait celui-ci, en réponse aux plaintes des Métis? S'est-il occupé de leurs griefs bien fondés? Les a-t-il réglés? A-t-il redressé les torts? Non, M. l'Orateur, il n'a rien fait de cela. Ce n'a été que lorsque le malaise et le mécontentement sont devenus une menace, que lorsque les Métis ont été sur le point de se rebeller ouvertement, que lorsque, impuissants à obtenir le redressement de leurs griefs, ils ont demandé le secours de Riel, leur ancien chef, leur ancien commandant; ce n'a été que lorsque Riel, le traître qu'il était, a été persuadé par les Métis de quitter les États-Unis et de les guider,—ce n'a été qu'après l'accomplissement de toutes ces choses que notre inepte gouvernement a ouvert les yeux, et à moitié encore sur les périls de la situation. Qu'a-t-il fait alors? Au lieu de nommer un homme capable de régler leurs réclamations et de leur rendre justice, il a choisi un homme, qui tout en ayant des qualités sous plusieurs rapports n'en était pas moins incompetent, comme l'honorable premier ministre l'a reconnu l'autre jour. Il ne pouvait pas dire un mot de français ou de cris, et cependant on l'envoyait faire une enquête sur les plaintes des Métis français des territoires du Nord-Ouest. Le 21 octobre, il fit rapport comme suit :

Les réclamations à Saint-Laurent, sur la branche sud de la Saskatchewan, n'ont pas été examinées par moi personnellement, parce que la plus grande partie des réclamants ne parlaient que le français et que j'aurais eu besoin d'un interprète.

Voilà une conduite extraordinaire de la part du premier ministre. S'il voulait faire prendre connaissance de ces griefs sérieusement et promptement, il n'aurait pas dû confier cette besogne à un homme qui ne comprenait pas un mot de français ni de cris. Plus honnête que ceux qui l'employaient, il a lui-même reconnu son incompetence. Qu'a

fait le gouvernement après cela? Rien; ce qu'il aurait dû faire, ce que des gens de jugement auraient fait, c'était de faire étudier ces réclamations par un Canadien français ou par un Métis qui connût le tempérament, les traits de caractères et les préjugés des Métis. Un homme qui aurait pu se concilier les Métis et leur inspirer confiance aurait réglé leurs réclamations en une semaine. Mais on a perdu la bonne occasion. M. Pearce fit un rapport le 21 octobre. Le premier ministre, même alors, ne fit rien. Entre le 21 octobre et le 19 mars, date de l'insurrection, le gouvernement n'a pas fait la moindre démarche pour s'enquérir de la vérité de ce rapport, ni fait les premières démarches pour étudier les plaintes, et redresser les torts. Ce n'a été qu'après l'ouverture de la rébellion, après l'effusion du sang et la perte de plusieurs vies que le gouvernement a agi en nommant une commission. Mais il était trop tard. Le sang avait été répandu, des vies avaient été sacrifiées, et, comme l'a dit le vénérable archevêque de Saint-Boniface, il était trop tard, trop tard, trop tard.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je pense que l'honorable ministre qui représente le gouvernement ce soir devrait consentir à l'ajournement du débat, vu qu'il est tard et que mon honorable ami en a encore beaucoup à dire sur le sujet.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je pense que l'honorable député ferait mieux de continuer et de finir son discours.

M. CAMERON (Huron). Je suis prêt à continuer mon discours, mais je pense que nous devrions ajourner à cette heure avancée, et je ne doute pas que le débat sera terminé demain, quoi qu'il arrive.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je suis informé qu'il y a d'autres députés qui doivent prendre la parole sur cette question, et rien ne nous assure que la discussion finira demain.

M. CAMERON (Huron). Il n'y a pas de sens à vouloir que la discussion continue ce soir. Je pense que ce n'est pas trop de trois jours pour discuter une question aussi importante.

M. MILLS: La demande d'ajournement est raisonnable. Il y a une motion de censure dirigée contre le gouvernement, et celui-ci ne doit pas assurément vouloir la faire décider à cette heure avancée. Je ne sache pas que plusieurs députés de l'opposition soient pour prendre la parole.

Sir HECTOR LANGEVIN: Le gouvernement ne veut pas étouffer la discussion, mais il attend avec impatience le jugement de la Chambre, et je pense qu'il n'est que juste que l'honorable député puisse finir son discours maintenant.

M. CAMERON (Huron): Je ne veux pas le terminer à présent. Je serai aussi bref que possible demain. Je ne parlerai ni durant la moitié ni durant le quart de six heures, mais je trouve déraisonnable que l'on me force à continuer à cette heure-ci.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne veux pas me montrer déraisonnable, mais la session a été si longue déjà que nous devons prendre garde de ne pas perdre de temps. Est-il entendu que l'honorable député verra avec nous à ce que le débat se termine demain soir?

M. CAMERON (Huron): Quant à moi, simple membre de l'opposition, je désire qu'il en soit ainsi, et je pense qu'il en sera ainsi, d'après ce que j'ai entendu dire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois la chose possible si les discours des partisans du gouvernement sont d'une longueur modérée. Alors le débat pourra se clore demain. Je m'accorde entièrement avec l'honorable ministre, il est fort à souhaiter que la session finisse, mais je ne pense pas que l'on puisse prétendre avec raison que ce soit trop de trois jours pour débattre une question comme celle-ci.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crois qu'il est possible d'ajourner le débat, si les deux côtés de la Chambre s'entendent pour qu'il se termine demain soir. Ce ne serait que juste; ainsi il importe peu que l'honorable préopinant continue ou non son discours ce soir, pourvu qu'il finisse demain. Nous allons donc dire que le débat sera clos demain, que le vote se prendra et que nous siégerons en comité.

La motion adoptée et le débat ajourné.

Sir HECTOR LANGEVIN Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 1.30 a. m., mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 8 juillet 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

EXPLICATIONS PERSONNELLES.

M. GIROUARD: Je soulève une question de privilège. Le *Times* de Montréal dit dans son rapport du débat d'hier soir:

Après lui vint M. Girouard, qui parla pendant six heures. Il n'a rien dit de remarquable, et on rapportait que son discours a été le suite d'un pari qu'il pouvait parler aussi longtemps que M. Blake. J'étais absent hier soir quand l'honorable député de Huron-Ouest a dit la même chose. L'assertion est complètement fautive et elle le paraît à sa face. Je suis surpris que l'honorable député se la soit permise. Je n'ai rien de plus à dire.

L'ORATEUR: L'honorable député n'a pas vraiment soulevé une question de privilège, comme il l'aurait dû. Toute question de ce genre devrait, strictement parlant, être suivie d'une motion. L'honorable député n'a pas dit en quoi la question de privilège consistait.

M. GIROUARD: Ça peut ne pas être une question de privilège; mais c'est une explication personnelle.

M. BLAKE: A l'ordre.

M. CAMERON (Huron): Je n'ai jamais dit cela.

M. BLAKE: Je soulève un point d'ordre. Si l'honorable député veut rectifier une assertion faite par le député de Huron-Ouest, il le pourra aussitôt que celui-ci aura terminé son discours.

M. BOWELL: Quand les questions à l'ordre du jour sont appelées, chaque député a le droit d'attirer l'attention sur toute erreur ou tout rapport incorrect. Je ne suis pas étonné que le chef de l'opposition cherche à empêcher un député de rectifier l'assertion, aujourd'hui répandue partout, qu'il avait parié de parler plus longtemps que le député de Durham-Ouest.

L'ORATEUR: L'honorable député (M. Girouard) ne peut pas relever maintenant l'assertion de l'honorable député de Huron-Ouest. Il lui faut attendre que celui-ci ait terminé son discours. On ne soulève pas une question de privilège quand l'ordre du jour est appelé, non plus qu'on ne peut corriger une assertion d'un député; mais quand celui-ci a fini de parler, on peut donner des explications personnelles.

M. GIROUARD: Cette assertion est répétée par les journaux, et c'est pour cela que j'ai demandé la parole.

M. BLAKE: Je ne puis laisser passer sans réponse ce qu'a dit le ministre des douanes. Je n'ai pas le moins du

monde voulu empêcher l'honorable député de dire ce qu'il voulait. J'ai dit que ce qu'il disait était hors d'ordre, et qu'il ne pouvait donner d'explications de cette nature que lorsque l'honorable député de Huron-Ouest aurait terminé son discours; ainsi, loin de chercher à l'empêcher de réclamer en temps opportun, je lui indiquais le temps où il pouvait le faire.

M. WHITE (Cardwell) : L'honorable député n'a pas droit à la réplique.

M. ORTON : Je soulève une question de privilège. Je sens, comme simple membre de cette Chambre, que j'ai une plainte sérieuse à formuler à propos de ce qui nous occupe. Je prétends que la conduite tenue par le chef de l'opposition, non seulement dans cette circonstance mais en plusieurs autres, et qui a été imitée par d'autres députés, et qui consiste à lire des extraits de journaux, de journaux de la campagne dont l'opinion n'importe pas à cette Chambre, ce qui constitue une grossière violation de privilège—

L'ORATEUR : L'honorable député n'est pas dans l'ordre.

M. ORTON : Puisque je ne suis pas dans l'ordre, je propose l'ajournement de la Chambre afin de pouvoir parler sur cette question : Celle-ci est de la plus haute importance. Les représentants du peuple ne sont pas envoyés ici pour rester sur les derniers bancs à écouter de longs extraits lus par des députés. C'est violer grossièrement les privilèges de la Chambre que d'agir ainsi. La chose n'a pas été faite une fois par le chef de l'opposition, mais en plusieurs occasions. On a vu celui-ci lire des discours entiers. Son exemple a été suivi non seulement par son parti, mais je regrette de dire qu'il l'a été quelques fois par des députés ministériels. Je ne veux pas reprocher ce tort à un parti plutôt qu'à l'autre, je me contente de dire qu'il s'est produit plus souvent du côté de l'opposition que du nôtre. Je n'ai pas assisté aux débats sur le bill des franchises, mais ce que j'ai lu dans les rapports officiels des débats m'a appris qu'on a retardé le travail de la Chambre en allant chercher des livres à la bibliothèque et en les lisant pendant des heures. Sur une question comme celle-ci, qui a rapport aux troubles du Nord-Ouest, il importe de connaître les vues des députés qui sont peut-être mieux renseignés sur le Nord-Ouest que le premier ministre lui-même ou les députés qui ont pris la parole. Mais ils en sont empêchés et n'auront pas l'occasion de parler. Le député de Huron-Ouest (M. Cameron) a déclaré que son discours durerait le quart du temps pendant lequel le député de Jacques-Cartier (M. Girouard) a parlé. Puis après avoir parlé pendant une heure et demie, il a proposé l'ajournement du débat afin de pouvoir recommencer. A en juger par la masse de documents que je l'ai vu transporter dans la Chambre aujourd'hui, nous devons subir—si on lui permet de le faire—la lecture d'extraits déjà lus pendant trois ou quatre heures. Je prétends que c'est en imposer au parlement. Le marquis de Salisbury en annonçant la politique étrangère de l'Empire Britannique, il y a quelques jours, n'a pris qu'une demi-heure. Il est bien connu que dans la Chambre des Communes anglaise il n'est pas de coutume pour le chef du gouvernement de faire de longs discours ou même pour le chef de l'opposition de parler très longtemps. Si les députés ne peuvent pas dire tout ce qu'ils désirent dans l'espace d'une heure, ils ont une très mauvaise cause. S'il faut sept heures au chef de l'opposition pour prouver les méfaits du gouvernement, c'est la plus forte preuve que sa cause est mauvaise et qu'il fallait beaucoup de subtilité dans la logique pour donner même l'apparence de méfait de la part du gouvernement. A ce propos, je désire dire quelque chose; et comme je n'aurai jamais une autre occasion, je me propose de profiter de celle qui se présente pour parler des troubles du Nord-Ouest. Je sais que si je ne parle pas maintenant—

M. BLAKE

M. L'ORATEUR : Je ne pense pas qu'il soit dans l'ordre d'interrompre un discours qui se fait. Le député de Wellington-Centre dit qu'il allait proposer l'ajournement de la Chambre, sans cela ses remarques n'auraient pas été dans l'ordre.

M. ORTON : Je propose l'ajournement de la Chambre, appuyé par M. Hesson.

M. GIROUARD : Je ne désire ajouter qu'un mot à propos de cette proposition. Comme elle semblait être hors d'ordre il y a quelques instants, je me lève dans le seul but de déclarer que ce que l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) a dit hier, et ce que les journaux ont répété, à savoir, que j'avais fait un pari de parler aussi longtemps que M. Blake, est faux et absurde.

Proposition rejetée.

M. DAWSON : Je demande l'autorisation de porter à la connaissance de cette assemblée un article qui a paru dans le *Herald* de Port-Arthur, en date du 27 juin, concernant deux députés de cette Chambre, et comme il est court, je vais le lire :

Nous publions ci-dessous une lettre qui vient d'être reçue de M. McMaster, le représentant de Glengarry, le monsieur qui avait tant à dire il y a quelques jours lors de la discussion sur le bill du cens électoral, à propos des montagnards écossais. L'on verra que même lui, tout tory qu'il soit, cherche à nous faire rendre justice par le gouvernement fédéral. Il semble que M. Dawson, qui a reçu un mandat pour nous représenter dans les conseils de ce pays, a bien peu à dire ou à faire en notre faveur.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA, 10 juin 1885.

JAMES COMBEE, Ecr., Port-Arthur, Ont.

MON CHER COMBEE,—J'accuse réception de la vôtre en date du 8 courant. Comme vous semblez bien anxieux, j'ai immédiatement vu M. Dawson, et après avoir parlé quelques temps avec lui des avantages qu'offrirait le territoire en dispute, faisant allusion à la question du chemin de fer de la Baie du Tonnerre que vous mentionnez, ce à quoi M. Dawson n'a fait que sourire. Il semblait parler librement, et en réponse à la question faite à propos de la probabilité de la construction de ce chemin, il secoua la tête et dit que l'argent était trop rare pour pouvoir aider à la construction d'aucun autre chemin de fer d'ici à quelques années. Je lui demandai pourquoi des démarches n'étaient pas faites auprès du gouvernement fédéral pour obtenir un subside. Il répondit à cela qu'il était inutile d'attendre quelque chose lorsque le gouvernement était si obéré par le chemin de fer du Pacifique et par la révolte récente au Nord-Ouest. Je lui demandai aussi s'il avait discuté la question avec le ministre des chemins de fer, M. Pope. Il éluda la question, faisant remarquer qu'il ne servait pas à grand'chose de parler aux ministres fédéraux d'affaires locales, et il s'exprima comme s'il croyait que la seule source d'où viendrait le subside serait de la province, cette source étant celle d'où nous devions recevoir l'aide, ce chemin étant provincial. Il semblait regretter l'action de notre gouvernement d'avoir passé l'acte de 1883. Ceci, je crois, vous met au fait, comme vous le demandiez, de la position de M. Dawson vis-à-vis votre petit chemin de fer, et j'ajouterais moi-même, qu'il est absolument impuissant d'aider à obtenir de l'argent ou du crédit pour un chemin de fer, à Ottawa.

Il me fait plaisir d'apprendre votre entrée dans la politique, mais il me fait peine de vous voir dans le camp gris, car j'ai toujours été sous l'impression que vous étiez strictement neutre, ou que vous aviez des tendances conservatrices. Néanmoins, cela ne détruira nullement la vieille amitié qui existe entre nous depuis si longtemps.

J'ai grandement hâte de retourner chez moi, cette session semble interminable.

Bien à vous,

L. McMASTER.

A propos de cette lettre, j'ai simplement à dire qu'aucune conversation du genre de celle mentionnée dans cette lettre n'a eu lieu entre l'honorable député de Glengarry (M. McMaster) et moi. L'honorable député de Glengarry est maintenant à son siège et il pourra expliquer la nature de cette lettre.

M. McMASTER : Cette lettre est tout une surprise pour moi. La seule partie avec laquelle je sois en accord est celle-ci : "J'ai grandement hâte de retourner chez moi, cette session semble interminable." Je dois dire que cette lettre n'a pas été écrite par moi. Je n'ai pas eu de conversation avec l'honorable député d'Algoma (M. Dawson) ou avec l'honorable M. Pope à propos du sujet mentionné dans

cette lettre, et en vérité, c'est un tissu de mensonges et de faussetés, du commencement à la fin.

M. WHITE (Hastings) : Le *Free Press* d'Ottawa, en date d'aujourd'hui, publie ce qui suit :

Deux des ministres sont alliés à ceux qui ont obtenu un arrêté du conseil leur accordant les mêmes terres que les Métis, dans la croyance que leurs réclamations étaient justes, ont arrosé de leur sang. Les noms des organisateurs de la compagnie de colonisation de Saint-Albert et du ministre qui a fait passer l'arrêté du conseil leur accordant les terres des Métis se transmettront à la postérité comme synonymes de reproche et de mépris.

D'abord, qu'il me soit permis de dire qu'en ce qui a rapport à la compagnie de colonisation de Prince-Albert, les noms de toutes les personnes qui y sont intéressées figurent tous dans l'arrêté du conseil. La compagnie a obtenu les terres il y a près de trois ans. Elle a donné au gouvernement, je crois, 20,000 et quelques dollars. Les terres, quand ils les ont eues, n'étaient pas arpentées; la compagnie n'en a pas pris possession, mais y a envoyé un agent. Elle ignorait l'existence de colons sur ces terres, jusqu'à ce M. Stephenson, l'inspecteur des compagnies de colonisation du gouvernement, se rendit là et fit un rapport au gouvernement qu'il y avait environ trente colons sur ces terres. Dès que la compagnie eut connaissance de ce fait elle convoqua une assemblée de ses membres et un comité fut nommé pour se rendre auprès du ministre, ce qui fut fait. Ce comité se composait de M. Hugh Sutherland, président de la compagnie; N. B. Faulkner, avocat de Belleville; M. David Gilmour, de Trenton, et de moi. Nous n'avions aucune négociation à entamer avec les personnes qui y étaient établies, nous voulions laisser cela entièrement entre les mains du gouvernement. La compagnie dit: Nous sommes tellement sérieux dans cette affaire que nous reprendrons notre argent sans intérêt, ou que nous prendrons d'autres terres dans d'autres parties du pays à un prix raisonnable. Voilà ce qui a été dit au ministre. Il ne s'est rien passé à propos des colons; et je dis qu'il n'y a aucun Métis, sauvage, Anglais, Irlandais ou Écossais—il y a aucun être vivant qui puisse dire avoir été insulté, dépouillé ou entravé par la compagnie de colonisation de Saint-Albert. En tant que cela me concerne personnellement, je puis attendre le retour de M. Sutherland, le député de Selkirk, et il pourra déclarer publiquement quels sont mes rapports avec la compagnie, alors les honorables députés verront que nous n'avons rien fait, soit directement ou indirectement, de déloyal et d'injuste envers la Chambre des Communes, le gouvernement, le pays ou les habitants de cette partie du pays. Je fais cette déclaration et j'espère que le chef de l'opposition en sera satisfait. Je veux bien attendre et mettre ma réputation en jeu d'ici à 12 mois, que M. Sutherland corroborera ce que j'ai dit, s'il fait alors encore partie de cette Chambre. Ceux qui m'ont envoyé ici me connaissent, et je laisse à eux de tout décider, et j'espère qu'aucune personne qui aura des doutes se donnera la peine d'aller au département et de s'assurer si cela est vrai ou non. Je vous remercie, M. l'Orateur, de m'avoir permis de donner ces explications.

M. McLELAN : Qu'il me soit permis, au nom du ministre qui est accusé d'autoriser la compagnie à expulser les personnes des terres qui sont la propriété des compagnies de colonisation, de nier l'accusation, et de dire qu'une autorisation de ce genre n'a jamais été donnée, soit à la compagnie de colonisation de Saint-Albert, ou aucune autre compagnie de colonisation, soit par le ministre de l'intérieur ou aucun autre ministre de la Couronne, ou par le ministre dans son ensemble. Les instructions sont tout le contraire de cela : que les personnes trouvées établies sur des terres appartenant aux compagnies de colonisation ne doivent pas être molestées.

M. SOMERVILLE (Brant) : Sur une question de privilège, je demande la parole. Je lis l'article qui suit dans le *Citizen* d'Ottawa de ce matin :

M. James Somerville, M. P., n'est jamais heureux à moins de jouer le rôle de sournois et d'espion, dans l'espérance de causer du tort à ses confrères journalistes. L'autre jour, à la Chambre des Communes, il a parlé de la question des faveurs accordées pour les impressions par le gouvernement. Au nombre des journaux dont il a parlé se trouve le *Spectator* de Hamilton. Il a accusé le *Spectator* d'avoir reçu de l'argent pour des travaux qu'il n'aurait jamais faits, et de recevoir double prix pour les tirages. Le *Spectator* répond par un article intitulé "Un vil calomniateur."

Somerville dit ce qu'il sait être faux. Les tirages n'ont pas été payés à double prix. Le *Spectator* a été payé après les prix établis sous le régime Mackenzie. Le *Spectator* n'a pas été payé pour des travaux qu'il n'a jamais faits, et Somerville ne croit pas ou ne pense pas que cela soit. Dix centins n'est pas le prix alloué par aucun contrat du gouvernement pour impressions, et Somerville le sait fort bien. Cet homme fausse la vérité sciemment et espère s'attirer les bonnes grâces des grits de Ancaster en diffamant les personnes respectables.

Si tout ce qui précède était vrai, je pense que vous viendrez avec moi que ce serait suffisant pour ôter toute confiance dans tout ce que je pourrais dire dans cette Chambre à l'avenir; mais je désire démontrer, en aussi peu de mots que possible, qu'il n'y a pas un mot de vrai dans ce qu'écrivit le *Spectator* de Hamilton. Je ferai l'analyse de ce paragraphe aussi brièvement que possible. En premier lieu—

M. l'ORATEUR : Je pense que cette Chambre prendra la parole de l'honorable député. Je pense que ce n'est pas une question de privilège. L'honorable député verra que cela amènera un débat.

M. SOMERVILLE (Brant) : J'ai ici le contrat et je n'en citerai qu'une ligne.

M. l'ORATEUR : L'honorable député peut faire cela sur proposition d'ajournement, ou sur quelque proposition soumise à la Chambre, mais la déclaration de l'honorable député est tout à fait suffisante pour la Chambre et sera acceptée par la Chambre.

M. SOMERVILLE (Brant) : Je saisis donc une autre occasion pour continuer.

M. EDGAR : Je propose l'ajournement.

M. l'ORATEUR : Cette proposition ne peut pas être présentée; elle vient de l'ère. L'honorable député pourra amener cette question ce soir lorsque la motion d'ajournement sera mise aux voix. Elle sera dans l'ordre alors.

M. BOWELL : Ce n'était pas mon intention de faire le moindre cas des allusions faites par le chef de l'opposition à mon égard à propos de la compagnie de colonisation de Prince-Albert, si mon honorable ami le député de Hastings-est (M. White) n'avait pas amené cela devant la Chambre. Je désire cependant renseigner l'honorable député en ce qui a rapport à M. Jamieson et à moi. Je désire, en même temps, qu'il soit bien compris que ce n'est pas mon intention de faire croire à la Chambre que les faits avancés par l'honorable député sont à sa propre connaissance, mais qu'ils sont basés sur des informations fausses. Je comprends la manière déloyale dont le nom de M. Jamieson a été mêlé à cela, aussi bien que celui du ministre des douanes. Je désire déclarer au nom de M. Jamieson qu'il n'a eu rien à faire avec le choix du terrain. Après que l'arrêté du conseil fut obtenu, il paya \$500 en argent à un monsieur intéressé dans la compagnie pour tous les droits qu'il y possédait. Lors de l'organisation de la compagnie j'eus une conversation avec lui à ce sujet, et comme je portais de l'intérêt à ce jeune monsieur, je lui conseillai de sortir de la compagnie aussi vite que possible, et s'il pouvait réaliser ce qu'il y avait placé, pécuniairement, ce serait mieux pour lui de le faire le plus tôt possible. Voilà la somme de mes rapports avec la compagnie, et si c'était un crime pour moi de conseiller à celui que je portais intérêt de n'avoir rien à faire avec la compagnie de colonisation, je veux bien porter tout l'odieux qui se rattache à la formation de la compagnie ou au conseil que j'ai donné à M. Jamieson. Je suis prêt à nier que je ne savais pas que la compagnie était en voie de

formation. Nécessairement, je le savais, ayant fait partie du gouvernement avant la passation de cet arrêté.

RELATIONS COMMERCIALES AVEC LES ETATS-UNIS.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je désirerais savoir du ministre des douanes si les vues exprimées par le premier ministre l'autre jour, à propos des résultats des règlements récents publiés par le gouvernement américain ont été corroborées, ou a-t-il aucune autre information à ce sujet ?

M. BOWELL : Je me suis informé des résultats de cet ordre sur le commerce du pays. J'ai télégraphié à Washington pour une vraie copie de l'ordre mais elle n'est pas encore reçue ; mais d'après les informations que nous pouvons obtenir, la dépêche télégraphique n'affecte le commerce du pays que dans le sens indiqué par le chef du gouvernement, c'est-à-dire, en autant que nous pouvons le comprendre, que cette partie du traité de Washington est rappelée, laquelle accordait le droit aux expéditeurs par navires des ports américains de l'ouest, de transborder leur cargaisons à l'extrémité ouest du canal Welland et de les faire charger de nouveau à l'extrémité est sur des navires les transportant aux ports américains. Sous les anciens règlements et sous la loi de cabotage, cette action était considérée par les autorités américaines comme une infraction de la loi de cabotage ; mais sous le traité de Washington on avait introduit cette disposition spéciale pour l'avantage de ce trafic de se faire des ports de l'ouest à ceux de l'est des Etats-Unis. J'espère, cependant, que demain ou le jour suivant, je serai en état de répondre mieux à la question.

M. BLAKE : Je doute que cela ait été fait en vertu du traité de Washington ; je crois que c'était un règlement de l'exécutif des Etats-Unis après que le traité de Washington fut passé. Je suppose que c'était une manifestation spontanée des bonnes dispositions du gouvernement américain après que le traité fut fait, de même que je suppose le rappel de ce règlement être l'expression des mêmes bonnes dispositions. Je demanderai à l'honorable ministre si aujourd'hui il sera en état de déposer sur la table la correspondance échangée avec le gouvernement de Terre-Neuve au sujet de la cessation récente de nos relations commerciales, produite en partie par notre action et partie par la leur. Il me semble qu'il serait important pour nous d'avoir cette correspondance le plus vite possible. La question s'agit plus ou moins depuis quelques mois ; de fait, depuis que notre législation a produit cette réciprocité de législation hostile. Je ne puis concevoir qu'il n'y ait pas eu de correspondance avant juillet ou juin, et dans tous les cas il y a eu pendant ces derniers jours des correspondances qui ont eu pour effet de rétablir des relations commerciales amicales, en suspendant les droits que notre gouvernement a imposés. Nous devrions avoir tous ces documents devant nous afin d'avoir l'occasion de les étudier avant la fermeture de la session. J'espère aussi qu'il n'y aura pas de plus long délai à produire les documents concernant les pêcheries. Il a été annoncé que Son Excellence serait de retour aujourd'hui, et j'ose croire que le délai qui a été très long pour présenter ces documents, ne se prolongera pas un instant de plus qu'il n'est nécessaire.

M. BOWELL : Je ne puis pas dire quand je pourrai déposer sur la table la correspondance échangée entre Terre-Neuve et le gouvernement. Je crois qu'il n'y a pas eu d'autre correspondance que celle par voie télégraphique. Quant aux documents concernant les pêcheries, j'attirerai l'attention du premier ministre sur ce sujet. Ils seront déposés sur la table aussitôt que possible, suivant la promesse faite par le premier ministre.

M. BOWELL

VOIES ET MOYENS—RÉBELLION DU NORD-OUEST.

La Chambre a repris le débat ajourné sur la proposition de M. Bowell de se former en comité des voies et moyens, et la proposition de M. Blake en amendement.

M. CAMERON (Huron) : Avant l'ajournement j'ai fait voir que les Métis des Territoires du Nord-Ouest avaient des griefs qui existaient depuis des années, griefs que le gouvernement de ce pays avait toujours négligé de redresser ; griefs que le gouvernement savait exister depuis au moins sept longues années ; griefs que le gouvernement avait promis à plusieurs reprises de redresser, jusqu'à ce que les espérances déçues eussent brisé le cœur des Métis, jusqu'à ce que les Métis désespérant de pouvoir obtenir satisfaction des honorables députés de la droite, prirent les armes contre le pouvoir souverain du Canada ; griefs à propos desquels le gouvernement a négligé de faire une enquête jusqu'à ce que cette négligence eut produit la révolte ouverte. Il est vrai que l'honorable secrétaire d'Etat, dans sa lettre du 6 juin dernier, aux Canadiens français de Fall River, dans l'Etat du Massachusetts, disait ce qui suit :

Si les Métis avaient des griefs sérieux contre le gouvernement canadien, la voie ordinaire de la pétition leur était ouverte comme à tout citoyen libre. Ils ne s'en sont pas prévalus. Si leurs pétitions n'étaient pas écoutées par le gouvernement, ils avaient le droit, comme tout citoyen libre, de faire une agitation constitutionnelle et de charger leurs amis au parlement de faire connaître leurs griefs, leur abandon, leurs protestations. Ils ne l'ont pas fait. Ils savaient qu'ils avaient des amis dévoués dans le Conseil privé, dans la Chambre, dans la presse, ils n'ont pas paru se soucier d'eux, de leur appui.

Dans cette lettre le secrétaire d'Etat fait preuve d'ignorance extraordinaire, impardonnable, à propos de la condition des Métis des Territoires du Nord-Ouest, de leurs réclamations, de leurs griefs et de leurs efforts persistants pour induire le gouvernement à faire une enquête sur leurs griefs et les redresser. Le secrétaire d'Etat est plongé dans l'ignorance de ce sujet, dans l'ignorance des nombreuses requêtes, remontrances et mémoires que les Métis des Territoires du Nord-Ouest ont présentés depuis sept ans, d'année en année et en toutes saisons, au gouvernement du Canada. L'honorable ministre, dans la lettre dont je viens de lire un extrait, pose en ami des Métis. Il dit que dans le Conseil privé il y a des amis des Métis, que lui-même est un ami des Métis, et cependant, jusqu'à la date du 6 juin dernier, l'honorable monsieur ne savait absolument rien de la condition des Métis ; ses propres amis ne savaient absolument rien des griefs des Métis ; ses propres amis ne savaient absolument rien des demandes des Métis, ses propres amis ne savaient absolument rien de leurs réclamations, requêtes et mémoires, dont plusieurs ont été présentées au parlement et qui toutes sont remplies de requêtes auxquelles on n'a pas répondu, de mémoires que l'on a traités avec dédain, de remontrances auxquelles on n'a pas prêté l'oreille, et de torts qui n'ont pas été redressés. Cet ami des Métis, cet honorable monsieur qui occupe une position si élevée dans ce conseil de la souveraine, qui devrait connaître quelque chose dans la condition des affaires publiques, qui était tenu de prêter l'oreille aux plaintes et aux griefs de ses amis les Métis, ne connaît absolument rien de leur condition. Il dit qu'il n'y a eu ni requêtes, ni mémoires, ni agitation.

Ce ministre de la couronne, jeune, ambitieux, qui a abandonné la politique de sa province pour obtenir un siège dans le parlement du Canada et un siège dans le Conseil privé de Sa Majesté pour la Puissance, est trop peu soucieux, trop négligent des intérêts de ses amis pour prendre connaissance de la masse de documents se rapportant à cette question qui ont été présentés au parlement par le premier ministre. Quand nous voyons cet ami si fidèle des Métis aussi ignorant de leurs réclamations et de leurs griefs ; quand nous le voyons si indifférent et si peu soucieux de leurs maux, devons-nous être surpris que les Métis aient pris les armes contre l'autorité constituée de la Puissance. Comme je l'ai

fait remarquer, les Métis des Territoires du Nord-Ouest avaient des griefs qui devaient être pris en considération et redressés.

L'honorable député de Jacques-Cartier, dans un discours de 6½ heures, a admis au commencement de son discours que les Métis avaient des griefs; le chef du gouvernement a admis que des plaintes avaient été formulées, et quelques-unes étaient fondées. De fait, il a été établi par une foule de témoignages vraiment étonnants, que les Métis avaient des griefs, et que pendant sept longues années ils avaient demandé en vain et n'avaient pu obtenir de les faire redresser. Laisant de côté les Métis, je dis que les colons blancs avaient des griefs qui n'ont pas été redressés, griefs qui, dans beaucoup de cas étaient semblables à ceux des Métis. Ils se plaignaient de ce que leurs droits comme colons n'étaient pas reconnus par le gouvernement; deuxièmement, que les établissements et les améliorations faits antérieurement en 1881, époque où le bureau des terres fut ouvert à Prince-Albert, n'étaient pas reconnus par le gouvernement; troisièmement, ils se plaignaient de ce que les droits de colonisation après avoir été acquittés par les colons, ces droits étaient bien au-dessus de ceux exigés par la loi, des années s'écoulaient avant de pouvoir obtenir leurs patentes; quatrièmement, que leurs pétitions, remontrances et demandes de faire valoir leurs droits étaient traitées avec indifférence et mépris; cinquièmement, ils se plaignaient de l'administration changeante, vacillante et extraordinaire suivie par le département dans le règlement des réclamations des colons. Voyons quelles étaient ces réclamations.

Je regrette de ne pouvoir me rendre agréable à l'honorable député de Wellington-Centre; il est nécessaire, en discutant une question de ce genre, de donner lecture d'extraits. Je me propose de n'en lire que quelques-uns, puisés dans les documents officiels soumis au parlement. Je trouve, pour ce qui concerne les réclamations des colons blancs du district de Prince-Albert, dans la vallée de la Saskatchewan et le district avoisinant, l'état de choses qui suit. Avant 1876, un grand nombre d'immigrants s'étaient établis sur les terres dans le district de Prince-Albert. M. Pearce, l'un des commissaires des terres du Nord-Ouest, en porte le nombre à 300. Plusieurs de ces colons, sinon la totalité, se sont établis sur leurs terres en 1876, et entre 1876 et l'ouverture du bureau des terres à Prince-Albert, vers le milieu de 1881. Suivant la loi, ces colons avaient droit de faire accepter leurs réclamations et de se faire donner une patente après trois années d'occupation comme colons *bona fide*. Le 29 novembre 1879, M. Lindsay Russell, arpenteur général, a écrit à George Duck, l'agent des terres à Prince-Albert, lui enjoignant d'afficher un avis à l'effet que de s'emparer d'une terre et d'y faire des améliorations n'aurait pas préférence sur les enregistrements faits dans le bureau des terres, et qu'un tel procédé ne serait reconnu—en d'autres termes, que seul, l'enregistrement dans le bureau des terres constituerait une réclamation que le gouvernement était obligé de reconnaître. Le 12 septembre 1881, deux ans après que cet avis eût été affiché par M. Duck à Prince-Albert, M. Burgess, maintenant député du ministre de l'intérieur, écrivit à M. Duck que l'avis du 29 novembre 1879 était une erreur, et qui n'aurait jamais dû être donné. Il semble, que par une raison incompréhensible à qui que ce soit, la loi à ce sujet n'a pas été comprise ou a été mal interprétée, et c'est ce qui a amené l'ordre donné le 29 novembre 1879. Cet avis du 12 septembre 1881, c'est-à-dire l'avis contremandant celui du 29 novembre 1879, n'est jamais parvenu à l'agent, ou, s'il lui est parvenu, a été écarté, et c'est pourquoi il n'était pas en mesure de contremander l'avis donné deux ans auparavant.

Le 25 octobre 1882, précisément trois ans après la publication de l'avis défendant la prise de possession des terres, l'agent des terres écrivait au ministre de l'intérieur qu'aucun colon n'avait fait de demande pour une patente, parce que, par l'ordre du 29 novembre 1879 il n'aurait pas droit à une patente, et en vertu duquel l'occupation ne devait

compter que du jour où l'enregistrement serait fait. D'après ces ordres absurdes transmis par le département, aucun colon ne pouvait obtenir une patente pour sa terre qu'à l'expiration de trois ans de la date de l'enregistrement dans le bureau des terres. La terre pouvait être occupée pendant 20 ans, des travaux beaucoup plus considérables que ceux requis par la loi pouvaient avoir été accomplis, des améliorations importantes et des bâtisses de valeur pouvaient avoir été érigées, et cependant le colon, quoique demeurant sur la terre pendant une période beaucoup plus longue que celle exigée par la loi n'avait pas le droit d'obtenir sa patente. Je dis que cet ordre absurde n'était pas la faute du colon. C'était la faute du gouvernement; c'était la faute du département de l'intérieur. Ces hommes ont vécu sur leurs terres, plusieurs d'entre eux, de 1876 à 1881, quand le bureau a été ouvert. Quelques uns vivent encore sur ces terres. Mais à venir jusqu'au 1884, aucun de ces hommes ne pouvait obtenir du gouvernement une patente pour les terres. Le programme incompréhensible suivi par le département, d'action incertaine et vacillante du ministre, les ordres multiples et contradictoires transmis du département, ont embarrassé l'agent à Prince-Albert, et tracassé, harassé et ennuyé les colons. En 1882, ces colons outragés et opprimés ont adressé une requête au gouvernement se plaignant de ce que le bureau des terres n'a été ouvert à Prince-Albert que vers le milieu de 1881, et qu'en raison de cela aucune inscription ne pouvait être faite; qu'un grand nombre de colons avaient choisi des terres alors arpentées; que ces colons avaient occupé et cultivé ces terres pendant des années avant l'ouverture du bureau; qu'ils ne pouvaient pas faire reconnaître leurs droits de colons et qu'ils ne pouvaient obtenir leurs patentes que 3 ans à dater de 1881, et qu'ils sollicitaient un redressement. Ils ne l'obtinrent pas. Pendant des années leurs réclamations furent traitées avec indifférence et mépris par le gouvernement de ce pays.

Le 27 février 1883, l'agent de Prince-Albert a attiré de nouveau l'attention du gouvernement sur ce que ces colons ne pouvaient avoir leurs patentes, vu que d'après l'ordre du 29 novembre 1879, l'occupation antérieure à l'inscription ne comptait pas. M. Pearce, l'inspecteur des terres, qui semble avoir fait une enquête à ce sujet, a adressé un rapport à M. Walsh, le commissaire en chef des terres du Nord-Ouest, le 12 septembre 1883, et dans ce rapport il dit qu'il y avait environ 300 colons dont l'occupation des terres remontait au delà de la date de l'ouverture du bureau des terres, que ces hommes ne pouvaient pas obtenir leurs patentes à cause de l'ordre du 29 novembre 1879, et il recommande que leurs réclamations soient reconnues. Il remarque aussi qu'il était de la plus haute importance pour les colons de ce district, et de fait pour le gouvernement, pour la paix et la prospérité du pays, que ces réclamations fussent reconnues. Ce rapport fut transmis au ministre de l'intérieur par M. White, le 12 septembre 1883, en sorte que, à cette époque reculée, le gouvernement a reçu un avis suffisant de ces réclamations. Qu'il ait reçu cet avis est un fait évident, car, le 17 octobre 1883, le secrétaire du département a accusé réception de la lettre et a annoncé que l'ordre du 29 novembre 1879 était mauvais, que les colons avaient été induits en erreur et qu'ils avaient droit d'obtenir leurs patentes en donnant la preuve d'occupation. Mais rien n'a été fait. Le gouvernement n'a jamais fait le premier pas, si ce n'est d'annoncer cela. Il est prouvé que le gouvernement a eu un avis raisonnable des griefs des premiers colons de Saint-Albert, car le 3 octobre 1881, le *Herald* de Saskatchewan a attiré l'attention du gouvernement à propos de ces griefs. Le 8 octobre 1881 une assemblée des colons a eu lieu et des résolutions ont été adoptées établissant ces griefs, et ces résolutions furent transmises au gouvernement. Le 9 octobre 1883, le Conseil du Nord-Ouest se plaignait de ce que les titres aux terres occupées pendant plus de trois ans par les colons réels, n'étaient pas reconnus par le gouvernement. Le 21 janvier

1884, une assemblée des colons de Prince-Albert eut lieu pour discuter les griefs. Une requête fut signée et transmise à M. Pearce, et a sans doute été envoyée par lui au gouvernement. En février 1874, une assemblée des colons eut lieu à la maison d'école de Colleston, et le procès-verbal en fut transmis au gouvernement. C'est pourquoi je le répète, que par la ligne de conduite incompréhensible suivie par le département de l'intérieur, les réclamations de ces colons blancs ont été complètement ignorées. Un correspondant de la *Gazette* de Montréal, en traitant ce sujet, s'exprime comme suit :—

Il paraît que les personnes qui depuis des années occupent des terres sont incapables d'obtenir des patentes, et les spéculateurs ou autres qui ont payé des honoraires à ceux qui ont de l'influence les ont obtenus, et dans une foule de cas se sont emparés des terres au détriment des premiers occupants, qui les avaient améliorées pendant 15 ou 18 ans, et que c'est là la principale cause du trouble.

Mon honorable ami de Durham-Ouest a signalé comme exemple le cas de M. Thomas Miller. C'est un cas bien pénible. Je crois que si c'est un cas typique, un des 300 ; il n'y a pas lieu d'être surpris si le malaise, les difficultés, le mécontentement, l'agitation et par suite quelque chose de plus grave que l'agitation a eu lieu. Ce n'est pas mon intention de discuter ce point, parce que mon honorable ami a traité cette question à fond, en sorte que la Chambre la comprend. Le journal le *Mail*, a déclaré, il n'y a pas longtemps, que des gens ne prennent pas les armes sans cause, qu'il doit y avoir des causes pour amener cette révolte armée. Le peuple ne se plaint pas sans cause ; et vous savez, M. l'Orateur, ce que disait un grand homme d'Etat français, que quand le peuple se plaint, le peuple est toujours dans le droit. Le fait que la population des territoires du Nord-Ouest, pendant les sept dernières années, s'est constamment plaint de l'inexactitude du gouvernement concernant leur condition, prouve parfaitement que la population avait des motifs de plaintes, et que ces plaintes ne sont pas d'origine récente. Je dis que vous ne pouvez pas, dans l'excitation du moment, dans un instant, induire une classe de colons intelligents dans aucun pays, de devenir turbulents, révoltés, et par la suite de prendre les armes contre l'autorité constituée. Nous voyons que vers le temps du commencement des hostilités, les colons blancs dans le district de Calgary, district qui est très éloigné du théâtre des événements pénibles récents, ont tenu une assemblée publique se plaignant de l'inaction du gouvernement du Canada à régler les plaintes des colons. Cette assemblée eut lieu dans la maison de John Glon, à huit milles de Calgary, et à cette assemblée une association fut formée, appelée :

L'Association des Droits d'Alberta, avec les officiers qui suivent :— président, Samuel Livingstone; vice président, John Glenn; secrétaire, S. W. Shaw. Il fut résolu de demander au gouvernement le règlement immédiat des réclamations de terres, l'octroi de représentation, et la reconnaissance des réclamations des Métis. Le télégramme suivant a été envoyé à sir John A. Macdonald :

Une assemblée des colons de ce district a eu lieu aujourd'hui chez John Glenn. L'assemblée a été convoquée par invitation privée. A cette assemblée la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité : Attendu qu'un nombre de townships autour de Calgary ne sont pas ouverts à la colonisation et sont occupés en grande partie, et plusieurs des occupants ont demeuré sur ces terres depuis plus de trois ans et ont fait des améliorations plus que suffisantes pour leur donner droit aux patentes, et que des demandes ont été faites à plusieurs reprises au bureau des terres pour l'inscription de ces terres, lesquelles demandes ont été refusées ; et attendu que, des baux affectent une grande étendue de terrain propre aux fins de colonisation, près de Calgary, et qu'un grand nombre de personnes y sont établies ; et attendu que, un certain nombre de baux ont été accordés, et qu'aucune bête à cornes ou mouton y a été mis ; et attendu que, il est absolument nécessaire que ce pays soit représenté à Ottawa sans délai, parce que nous sommes maintenant gouvernés par des agents qui ont intérêt à ce que ce pays soit mal gouverné ; et attendu que les colons ne peuvent pas faire venir le bétail sans payer de droits et ceux qui sont porteurs de baux peuvent le faire sans taxe. Qu'il soit résolu, que dans l'opinion de cette assemblée, il est nécessaire que tous les townships dans les environs de Calgary soient ouverts immédiatement à la colonisation et à l'inscription, et qu'aux personnes qui se sont conformées à l'Acte des Terres fédérales quant à ce qui concerne la résidence et les améliorations, les patentes soient accordées immédiatement, et que tous les baux, dont les termes et les conditions

M. CAMERON (HURON)

n'ont pas été remplis, soient annulés et que les terres soient ouvertes aux inscriptions d'établissement ; et que toutes les terres propres aux fins agricoles, comprises dans les baux, soient ouvertes à l'inscription et à la colonisation ; aussi que les colons important du bétail dans le pays soient mis sur le même pied que les porteurs de baux, et aussi que cette assemblée regrette que le bill, présenté au parlement fédéral pour demander une représentation aux territoires du Nord-Ouest, ait été défilé, et insiste fortement auprès du gouvernement sur la nécessité absolue qu'il y a qu'une mesure du gouvernement soit présentée et adoptée cette session, ayant cet objet en vue comme étant le seul moyen d'apaiser le mécontentement actuel qui règne parmi les colons des territoires, et de les gouverner tels qu'ils doivent l'être, et que le gouvernement, sans faire un recensement, a des informations suffisantes pour justifier une mesure de représentation, et cette assemblée insiste sur une action immédiate dans ce sens afin de prévenir une répétition des troubles qui, malheureusement, existent dans ces territoires ; et il est de plus résolu que les Métis de ces territoires ont droit et devraient recevoir les mêmes privilèges, en ce qui concerne les terres, que ceux qui ont déjà été accordés à leurs frères du Manitoba.

C'est le vœu de l'assemblée que j'envoie ceci. Un mémoire des griefs est envoyé par la prochaine maille et porte plus de deux cents signatures. Dans le cas du refus de se rendre aux demandes, il fut proposé de prendre les armes et de se joindre aux Métis. Un des orateurs a dit que si l'on nous refuse, nous nous mettrons à l'abri de nos carabines Winchester. Le Président dit que la seule différence entre un colon et un animal sauvage dans ce pays, c'est que l'animal sauvage avait l'avantage d'une saison prohibée par la loi, tandis que le colon était chassé en toute saison soit par la police, les fonctionnaires du gouvernement ou les propriétaires de troupeaux. Les Métis sont grandement satisfaits de ces résolutions et ont l'intention de faire partie de l'association. Un manifeste doit suivre l'envoi du télégramme à sir John. Ce sentiment existe depuis quelque temps, et on croit qu'il est plus sérieux qu'on ne le pense.

Après les affaires de cette assemblée, une requête a été dressée et transmise au gouvernement, à Ottawa, dans laquelle les requérants allèguent :

1. Que nous, les loyaux sujets de Sa Majesté, demeurant dans les territoires du Nord-Ouest du Canada, avons droit aux mêmes justices et privilèges, comme hommes libres, et en ce qui a rapport à la tenure des terres et aux institutions représentatives, que celles dont jouissent nos frères des autres colonies de l'Empire.
2. Que ces droits et privilèges nous ont été refusés jusqu'ici, et cela, pour des raisons que nous considérons insuffisantes.
3. Que quelques-uns d'entre nous, avons demeuré sur nos établissements et avons fait des améliorations sur ceux, pendant un temps beaucoup plus considérable que celui exigé par les dispositions de l'Acte des Terres Fédérales, et nous sommes conformés à toutes les dispositions d'icelui, mais que jusqu'à présent nous n'avons pas été capables d'obtenir nos patentes, ce qui a eu pour résultat de décourager certains colons et de les empêcher de faire les améliorations nécessaires à leur confort et à leur succès sur leurs établissements incertains, et nous désirons insister fortement auprès du gouvernement sur le résultat vexatoire et malaisant de ce délai déraisonnable et inexplicable à donner la possession légale à ces colons paisibles qui, par leur observation consciencieuse des conditions d'établissement, y ont des titres. C'est pourquoi nous prions le gouvernement que les patentes de ces terres soient accordées de suite à ceux qui ont droit de les recevoir.
4. Que de grandes étendues de terre dans le district d'Alberta sont maintenant nominativement sous bail (dont une partie considérable est propre aux fins agricoles) et que les termes et conditions n'ont pas été observés. Nous prions, que ces baux soient immédiatement annulés, et que ces terres comprises dans ces baux ainsi que dans tous les autres déjà accordés, et sur lesquelles les colons désiraient s'établir, soient ouvertes à l'inscription et aux établissements.
5. Nous sommes d'opinion que les Métis des territoires du Nord-Ouest ont des titres aux mêmes droits et privilèges que ceux qui ont déjà été accordés à leurs frères du Manitoba. Et nous insistons fortement auprès du gouvernement sur la nécessité d'accorder ces privilèges comme étant le seul moyen de faire disparaître le mécontentement actuel, et d'apaiser les troubles qui se sont élevés dans ces territoires.
6. Nous avons appris avec beaucoup de regret le rejet de la mesure présentée au parlement du Canada pour voyant à la représentation de ces territoires dans ce corps, et nous désirons insister fortement auprès du gouvernement sur le fait que rien moins que la représentation immédiate dans le parlement contentera la population de ces territoires.

Je dis que les actes de cette assemblée, tenus par des sujets britanniques vivant à l'ombre du drapeau anglais et sous la protection que le gouvernement de ce pays est tenu de leur accorder, méritent la considération de ce gouvernement. En autant qu'il apport par les documents soumis à la Chambre, ils n'ont reçu aucune considération de la part du gouvernement. Le gouvernement a été inactif, n'a pris d'initiative, n'a rien fait, et a laissé ces griefs subsister sans faire d'enquête et sans les redresser. Je trouve dans la correspondance du journal le *Mail*, du 17 avril 1885, ce qui suit :

La plus sérieuse plainte, cependant, est celle basée sur l'idée que, d'une manière ou d'une autre le colon ne peut pas lutter contre les

étrangers qui obtiennent possession de terres, que lui, comme colon, a améliorées et habitées. Ceci, je présume, est la source de tout le mécontentement parmi les blancs aussi bien que parmi les Métis; mais que cela soit vrai ou non, je ne suis pas en état d'en parler d'après ma connaissance personnelle.

Le *Telegram* de Toronto dit :

Mais nous devons être certains d'une chose, c'est que tous ceux qui sont mécontents dans le Nord-Ouest ne sont pas des Métis porteurs de réclamations frauduleuses—mêmes les colons blancs se sont plaints qu'ils ne pouvaient pas se procurer leur patentes de terres, tant il y avait de fonctionnaires atteints de la fièvre des terres.

Il est très clair, d'après ces journaux, et les documents que je viens de lire, que les Métis des territoires du Nord-Ouest ont des griefs qui n'ont pas été redressés, que des colons pendant une succession d'années ont eu des griefs de la nature la plus importante, que le gouvernement de ce pays n'a pas reconnu ou pris en considération. Je vais maintenant parler pendant quelques instants d'une autre classe de la population dans les territoires du Nord-Ouest qui mérite la sérieuse considération du parlement du Canada—je veux parler des sauvages. Je n'aurais pas discuté cette question au long, si l'honorable député qui m'a précédé n'avait pas déclaré, de son siège dans le parlement, que les sauvages du Nord-Ouest avaient été traités avec la plus grande considération par le gouvernement de ce pays, et qu'ils n'avaient aucunes réclamations, aucuns griefs, rien à se plaindre, aucuns torts à faire redresser. Je me propose de prouver clairement que les sauvages des territoires du Nord-Ouest ont eu une raison de se plaindre, que la plainte a été faite au gouvernement, la presse publique des territoires du Nord-Ouest, écrivant dans les intérêts de l'humanité, se plaignait à ce gouvernement, que dans bien des cas les sauvages mouraient de faim ou étaient gelés à mort par la négligence de ce gouvernement; que le sauvage était négligé, volé, trompé, et se faisait extorquer par les fonctionnaires de ce gouvernement, nommés pour administrer les affaires de ce pays dans le territoire du Nord-Ouest, et que le gouvernement fermait les yeux sur ces irrégularités. Le 14 mars 1884, le *News* de Mâchoire-d'Original, parlant de la condition des sauvages dans les environs dit :

A ce propos il convient de citer le cas de plusieurs familles sauvages des environs. Un ami qui passait près d'une tente, il y a quelques jours, il lui fut donné d'entendre que la mort les avait visités. En entrant dans la tente il aperçut un tableau pitoyable. Leurs figures accusaient la famine et un coup d'œil suffit pour indiquer la cause de la mort du guerrier. On peut à peine se faire une idée qu'ils aient pu vivre. La toile de leur tente était vieille et déchirée. Pas la moindre trace de comestibles; quelques peaux de lièvres çà et là indiquaient la substance de leur dernier repas. Tout ce qui pouvait servir de couvertures était sur ou sous les braves morts. Autour d'un petit feu étaient groupés un sauvage et trois ou quatre sauvagesses. Ils dirent que depuis deux jours ils étaient sans nourriture, et les apparences confirmaient la vérité de l'assertion. Pouvons-nous, dans ce siècle éclairé, permettre que de semblables choses se passent au milieu de nous sans formuler un protesté d'indignation envers l'autorité qu'il convient. Est-ce que ces sauvages auraient laissé leurs réserves, et couru le risque de la famine, s'ils étaient certains qu'on leur fournirait là les nécessités de la vie ?

Le *Mercury* de Québec dit :

Est-ce que ce soulèvement des sauvages dans le Nord-Ouest aurait pu être empêché? A cette heure, au début de la révolte, les opinions sont partagées sur ce sujet; mais cela n'empêche pas quelques-uns de penser que le département de l'intérieur à Ottawa, qui a le contrôle des réserves des sauvages a été fort négligent dans l'attention qu'il a donnée aux affaires des sauvages, et des Métis. Il existe en cette ville parmi la population anglaise et française une impression que les sauvages avaient des griefs et qu'ils auraient dû être redressés.

Le *News* de Mâchoire-d'Original du 13 juin 1884, en parlant du tort causé au chef Pie-à-pot, en le forçant de demeurer sur une réserve marécageuse et insalubre et en refusant de la changer pour une plus saine, dit :

Même cela serait insuffisant pour effacer le passé. Ce'a fera tache dans notre histoire. Les souffrances des sauvages des réserves d'Assiniboine pendant le dernier hiver sont pour nous une honte criante, et un reproche éternel pour notre gouvernement. Que penserait-on de nous en Angleterre, ou dans tout autre pays chrétien, si l'on savait que pendant des semaines, de nombreuses bandes de sauvages, les soutiens de la nation, des créatures pauvres, misérables, dont les sources pri-

mitives d'approvisionnement ont été enlevées par notre invasion, et que par un traité solennel aussi bien que par toute considération de justice et d'humanité nous sommes tenus de nourrir et de prendre soin, mouraient en grand nombre, soit presque de faim ou de maladies résultant de la mauvaise qualité des vivres fournis par les agents? Ce n'est pas une excuse que de dire que les faits n'étaient pas connus. Pourquoi ne les connaissait-on pas? N'y avait-il pas des fonctionnaires haut placés dont le premier devoir était de connaître les faits? S'il était prouvé que les ravages effrayants du scorbut, sont dus à l'ignorance et à une économie mesquine qui se dispensait des services d'un officier médical compétent dans le but d'économiser ses honoraires, ceci aggraverait la culpabilité de ceux qui en sont responsables.

Nous écrivons énergiquement parce que ce sujet nous intéresse fortement. C'est un sujet qui doit intéresser tout Canadien et tous les colons du Nord-Ouest en particulier. Comme nous l'avons déjà démontré, les conséquences les plus graves, comprenant non seulement les titres primordiaux de l'humanité et du droit, mais aussi la sûreté de la vie et de la propriété, dépendent du maintien des relations amicales et de la bonne foi avec les aborigènes.

Nous ne nous rappelons pas d'avoir rencontré un colon des environs où ces événements ont eu lieu sans qu'il sympathisât avec Pie-à-pot, et admit que malgré l'entêtement et l'insubordination du chef dans plusieurs cas, c'est lui qui est la victime dans ce cas-ci. Nous sommes revenus sur ce sujet, parce qu'il est de la plus haute importance que les faits de l'hiver dernier concernant le traitement des sauvages soient examinés avec soin, et que de telles mesures soient adoptées de manière à rendre impossible le renouvellement de ces scènes.

Que quelqu'un consulte les comptes publics, le rapport du département des sauvages et celui de la police à cheval, et il verra comment furent traités ces sauvages, que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard) a déclaré, hier soir, avoir été bien traités et n'avoir aucun motif de plainte, que verra-t-il? Il verra que les sauvages devaient recevoir du bœuf, pour lequel le gouvernement avait accordé des contrats à des hommes responsables dans le Nord-Ouest, à raison de 13½ centins la livre; que le gouvernement, par l'entremise de ses fonctionnaires dans le Nord-Ouest, leur fournit du lard à raison de 23 centins la livre. Les sauvages devaient recevoir du bœuf pour lequel on avait passé contrat à raison de 13½ centins la livre, et parce que certain ami du gouvernement avait du lard au Nord-Ouest dont il désirait se débarrasser, le gouvernement a sanctionné l'achat de ce lard pour les sauvages à 23 centins la livre. Et, cependant, on nous dira que les sauvages n'avaient pas de motifs à se plaindre. La politique de famine est celle du premier ministre de la Puissance. Il a déclaré que sa politique était de réduire les sauvages à la soumission par la faim. Il y a quatre ans, le premier ministre, de son siège dans le parlement, avec toute la responsabilité que sa position élevée faisait retomber sur ses épaules, a déclaré que la politique de son gouvernement était de réduire les sauvages du Nord-Ouest à un état de soumission par la famine. Pendant la discussion sur le budget, en 1880, je trouve les paroles suivantes de l'honorable député :

Je dois dire, cependant, que cela a été une chose dangereuse que de commencer le système de nourrir les sauvages.

Ce n'était pas une chose dangereuse que d'induire les sauvages d'abandonner leurs droits de possession au Nord-Ouest, mais c'était une chose dangereuse de continuer à nourrir les sauvages.

Tant qu'ils sauront qu'ils peuvent compter, ou croiront pouvoir compter sur une source quelconque pour obtenir leur nourriture, ils ne feront aucun effort pour pourvoir à leur subsistance. Nous devons nous protéger contre cela, et le seul moyen de nous protéger est de faire une distribution faible, même parcimonieuse, de nourriture, et avoir des preuves complètes de famine avant de la distribuer.

Voilà quelle était la politique annoncée il y a quelques années par le premier ministre—qu'avant de distribuer des vivres aux sauvages il fallait obtenir une preuve évidente que les sauvages étaient à la veille de mourir de faim. C'est exactement la politique annoncée il n'y a pas longtemps par le premier ministre de son siège dans le parlement. L'honorable député a dit :

Quand on a envoyé quelqu'un vers Louis-Riel, l'été dernier, c'était de la part de ces pauvres gens souffrant de la faim; parce que tout en dépensant une somme considérable pour les faire vivre, nous ne leur donnions pas de vivres en quantité suffisante pour les faire redorer autour des stations et devenir des mendiants de profession. Nous les tentons à

courtes rations et nous cherchions à les forcer—je parle maintenant des sauvages—et nous les avons forcés de retourner sur leurs réserves.

Voici quelle était la position. Je dis qu'il est clair d'après les rapports du département des sauvages, ceux de la police à cheval et autres documents officiels aussi bien que d'après la presse, que les sauvages ont été systématiquement volés et pillés par les fonctionnaires et les agents qui fournissaient les provisions. Le gouverneur connaissait ces faits depuis des années, et aucune mesure n'a été adoptée pour faire cesser ces abus. En général il est facile de tromper un sauvage, il est facile à conduire par ceux qui ont sa confiance. Ceux qui tiennent leur parole avec le sauvage peuvent compter sur lui. Mais du moment que vous manquez à votre parole avec le sauvage il devient incrédule, turbulent, traître et rebelle; c'est ce que nous avons vu lors des événements récents. Le gouvernement a manqué à sa parole envers le sauvage. Il l'a induit à abandonner à la couronne ses droits de possession dans le Nord-Ouest sur la foi de certaines promesses qui ont été faites. Ces promesses ont été violées. Les agents du gouvernement ont trompé le sauvage, ont manqué de foi envers lui et lui ont menti, et dans la récente révolte nous en avons vu les terribles résultats. Le premier ministre, le surintendant général des affaires, connaissaient cet état de choses depuis des années. Le gouvernement a été averti des mécontentements des sauvages par les fonctionnaires, par la presse et de toutes les manières possibles par les résidents du Nord-Ouest, et cependant le gouvernement n'a rien fait pour empêcher le désastre et la mort des blancs entourés par une bande furieuse de sauvages non civilisés. Prenez les rapports du département des sauvages et ceux de la police à cheval, et vous y trouverez des preuves évidentes de promesses violées, de manque de foi et de fraudes gigantesques. Je vais maintenant faire des citations dans les documents publics présentés au parlement par les honorables de la droite—aux sources officielles—et je dis que si l'on peut se fier à ces rapports, la condition des affaires concernant les sauvages dans les territoires du Nord-Ouest, est telle qu'aucun pays chrétien ne la tolérerait. C. E. Denney, agent des sauvages, dans son rapport de 1882, en parlant d'un nommé Grant, un agent en charge des Sarcis et des Assiniboines à Calgary dit :

J'ai été obligé de démettre M. Grant, qui avait la direction de cette agence, à cause d'irrégularités graves.

En d'autres termes, cet homme, qui avait mission du gouvernement de traiter les sauvages équitablement et honnêtement a manqué de foi avec eux, a failli à son devoir, les a induits en erreur, les a fraudés, et il a été démis et rien de plus. Ce n'étaient que des sauvages qui avaient été fraudés, et Grant a été tout simplement démis, sans enquête et sans punition, bien que la chose eut été signalée à l'attention du premier ministre par son propre agent. T. P. Wadsworth, surintendant des agences des sauvages, dans son rapport de 1882—parlant des sauvages de la Rivière du Barre, dit :

Que la farine et le lard reçus comme approvisionnement étaient mauvais et que la farine reçue par les sauvages était devenue par petites masses.

M. Wadsworth, dans son rapport de 1883, parlant des sauvages de la réserve de Sekaskoots, dit :

Je n'ai pu me faire rendre compte des provisions envoyées par les fournisseurs ou le gouvernement.

Il dit plus loin :

Que la farine reçue par ces sauvages ne contient en moyenne que 93 livres par sac.

Dans le même rapport, parlant de la bande de Faiseur-d'Etangs, il dit :

Que la farine était de qualité inférieure et que le poids faisait défaut.

Nous avons là des preuves évidentes de fraude. On fournissait aux sauvages de la farine dont le poids faisait défaut et de qualité inférieure, cependant, le surintendant général M. CAMERON (Huron)

des affaires des sauvages n'a jamais adopté la moindre mesure pour faire cesser ces fraudes et pour traduire les coupables devant la justice. Il faut se rappeler qu'en vertu de traités avec les sauvages nous sommes obligés de leur fournir certains articles à une époque déterminée, et de qualité et quantité déterminées. Nous avons manqué à nos obligations sous ce rapport, et les conséquences ont été sérieuses. A. McKay, l'agent des sauvages à Grand-Rapids, dans son rapport de 1882, parlant la bande de l'Isle, dit :

Que l'inspecteur des agences des sauvages leur avait promis de leur fournir tout ce dont ils auraient besoin, et que cet agent les a priés d'en faire la demande au gouvernement. Ils firent la demande, mais les provisions ne furent pas envoyées.

M. E. McColl, inspecteur des agences, dans un rapport de 1882, parlant de la bande du Lac du Cygne, dit :

Que des voitures etc., furent promises à ces sauvages et qu'il craignait des conséquences sérieuses si ces réclamations n'étaient pas satisfaites.

M. A. McDonald, l'agent des sauvages sous le traité n° 4, dans son rapport de 1882, publie une lettre de Faiseur-d'Etangs à M. Dewdney, dans laquelle Faiseur-d'Etangs dit :

C'est Faiseur-d'Etangs qui prend la liberté de vous envoyer quelques mots. Je prie Votre Honneur de lui envoyer le moulin à farine avec pouvoir de chevaux que vous avez eu la bonté de lui promettre aux Cyprès. Nous l'avons attendu en vain l'été dernier.

Cette lettre fut écrite en novembre 1882, et deux ans avant que le commissaire des affaires des sauvages eut promis ces provisions au vieux chef, mais il avait négligé de les donner. Il l'avait trompé, lui avait menti, et le résultat fut que les sauvages perdirent toute confiance dans le commissaire des sauvages. J. McRae, l'agent des sauvages à Carlton, dans son rapport de 1885, parlant de la bande de Okonasis, dit :

Le chef dit, et M. Tompkins le corrobore, que M. Wadsworth, l'inspecteur, lui a promis un grand fourgon l'automne dernier, et qu'il a manqué à sa promesse.

L. W. Herchmer, dans son rapport de 1883, parlant des Sioux du Creek de la Queue-d'Oiseau, dit :

Ils ont été beaucoup visités par la maladie récemment; cela est dû au manque de viande fraîche.

W. Pocklington, dans son rapport de 1883, parlant des Assiniboines, dit :

Pendant l'hiver dernier il y a eu beaucoup de détresse parmi eux causée par le manque de vêtements, plusieurs d'entre eux n'ayant pas même une couverture pour cacher leur nudité.

P. P. Wadsworth, dans son rapport de 1883, parlant de la bande de l'Etoile-du-jour, dit :

Que le chef se plaignait de ne pas avoir reçu les porcs promis par le traité, et qu'il voulait encore des bœufs, une boîte d'outils et des chaudières pour le lait.

Il dit aussi :

Que les bandes de Mistowasis et de Ah-tah-ka-koops n'ont pas reçu les porcs promis par le traité, et il recommande de les leur donner.

Il dit de plus que :

Que la bande de Bobtail se plaignait de ce qu'en vertu du traité, il leur était encore dû une vache et un taureau.

Et plus loin que :

La bande de Peau-d'Hermine se plaignait de ce qu'en vertu du traité il leur était encore dû une faucheuse et des charrettes.

Rappelez-vous que ces articles, nous avons contracté l'obligation par traité de les fournir aux sauvages, et que les fonctionnaires du gouvernement ont négligé d'une manière criminelle de les fournir, et qu'ils ont négligé de le faire, à la connaissance et de connivence avec cette administration. Je dis qu'il n'est pas étonnant que les sauvages deviennent mécontents, turbulents; le commissaire McLeod, en 1879, dit :

J'ai éprouvé de grandes difficultés, (avec ceux qui souffraient de la misère et de la faim) des demandes de secours m'étaient constamment adressées par les bandes de sauvages affamés.

De plus :

Un sauvage et sa famille ont été plusieurs jours sans nourriture.

Le surintendant Walsh, en 1880, dit des Sioux :

La faim et la misère règne. En quelques endroits les personnes devinrent assez faibles pour ne pouvoir se servir. Le manque de nourriture, puis la maladie, ont produit une épidémie—dont la gravité s'annonça par les nombreuses fosses que l'on voit dans les montagnes des Bois.

Le manque de foi, les promesses violées, les engagements non remplis du gouvernement envers les sauvages, la fraude, la mauvaise administration, le vol et l'escroquerie sont tous signalés par les fosses des sauvages dans les montagnes des Bois. Et c'est la condition d'affaires que le premier ministre de ce pays considère comme convenable pour les sauvages. L'inspecteur Dickens, dit en janvier 1884 :

Gladstone dit qu'il n'avait jamais vu des sauvages dans un tel état auparavant.

Le commissaire Irvine, dans son rapport de 1882, dit :

Pendant un temps considérable ils n'ont demandé aucun aide au gouvernement, mais à l'approche du temps froid, étant pauvrement vêtus et ayant peu de provisions, ils ont enduré beaucoup de misère par le froid et la faim.

Le premier ministre met en opération sa politique de réduire les sauvages à la soumission par la faim. M. Irvine dit de plus :

Un compte-rendu des souffrances aiguës de ces sauvages fait partie du rapport du chirurgien Jukes, qui vous a été envoyé en octobre dernier.

Plus loin, en 1882 :

Je désirerais attirer votre attention au fait que, dans ma lettre du 12 mai dernier, j'insistais auprès du gouvernement sur l'importance qu'il y avait de bien recevoir les sauvages dans le nord, ainsi que de remplir toutes les obligations du traité.

Le 17 octobre 1884, l'inspecteur Dickens écrit à l'officier commandant la police à cheval, à Battleford :

Que Petit-Peuplier insistait sur le renvoi des agents des sauvages et la nomination de bons officiers à leur place. Que Gros-Ours se plaignait de ce que le gouvernement avait manqué de foi envers les sauvages ; qu'on ne les payait pas assez et qu'on les laissait mourir de faim.

Je dis que si ces rapports sont exacts—et nous n'avons aucune raison de douter de leur exactitude—si ces gardiens non-civilisés de la nation—ces sauvages envers lesquels vous avez manqué de foi, que vous étiez obligés de nourrir, mais que vous avez laissés mourir de faim—s'ils devinrent turbulents et rebelles, s'ils firent aisément induits à prendre les armes contre le gouvernement et le peuple de la Puissance, nous n'avons pas lieu d'en être surpris. Ces pauvres gardiens impuissants de la nation, ces bandes errantes de barbares ont droit à toute considération de la part du peuple de ce pays. Dans leur cas la force de la loi les a réduits à la soumission. Dans leur cas la miséricorde doit se mêler à la justice. Les vrais coupables sont les hommes qui ont commis les torts, qui se sont rendus coupables de mauvaise administration, et le gouvernement de ce pays qui a fermé les yeux sur ces crimes pendant des années. Je dis que le peuple de ce pays doit traiter ces hommes avec esprit de justice, mais qu'à cette justice doit se joindre la miséricorde. Mais que dirions-nous du gouvernement qui aura toléré de telles choses ? Il mériterait la condamnation la plus sévère de la part du peuple de ce pays. J'ai dit que non seulement ces sauvages—si l'on doit en croire les rapports—ont été volés, exploités et fraudés, mais que comme résultat de ces vols et de ces fraudes, ils sont devenus mécontents et turbulents, et qu'ils furent facilement induits à prendre les armes contre le pouvoir souverain de ce pays. Je me propose maintenant, de prouver par les rapports présentés au parlement, que tel est le cas. Je déclare ouvertement, hardiment, et sans crainte d'être contredit—et je défie aucun député de la droite de le faire—que depuis quatre ans, grâce au traitement scandaleux que les sauvages ont reçu de la part du gouvernement, ils sont devenus inquiets, mécontents et turbulents, et prêts à chaque instant à se mettre en révolte ouverte contre le gouvernement de ce pays. Dans son propre rapport de 1882, le premier ministre dit :

Dans le district de Battleford quelques-uns des sauvages se sont montrés bien turbulents.

A. McKay, l'un des agents, en parlant des sauvages de la rivière Béryn, dit :

Ils se plaignent du manque de provisions. Ils se plaignent, de plus, parce qu'ils n'ont pas reçu de grain du département en 1882.

M. McColl, l'inspecteur des agences des sauvages, dans son rapport de 1882, en parlant des sauvages du Lac du Cygne, dit :

L'agent craignait beaucoup des conséquences sérieuses, à moins que leurs réclamations à leurs anciennes possessions ne fussent immédiatement réglées par le gouvernement.

C. E. Denney, l'agent des sauvages, au Fort McLeod, dans son rapport de 1882, en parlant des sauvages Pieds-Noirs, dit :

Les Pieds-Noirs sont dans une période d'agitation.

Et plus loin :

Je trouvais que les Pieds-Noirs étaient disposés à travailler s'ils avaient reçu de l'aide, mais ils avaient été bien négligés et en conséquence étaient furieux et agités.

Qui les a mal traités ? Les colons blancs du Nord-Ouest ? Il n'y a aucune plainte de ce genre ; ce sont les fonctionnaires nommés par ce gouvernement. Le gouvernement a reçu avis de cela il y a trois ans d'un de ses propres agents, et les documents soumis au parlement ne démontrent pas que le premier ministre, le surintendant des affaires des sauvages, aient jamais rien fait pour réparer ses torts. T. P. Wadsworth, dans son rapport de 1882, en parlant des sauvages des montagnes de l'Aigle, dit :

Ils sont agités maintenant.

A. McDonald, l'agent des sauvages, sous le traité n° 4, publié dans son rapport de 1882, une lettre du chef Faiseur-d'Etangs au commissaire en chef Dewdney, dans laquelle Faiseur-d'Etangs dit :

Il règne aujourd'hui une grande détresse parmi ma bande ; leurs rations sont maintenant suspendues d'ici à 41 jours, et en conséquence tout le monde est occupé à courir les bois et à chasser.

Et alors le vieux chef dit pathétiquement :

Il est impossible de travailler avec un estomac vide.

Pourquoi travailleraient-ils avec un estomac vide ? Le parlement du Canada a agi libéralement envers ces sauvages. Nous avons voté plus de \$1,000,000 annuellement dans le but de leur procurer les choses nécessaires à la vie. Il y avait là plus qu'il n'en fallait pour leur procurer le confort si ces provisions s'étaient rendues honnêtement à destination ; mais il n'en est pas ainsi ; il existe la preuve la plus claire que les fournisseurs et les agents dans le Nord-Ouest ont fraudé et extorqué les sauvages sans un mot de reproche de la part du gouvernement fédéral. Le premier ministre dans un rapport de 1883, dit :

Les sauvages du district d'Edmonton sont mécontents parce qu'une erreur a été commise en leur donnant la quantité nécessaire de bétail et d'instruments aratoires.

Qui a commis l'erreur ? Pourquoi l'erreur a-t-elle été commise ? Pourquoi ces sauvages des plaines, qui méritent toute notre considération, que nous sommes tenus de protéger, seraient-ils privés des provisions auxquelles ils ont droit en vertu des traités que nous avons conclus avec eux ? Le premier ministre dit plus loin concernant les Cris du Creek de la Queue-d'Oiseau :

Cette bande a fait preuve d'indifférence pour le travail et est devenue violente.

L. W. Herchmer, un agent des sauvages, dans son rapport de 1883, en parlant des bandes Way-way-se, Gappo et Gambler, dit :

Ils sont devenus passablement indépendants et ils ont entrepris de me forcer de leur donner tout ce dont ils auraient besoin. La bande de Gambler était aussi bien indépendante. Cependant toutes ces bandes peuvent trouver de l'ouvrage s'ils le veulent, et un peu de famine leur fera du bien.

Tel est le rapport de l'agent de l'honorable monsieur—ces barbares des plaines, ignorants, non-civilisés, insoumis, envers lesquels nous avons manqué de foi, que l'on a permis de piller, s'amélioreront par la famine. C'est là le traitement que les agents du gouvernement font subir aux sauvages et le traitement que le surintendant général des affaires des sauvages pense être convenable, et avec un tel traitement nous allons nous attendre à ce que les sauvages nous soient soumis et nous respectent. W. Anderson, l'agent des sauvages à Edmonton, dans son rapport de 1883, en parlant des sauvages de cet endroit, dit :

En général, les sauvages de cet endroit ont été tranquilles et sobres; cependant je m'aperçois parfois de certains signes de mécontentement.

W. Pockington, sous-agent des sauvages à la Traversée des Pieds-Noirs, dans son rapport de 1883, dit :

Presque tout l'hiver dernier, ils m'ont causé du trouble continuel en venant en conflit avec les blancs et en blessant des chevaux. Tête-de-Bœuf et sa bande sont encore dans le trouble. Les sauvages Sarcis sont les plus incommodes de mon district.

J. A. McRae, agent des sauvages, dit de la bande de John Smith :

Ils sont dans un état chronique de mécontentement.

Je vois que le *Herald* de Calgary, parlant des sauvages, se sert des expressions suivantes :

Pour ce qui est des sauvages, il ne faut pas croire que les troubles agraires les agitent beaucoup, et il n'est pas probable que leur désir de posséder de la propriété soit un motif puissant qui les porte à faire cause commune avec les Métis. La raison peut sembler mauvaise mais si la cause de l'agitation parmi les Métis est due à l'anticipation d'un temps de crise, ceux qui connaissent les sauvages ne seront pas surpris si le manque de thé et de tabac venant du gouvernement n'était la cause de l'agitation chez eux.

Si vous consultez ensuite le rapport de la police à cheval, vous y verrez consigné l'état d'affaires suivant. Le colonel McLeod, en 1879, dit :

Dans le mois de mars des plaintes ont été portées devant moi par les gardiens de bétail que les sauvages tuaient leurs bestiaux; qu'à partir de cette époque jusqu'au temps des paiements annuels, en octobre, de semblables rapports et plaintes arrivaient tous les jours.

Plus loin M. McLeod dit :

Pendant l'année plusieurs rapports à sensation ont été mis en circulation à l'effet que les sauvages se proposaient de lever l'étendard de la révolte.

Il dit de plus :

Les Sioux, qui comptaient près de 200 cabanes, étaient très excités dans le commencement, et quelques-uns d'entre eux proposaient d'attaquer le fort.

Le surintendant Walker dit, dans son rapport de 1879 :

En février dernier j'ai été informé que le chef Barbu, du Lac aux Canards, et sa bande de sauvages, avaient menacé plusieurs fois de forcer le magasin de Stodar, Eden et Cie, et de se servir à même les provisions des sauvages qui y sont déposées.

Le commissaire Irvine, dans son rapport de 1880, dit :

Cette population sauvage, indépendamment de l'aide reçue du gouvernement par une race affamée, sera toujours une classe dangereuse et qui nécessite du nerf et de la prudence pour conduire.

Ce rapport a été fait en 1880. Je ne sache pas que le gouvernement ait pris aucune mesure pour voir à ce qu'on accordât une attention plus convenable à ces sauvages, que l'on disait être dans une condition de famine et qui demandaient une si grande surveillance. Le surintendant Walker, en parlant des sauvages de Battleford et de la Saskatchewan, dit :

Ce district comprend une grande étendue de terres, qui dans certains endroits commencent à se coloniser, et est habité par, disons 2,000 sauvages de différentes tribus. A plusieurs reprises, quelques-uns, parmi eux, ont donné beaucoup de trouble et ont été la cause de beaucoup d'inquiétude.

Et plus loin, en parlant des Sarcis, il dit :

Pendant le mois dernier il y eut des difficultés avec les sauvages Sarcis du Fort Calgary. Il paraîtrait qu'ils ont menacé de se servir à mêmes les rations du gouvernement.

M. CAMERON (Huron)

Le surintendant Winder, dans son rapport de 1880, dit des Pieds-Noirs :

Vers le milieu de juin, Patterson, celui qui est en charge des sauvages à la traversée des Pieds-Noirs, a fait rapport à M. McLeod, l'agent, qu'il éprouvait beaucoup de difficultés avec eux.

Le commissaire Irvine, dans son rapport de 1881, dit :

On a eu beaucoup de trouble pour faire accepter le traité des arpentages par les sauvages au Fort-Walsh. Ils se sont conduits avec désordre.

Il dit de plus, en 1881 :

Vous devez avoir appris que durant l'hiver actuel, les Pieds-Noirs sur la réserve, à la traversée des Pieds-Noirs, ont occasionné beaucoup de trouble.

Ensuite, en 1882, parlant des sauvages de la montagne des Bois et des différends qu'ils avaient eus avec un nommé Légaré, il dit :

Pendant la nuit, M. Légaré entendit les sauvages, réunis en conseil, décider de le tuer. Mais le programme fut changé et il fut décidé de laisser Légaré et ceux qui l'accompagnaient manger encore une fois avant de les tuer. A chaque instant Légaré s'attendait à être tué. Le bruit était horrible, quelques-uns demandaient à grands cris les chevelures de tous, d'autres ne désiraient tuer que le sioux Teton.

Le commissaire Irvine, dans son rapport de 1883, dit :

Dans le mois de juillet, l'agent des sauvages à Edmonton s'est mis en rapport avec l'officier commandant notre poste dans ce district et lui a fait connaître les demandes désordonnées que les sauvages faisaient de la manière la plus intolérable.

De plus, le même commissaire fait rapport, en 1883 :

Des nouvelles sont parvenues à Son Honneur que les sauvages des réserves dans les environs (Fort Pitt) allaient probablement causer des troubles graves.

Telle était la condition des sauvages dans les Territoires du Nord-Ouest depuis quatre ou cinq ans—ils étaient volés, filoutés, presque mourants de faim, souffrant du froid, bien qu'il y eut assez d'argent voté par le parlement pour leur donner comparativement de l'aise et du confort, si les effets leur avaient été distribués honnêtement. Je dis que le sauvage a été privé de ses droits, n'a pas été traité convenablement; et que le gouvernement est responsable de ne pas avoir adopté des mesures pour voir à ce qu'ils fussent traités convenablement. Sous de telles circonstances doit-on s'étonner si les sauvages sont devenus rebelles? Une autre cause de grief, c'est la classe de fonctionnaires envoyés par le gouvernement pour administrer les affaires de ce pays dans les Territoires du Nord-Ouest. Jusqu'à l'avènement du commissaire des affaires des sauvages actuel, il n'y avait aucune plainte de méfaits, de friponnerie, de fraude; il n'y avait aucune plainte que les fournisseurs s'emparaient des effets des sauvages avant qu'ils leur arrivassent. Les effets votés par le parlement arrivaient honnêtement aux sauvages, je crois, et il n'y avait pas de plaintes. Mais c'est bien différent maintenant. Les sauvages n'ont plus de confiance dans le commissaire des affaires des sauvages; il les a trompés trop souvent. Il est impérieux, arrogant, tyrannique, brusque dans ses manières avec eux. Sa réputation est telle qu'elle est devenue proverbial dans les Territoires du Nord-Ouest, où il est connu parmi les sauvages sous les noms de "l'homme à quatre langues" et de "vieux demain du Nord-Ouest." On conçoit son impopularité, si l'on considère sa manière de traiter les sauvages. En 1882, le commissaire eut une entrevue avec Pie-a-pot et sa bande, et à cette entrevue on a été témoin d'un état de choses extraordinaire, du moins pour ce qui a rapport au commissaire. J'ai pris le compte-rendu de cette assemblée dans un journal et je vais le lire à la Chambre :

Durant l'été de 1882, l'un des chefs les plus influents et puissants, Pie-a-pot, fut amené avec sa bande à grands frais, de la Montagne des Cyprès au Fort Qu'Appelle, avec l'espérance qu'il irait s'établir sur une réserve qui lui avait été choisie dans cette partie du pays, parce qu'on croyait qu'il était désirable de l'éloigner de la frontière des Etats-Unis. Avant d'aller s'établir sur sa nouvelle réserve, il se rappela certaines promesses qui lui avaient été faites, mais qui jusqu'alors n'avaient pas encore été remplies, et il se détermina à avoir une entrevue avec le

lieutenant-gouverneur avant de s'engager davantage. Il y avait plusieurs blancs présents à l'entrevue qui eurent lieu à la suite de cette détermination de Pie-a-pot, et tous ont dû avoir une mauvaise impression de la manière brusque et grossière avec laquelle le grand chef fut reçu par le représentant de Sa Majesté. A plusieurs reprises Pie-a-pot fut accusé de mensonge, et cela d'une manière blessante, mais dans chaque cas la masse de la preuve semble pencher autant de son côté que de celui du lieutenant-gouverneur. Enfin le chef dit : " On m'a promis un cheval et une voiture à planche et je ne les ai pas encore vus."

" Qui vous a promis cela ? " demanda brusquement M. Dewdney.

" L'homme qui me parle " répondit Pie-a-pot en souriant.

Ne comprenant pas bien le sens de sa réponse M. Dewdney renouvela la question, alors Pie-a-pot répondit avec beaucoup d'emphase, pointant son doigt en parlant : " Vous m'avez fait cette promesse, et voici votre propre interprète qui vous a entendu."

L'interprète ayant été interrogé corrobore les paroles de Pie-a-pot, alors M. Dewdney devenu rouge, et certes il y avait de quoi, a mis les choses pires en disant :

" Eh bien, si je vous ai fait cette promesse, c'était à la condition que vous feriez quelque chose pour moi."

" Oui," répondit Pie-a-pot, " c'était à la condition que je fisse accepter le traité par le Petit-Pin et l'Homme-Chanceux, et peut-être vous rappelez-vous s'ils l'ont fait ou non."

Quand on pense que cette exhibition pitoyable de la véracité du lieutenant-gouverneur a eu lieu en présence d'un grand nombre de sauvages de Qu'Appelle, on peut supposer qu'une semblable affaire ne tendra pas à augmenter leur respect pour le gouvernement et ses institutions.

Je dis que cela est absolument vrai, et cependant l'on permet à cet homme d'occuper la position de commissaire des affaires des sauvages. Il n'y a pas longtemps j'ai attiré l'attention du gouvernement sur l'incapacité de M. Dewdney pour la position élevée qu'il occupe, et le premier ministre m'a répondu qu'il lisait dans les caractères, qu'il connaissait M. Dewdney depuis des années, et qu'il était convaincu que c'était l'homme de la situation. L'honorable ministre ne voulait pas prendre l'avis de qui que ce soit, mais était décidé à maintenir M. Dewdney dans la position qu'il occupe maintenant et dont il est impropre à remplir les devoirs responsables. Son égoïsme, ses manières brusques et impolies, ses agissements et ses transactions d'affaires dans le Nord-Ouest—tout cela le rend bien dangereux à maintenir dans une position aussi importante que celle de lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest et commissaire des affaires des sauvages. Ce fait a été porté à la connaissance du gouvernement maintes et maintes fois; la presse publiée dans les intérêts des députés de la droite a souvent attiré l'attention sur ce sujet. Laissez-moi vous lire ce que disait le *Times* de Winnipeg, l'organe favorisé par les honorables députés de la droite, le 5 janvier 1883.

Mais le vil or n'est pas le Dieu de M. Dewdney. Il est unanimement philanthrope. Il se plaît à promouvoir les intérêts du sauvage et à augmenter le bien-être des blancs plus malheureux qui sont sous son sceptre. Ainsi, quand Long Lodge, le chef des Assiniboines, campait l'été dernier près de la Tête du Sauvage, s'est plaint que le lard du fournisseur, qui coûtait aux contribuables canadiens dix-neuf centins la livre, ne convenait pas au goût des sauvages se nourrissant toujours de viande de bison; quand Long Lodge a offert d'accepter une demi-livre de bœuf coûtant 13 centins la livre, à la place d'une livre de lard coûtant dix-neuf centins; quand Long Lodge a dit que le lard " faisait du tort à ses gens, parce que ce n'était pas leur nourriture ordinaire"—M. Dewdney répondit " que les sauvages auraient à manger le lard ou mourir, et d'aller au diable." Ceci n'a pas été dit dans l'excitation du moment, mais avec calme par Son Honneur. Il ne l'a pas dit parce que son ami le fournisseur, qui faisait partie avec lui d'un syndicat de terres, avait 90,000 livres de ce lard dont il voulait disposer, mais parce qu'il voulait inculquer aux sauvages les goûts de l'homme blanc. M. Dewdney, que l'on prenne le témoignage de Pie-a-pot, est l'ami des sauvages. Il offre un excellent exemple à suivre aux blancs. Il enseigne au colon arrivant un nouveau code de morale. Il lui enseigne par précepte et par exemple que dans ce siècle de décadence il n'est pas nécessaire qu'un homme occupant un emploi de confiance n'en abuse pas. Il donne raison dans sa sphère et dans sa vie au principe moderne que tout homme doit renverser les obstacles pour amender son magot. Il est, dans ce grand pays, le disciple le plus remarquable de la science qui consiste à se frayer un chemin à l'aide de n'importe quels moyens. C'est pourquoi M. Dewdney mérite beaucoup de notre part et de celle des sauvages de ces territoires. Il ne conviendrait pas de lui offrir un homestead, car il en a plusieurs et des préemptions en abondance. L'argent est aussi hors de question, car, tant que sir Leonard aura un surplus et que sir John restera au pouvoir, il ne manquera de rien. Pourrait-il y avoir quelque chose de plus approprié qu'une requête lui demandant de s'en aller, de déguerpir, d'aller ailleurs et d'enseigner à d'autres sauvages et à d'autres blancs la morale de l'accaparement, de la cupidité, et de l'impudence qu'il a introduite là.

Voici un article écrit pour un journal qui supporte le gouvernement, et malgré cet avertissement et au mépris des protestations des amis du gouvernement, cet homme a été maintenu dans sa position. Malgré ces protestations, ces avertissements, ces accusations directes et spécifiques formulées contre le lieutenant-gouverneur et le commissaire des sauvages Dewdney, il occupe toujours sa position. Les conséquences ont été sérieuses pour le pays. Quels services cet homme a-t-il rendus au pays pour que la paix, le progrès, la prospérité, et la vie des colons du Nord-Ouest, soient mis en péril afin que le lieutenant-gouverneur Dewdney occupe deux positions et retire deux traitements. Ce ne peut être à cause de son courage, parce que tous ceux qui sont familiers avec les affaires du Nord-Ouest savent que du moment qu'il se manifeste un peu de mécontentement de la part des sauvages, Dewdney se réfugie dans la ville de Winnipeg. Voyons ce que la *Minerve* dit, non pas du gouverneur Dewdney, mais du chef du département :

Si ces griefs n'ont pas été redressés plus tôt la faute retombe sur le département de l'intérieur. *** Le département de l'intérieur, contre lequel ils s'insurgent, est à franchement parler la cause de ces troubles *** Que le département de l'intérieur porte la responsabilité de ses actions.

La *Presse*, l'organe du secrétaire d'Etat, traitant de la responsabilité de la révolte et de savoir qui devait être condamné, déclaré coupable et exécuté, déclare ce qui suit :

Après avoir vengé notre honneur national et rétabli la paix, il nous reste à étudier la ligne de conduite à suivre pour empêcher le renouvellement de semblables catastrophes. En premier lieu il nous faut un ministre de l'intérieur possédant assez de force pour remplir son devoir.

Un correspondant du *Globe* du 13 avril 1885, écrivant du théâtre de l'action, dit :

Les sauvages ont été traités injustement et commencent à murmurer, mais il pensait que sa popularité personnelle suffirait pour le protéger. Bien que ses relations avec M. Dewdney fussent très cordiales il était presque le seul dans ce cas. M. Dewdney était trop haut et trop arrogant avec les colons. Les colons n'avaient aucuns griefs que M. Dewdney croyait devoir s'occuper, de sorte qu'il n'y avait aucune possibilité de l'approcher. Cependant, tous ces inconvénients viendraient à disparaître avec le temps, et si la population avait l'assurance qu'on leur permettrait de vivre là, elle persévérerait et les choses prendraient leur cours.

Le *Sun* de Winnipeg dit :

La résolution suivante a été présentée lors d'une assemblée tenue à Wolsley, la semaine dernière, convoquée pour former une compagnie de réserve. Il a été proposé par un conservateur en vue : Que dans l'opinion de cette assemblée il est maintenant temps que le gouvernement prenne une action décisive et que le premier acte soit de publier un avis ordonnant de pendre Riel au premier arbre venu quand on le verra, mais il faut qu'il y ait déjà, que ce soit pour s'emparer de Dewdney et les pendre tous les deux. Le président a refusé de mettre la proposition aux voix, mais comme elle trouva un secondant il a été obligé de le faire, et elle fut adoptée.

M. John Stinson dit :

J'ai quitté Qu'Appelle en décembre dernier, et longtemps avant cette date on s'attendait à la révolte. Riel était revenu au pays depuis le mois de juillet dernier et il était de notoriété qu'il travaillait pour organiser une agitation ou autre chose de ce genre. Mais les autorités, tant dans le Nord-Ouest qu'à Ottawa, ont fait la sourde oreille à tous les avertissements et n'ont fait aucun effort pour arrêter la révolte, comme elles auraient dû le faire, avant qu'elle ait pris des proportions aussi graves. Si les Métis et les sauvages avaient seulement été traités d'une manière juste, cette révolte n'aurait pas eu lieu. Mais l'autorité constituée par ses actes envers ces personnes, a amené la révolte. Le gouverneur Dewdney leur a fait des promesses qu'il n'a pas remplies. Voilà la raison pour laquelle les sauvages appellent le gouverneur Dewdney et sir John " Vieux Demain " ; cela comporte qu'ils n'accomplissent pas ce qu'ils promettent. De toutes les vertus c'est celle de la vérité qu'ils prient le plus ; ainsi, leur faire une promesse et ne pas l'accomplir leur enlève toute confiance. Tous les sauvages et les Métis, et la plupart des blancs, détestent le gouverneur Dewdney, et l'on ne pourra arriver à l'harmonie sans son renvoi.

Je vous ai démontré clairement, je pense, par les documents publics et autres sources, que les sauvages des territoires du Nord-Ouest n'ont pas été bien traités. J'ai prouvé que par suite de ce traitement ils sont devenus mécontents et rebelles. Je me propose maintenant d'aborder une autre question pendant quelques minutes. Je dis qu'il n'appartient pas aux honorables députés de la droite de dire que cette révolte dans le Nord-Ouest était inattendue, qu'elle

avait lieu sans raison, qu'elle est arrivée sans avertissement, que c'était une révolte dont ils n'ont eu aucun avis, une révolte non préméditée. J'ai prouvé que les griefs dont se plaignaient les Métis et les sauvages des territoires du Nord-Ouest étaient graves et sérieux, qu'il était de la plus haute importance pour les parties intéressées d'en conclure le règlement immédiat afin d'assurer la paix, le bon ordre, le progrès et la prospérité du pays.

Ces griefs ont été portés à l'attention du gouvernement maintes et maintes fois. De toutes les manières connues aux peuples de tous les pays, par pétitions, par mémoires, par remontrances, par délégations, par résolutions passées dans des assemblées publiques convoquées dans le but d'étudier ces griefs; et on en a tenu aucun compte. Qu'en est-il résulté? A-t-on étudié ces plaintes et ces griefs pour les régler? Non, M. l'Orateur, on les a traités avec indifférence et mépris. Les honorables messieurs n'ont jamais rien fait, n'ont jamais pris les plus simples mesures, ne se sont jamais arrêtés pour étudier la condition dangereuse dans laquelle se trouvait placé le pays, de sorte que ces délais déraisonnables et injustifiables se sont terminés par l'effusion du sang et la perte de vies humaines, et ni l'une ni l'autre de ces deux choses ne seraient arrivées si les honorables messieurs avaient connu la gravité de la situation, ni l'une ni l'autre de ces deux choses ne seraient arrivées si les honorables messieurs s'étaient arrêtés pour considérer l'abîme au bord duquel ils se tenaient. Le premier ministre de cette Confédération connaissait ou aurait dû connaître l'humeur, les traits caractéristiques des Métis français; le premier ministre aurait dû connaître le danger de se moquer des griefs de cet élément de notre population; et le premier ministre connaissant tout cela, s'est abstenu, avec insouciance, avec indifférence et avec négligence, de s'en enquérir; et s'il y a eu des pertes de vies et du sang répandu, la responsabilité en retombe sur les épaules des honorables messieurs de la droite.

Quelques honorables DÉPUTÉS: Oh!

M. CAMERON: Les honorables messieurs peuvent crier et exprimer leur désapprobation. Nous savons que dans les temps antiques un certain souverain dansait et jouait du violon pendant que les flammes dévoraient une ville antique. Nous savons que dans plus d'une occasion lorsque les grands intérêts de ce pays étaient mis en danger et abandonnés par un vote, ils étaient mis en danger et étaient abandonnés au milieu des applaudissements des honorables messieurs de la droite. Et maintenant, M. l'Orateur, lorsque nous faisons voir que les honorables messieurs sont responsables des terribles conséquences de leur mauvaise conduite, ils crient et applaudissent encore. Je me propose de signaler aussi brièvement que je pourrai, et dans l'ordre chronologique, que ce gouvernement connaissait parfaitement les difficultés qui existaient dans les territoires du Nord-Ouest. En 1878, 122 Métis demandèrent par pétition au conseil du Nord-Ouest d'étudier avec justice leurs griefs. Ils firent remarquer entre autres choses, que vu la disparition du bison, ils n'avaient aucun moyen de subsistance à part la culture du sol. Ils firent remarquer qu'un grand nombre d'entre eux étaient absents sur les plaines lorsque l'on régla avec les Métis du Manitoba, et qu'ils ne reçurent par conséquent aucun scrip leur donnant droit à des terres; et ils demandaient de remédier aux maux dont ils se plaignaient. Le 20 septembre 1878, le gouverneur Laird envoya cette pétition au ministre de l'intérieur.

Le 20 novembre, le sous-ministre de l'intérieur accusa réception de ce document. En 1878, les Métis de Saint-Albert envoyèrent une pétition au gouvernement demandant un arpentage de leurs terres suivant leurs anciennes possessions. Je ne vous cite pas les termes mêmes de la pétition, M. l'Orateur, je ne vous donne que la substance de ces documents. Le 10 avril 1878, cette pétition fut transmise au

M. CAMERON (Huron)

ministre de l'intérieur. Dans la même année les Métis de Saint-Laurent envoyèrent au gouvernement une pétition au même effet. Le 10 mai, M. Mills, alors ministre de l'intérieur, accusa réception de ces pétitions, en disant qu'elles recevraient son attention. M. Mills ayant résigné ses fonctions peu de temps après, elles ne purent, naturellement, recevoir aucune considération de la part du gouvernement d'alors. Le 2 août 1879, M. Ryan publia une lettre dans un journal de Winnipeg, signalant clairement les griefs dont se plaignaient les Métis. Le 10 mars 1884, le *Saskatchewan Herald* signala au gouvernement les plaintes faites et les griefs dont ils se plaignaient. Le 28 février 1880, le *Saskatchewan Herald* publia un autre article sur le même sujet. Dans l'été de 1881, les Métis de Qu'Appelle demandaient au gouvernement, par une pétition, d'être traités comme l'avaient été ceux du Manitoba. Le 20 septembre, M. Russell, faisant fonction d'arpenteur général, accusa réception de cette pétition. En 1883, une délégation de Métis arriva de la vallée de la Saskatchewan pour visiter Ottawa et présenter leurs griefs et demander justice de la part du gouvernement. Lorsque l'honorable député de Durham-Est attira l'attention du gouvernement sur les plaintes des colons des territoires du Nord-Ouest, l'honorable député de Provencher (M. Royal), dit :

Nous devons nous rappeler qu'en 1870, presque tous les troubles qui ont eu lieu dans l'établissement de la Rivière-Rouge étaient dus aux instructions ou au manque d'instructions données aux arpenteurs qui allaient arpenter le pays, sans tenir compte du fait que ce pays avait été peuplé depuis cinq ou six ans. Naturellement la population commença à soupçonner ce qui se passait, et redouta les transferts de leurs terres ainsi que du territoire tout entier au gouvernement fédéral sans leur consentement. Ce marché les excita naturellement et ils arrêtèrent les arpenteurs. Il n'est que naturel que ces Métis, qui sont du même sang et même souvent de la même parenté dans le nord-ouest, se soient quelque peu douté de ce qui se passait dans le cours de l'été dernier dans ces arpentages fédéraux. Mais l'histoire aide toujours beaucoup le gouvernement, et dans le cas actuel je suis heureux de dire que les droits de ces pionniers, qui ont conservé le pays au Canada, ont été pleinement reconnus par le gouvernement fédéral.

M. l'Orateur, pendant deux ans le gouvernement de cette Confédération n'a rien fait pour régler ces réclamations. En juin 1884, la lettre de Riel, accédant à la demande des Métis du Manitoba de se mettre de nouveau à leur tête, a été publiée dans un journal de Winnipeg. En juillet 1884, M. Isbester, un Métis intelligent et très en vue, publia une lettre dans le *Sun* de Winnipeg, je crois, signalant les griefs des Métis. Le 12 juin 1884, le *Saskatchewan Herald* attira formellement l'attention du gouvernement sur le fait que Riel était de nouveau dans la vallée de la Saskatchewan, et qu'il y avait du danger pour l'avenir. Le 9 août 1884, le *Saskatchewan Herald* discuta de nouveau les réclamations des Métis et la présence de Riel, et avertit le gouvernement des dangers qui le menaçait. Le 22 juillet 1886, la *Vidette* de Qu'Appelle, fit remarquer que Riel était parmi les Métis et qu'ils recourraient sans doute aux armes à moins que leurs plaintes ne fussent promptement réglées. Le 2 juin 1885, sir Alexander Campbell, dans le Sénat, admit qu'entre le 1er janvier 1879, et le 1er mars 1885, l'archevêque Taché, l'évêque Grandin, et autres personnes des territoires du Nord-Ouest, étaient en communication avec le gouvernement au sujet des réclamations des Métis. Le 8 juillet 1884, le capitaine Crozier télégraphia au contrôleur de la police à cheval à Ottawa, que Riel était arrivé et était le chef des Métis. Le 27 juillet 1884, le surintendant Crozier écrivit au colonel Irvine, qui le 2 août 1884, envoya cette lettre au contrôleur à Ottawa :

1. Que Riel a tenu à Battleford et au Lac aux Canards des assemblées auxquelles assistaient des Métis et des sauvages.

2. Que Riel avait dit aux sauvages qu'ils avaient des droits comme les Métis.

3. Que les sauvages sympathisaient avec les Métis.

4. Que le gouvernement devrait prendre des mesures de précaution, parce que les sauvages sympathisaient avec les Métis, comme on devait s'y attendre par leur parenté par le sang.

5. Que ces mesures de précaution devraient être telles qu'elles empêchassent non seulement ces esprits turbulents de pousser leurs projets

aux dernières extrémités, mais les sauvages et les Métis même d'essayer de résister à l'autorité ou de s'organiser dans un but illégal.

6. Que Gros-Ours et ses partisans seraient même restés sur leur réserve si ce n'eût été pour Riel.

Le 9 août 1884, Crozier écrit de nouveau au contrôleur que les sauvages étaient dans un état incertain, et cette lettre, le 21 août, fut transmise au département à Ottawa. Le 14 août 1884, Crozier écrit de nouveau.

Mais il y a un grand nombre de gens dans ce pays qui ont ce qu'ils appellent des griefs et qui paraissent s'accorder avec Riel.

Le 3 juillet 1884, le *Sun* de Winnipeg signala au gouvernement que les sauvages s'agitaient et devenaient turbulents. Les 21, 23 et 24 juin 1884, le *Times* discuta longuement la condition des sauvages, et signala leur agitation et leur mécontentement, et montra qu'on pouvait appréhender des dangers. Le 2 août 1884, le *Bulletin* d'Edmonton attira aussi l'attention du gouvernement sur l'état des sauvages. Le 4 août 1884, le *Times* déclara que les Métis se plaignaient, et non sans raison. En septembre 1884, le bill des droits de l'homme, traitant des réclamations des Métis, fut adopté à une assemblée des Métis tenue à Saint-Laurent, et fut transmis au gouvernement. Le 21 août 1884, le sergent Brooks écrit à l'officier commandant de la police à cheval à Battleford :

Que Riel et Gros-Ours ont eu une conférence à Prince-Albert il y a quelques jours."

La lettre a été régulièrement transmise à Ottawa. Le 17 septembre 1884, le sergent Keenan écrit à l'officier commandant la police à cheval à Battleford :

1. Que le 5 septembre 1884, une assemblée des Métis eût lieu à Saint-Laurent.
2. Que tous les Métis de l'établissement environnant y assistaient.
3. Que l'assemblée avait été convoquée pour condamner le gouvernement.
4. Que Riel lui avait dit que le gouvernement d'Ottawa lui avait offert un siège dans le conseil du Nord-Ouest ou dans le Sénat du Canada.

Le 20 octobre 1884 cette lettre fut transmise par le capitaine Crozier au contrôleur de la police à Ottawa. Le 26 septembre 1884, le sergent Keenan écrit au capitaine Crozier à Battleford :

1. Que Riel tenait de fréquentes assemblées parmi les Métis ;
2. Qu'à ces assemblées les paroles de Riel étaient exprimées avec soin et précaution ;
3. Qu'aux assemblées privées de ses comités on se servait d'un langage bien différent ;
4. Que Charles Nolin, l'un des conseillers de Riel, proposa aux Métis de présenter certaines demandes au gouvernement, si le gouvernement n'accédait pas à leurs demandes de prendre ensuite les armes et de tuer tous les blancs qu'ils pourraient trouver et de pousser les sauvages à faire la même chose.

Le 30 octobre 1884 le capitaine Crozier écrit à l'officier commandant la police à cheval à Regina :

Que Riel faisait faire l'exercice à ses hommes à Saint-Laurent et qu'une grande assemblée y avait eu lieu le 12 octobre 1884.

Cette lettre fut envoyée au gouvernement à Ottawa. Le 31 décembre 1884, l'inspecteur Howe écrit au capitaine Crozier :

Le 9 décembre 1884, il y eût une grande assemblée des Métis à Saint-Laurent dans le but de discuter de nouveau le bill des droits de l'homme que Riel proposa à McDowall, un membre du conseil du Nord-Ouest, de quitter le pays si on lui donnait \$5,000.

Cette lettre a été transmise au gouvernement à Ottawa. Le 2 décembre 1884, le surintendant Gagnon écrit à Crozier :

Que dans le mois de novembre 1884, plusieurs assemblées de Métis avaient été tenues à Saint-Laurent et à Batoche, dans lesquelles des pétitions avaient été préparées et signées par les Métis et envoyées à Ottawa, insistant sur leur bill des droits de l'homme.

Le 10 mars 1885, un télégramme fut envoyé par la police de Regina au contrôleur à Ottawa :

Métis excités. Circulent plus que d'habitude. Préparent des armes. Ne connais pas la cause ou le but de ces préparatifs.

Le 11 mars 1885, Crozier télégraphie :

Les Métis sont grandement excités. On rapporte qu'ils menacent d'attaquer Carlton avant le 16. Les Métis prendront du fret ou de l'emploi du gouvernement. Arrêterai tout le fret venant dans le pays après le 16 de ce mois. Nous préparons les armes. Le chef ne veut pas permettre aux gens de quitter leurs demeures, parce qu'il pourra en avoir besoin.

Dans les rapports de la police à cheval, soumis le 23 juin 1885, le colonel Irvine dit que les Pieds-Noirs, la bande de Pie-a-Pot, la bande de l'Homme-qui-a-pris-l'habit, et la bande de Dry-Lodges étaient turbulents et difficiles à conduire, que les sauvages ont enfoncé le magasin aux provisions ; que 20 hommes de la police sont allés pour arrêter les coupables ; qu'ils n'ont pu le faire ; que les bandes de Pie-a-Pot et autres avaient dû être soumises et qu'il n'a pu le faire qu'avec 57 hommes de la police à cheval et un canon de 7. Que des chevaux avaient été volés et des hommes tués, et que plusieurs bandes avaient pris le sentier de la guerre.

Les rapports du département des affaires des sauvages de 1879 à 1885, sont remplis de ces griefs dont on n'a tenu aucun compte, de ces maux auxquels on n'a porté aucun remède, des plaintes de Métis et des sauvages, de l'état de malaise et de mécontentement des Métis et des sauvages, de leur attitude menaçante et dangereuse. Et cependant on nous dit qu'il n'y a pas de griefs dont on n'a tenu aucun compte, de maux auxquels on n'a porté aucun remède, aucune plainte ou aucune raison de plainte, que les colons, les Métis et les sauvages étaient satisfaits. Le gouvernement a reçu de nombreux avis des plaintes et des griefs des colons blancs du Nord-Ouest. Ces avis lui ont été transmis maintes et maintes fois. Ils se sont répétés de mois en mois, d'année en année, comme le prouvent les documents soumis au parlement, et auxquels l'honorable député de Durham-Ouest nous a renvoyés. Je ne les répéterai donc pas, mais je dirai ceci, c'est que cet honorable député a en plus d'une occasion attiré l'attention du gouvernement sur l'état peu satisfaisant des affaires au Nord-Ouest. J'ai signalé bien des fois au gouvernement que sa politique de retardement, de remise, de ne pas remédier promptement aux maux dont on se plaignait, serait fatale à la paix, au progrès et à la prospérité du Nord-Ouest, et se terminerait finalement par l'effusion du sang. Dans le but de porter remède à quelques-uns de ces griefs, j'ai présenté à cette Chambre un projet de loi, donnant aux colons des territoires du Nord-Ouest des représentants dans ce parlement, et je n'ai pu réussir. Je dis de nouveau que les documents soumis au parlement contiennent les indications les plus claires du mécontentement qui existe au Nord-Ouest. Je me propose de lire un ou deux courts extraits de journaux pour montrer cet état de choses.

Le *Saskatchewan Herald* du 31 octobre dit :

Que le Petit-Tremble est venu du sud, (i. e. des Etats-Unis) dans l'espoir de pouvoir créer du trouble.

Le *Mail* dit dans son premier article :

Il est incontestable qu'il existe du mécontentement parmi les Métis de la Saskatchewan depuis plusieurs années. Ils se plaignent, comme nous l'avons déjà expliqué, qu'on a ignoré leurs réclamations, tandis qu'on a accordé aux Métis du Manitoba des concessions de 240 acres de terres sous l'autorité de l'acte de 1870 ; et ils disent, avec autant de vérité, que le gouvernement devrait au moins leur accorder gratuitement des patentes pour les terres qu'ils ont cultivées et un dédommagement pour leur trouble dans les cas où les arpenteurs du gouvernement trouveraient nécessaire d'arranger de nouveau la forme de leurs propriétés, l'ancienne manière française de délimitation n'étant pas semblable au mode actuel. Le département de l'intérieur s'efforcera de faire droit à ces réclamations, mais il faut du temps pour régler des questions qui affectent des droits de propriété.

Le *Saskatchewan Herald* du 12 juillet dernier, parlant des assemblées tranquilles et secrètes qui se tenaient parmi les Métis du Lac aux Canards, après l'arrivée de Louis Riel à cet endroit, dit :

Mais si M. Riel désirait établir un gouvernement sur la Saskatchewan, il trouverait dans le voisinage un bon nombre de ses anciens partisans ; il n'y a pas de doute que son ancien secrétaire Louis Schmidt réintégrera

avec plaisir la charge qu'il remplit aujourd'hui de sous-agent des terres fédérales, à Prince-Arthur, pour donner ses services au pays et à son ancien maître.

Le 22 janvier, la *Vidette*, dans son premier-Qu'Appelle, fait cette alarmante déclaration :—

On nous informe que Louis Riel et autres sont occupés à rédiger une pétition au gouvernement fédéral, demandant certaines concessions qui ont été, disent-ils, promises aux Métis des Territoires du Nord-Ouest, et c'est l'intention expresse des Métis de la Saskatchewan, si les concessions qu'ils demandent ne sont pas accordées, de recourir aux armes pour forcer le gouvernement à les leur accorder, nonobstant toute déclaration contraire de la part de M. Vankoughnet.

Un correspondant spécial du *Mail* écrivant du Fort-Qu'Appelle dit :—

Les habitants du Canada-Est doivent avoir à l'heure qu'il est une assez bonne idée de la nature des griefs des Métis. Les griefs des blancs ont été soumis sous forme de résolutions au conseil du Nord-Ouest, et discutés par ce conseil ; et ils ont été soumis si souvent et avec tant d'instance aux autorités d'Ottawa, que le département de l'intérieur doit les connaître maintenant à fond.

Quant aux plaintes des blancs et des Métis, il écrit :—

La plainte la plus sérieuse cependant est fondée sur l'idée que d'une manière ou d'une autre le colon ne peut rien faire contre les étrangers qui obtiennent possession des terres qu'il a amélioré comme squatter, et sur lesquelles il a bâti. C'est, à mon avis, le fond de tout les mécontentements qui existent, également chez les blancs et chez les Métis.

Le *Times* de Winnipeg dit :

La rébellion 1869-70 n'a pas eu lieu sans leçons pour Riel, et il les a observées de près. Il a vu plus clairement après qu'avant sa répression, ce que pouvait faire un chef hardi et déterminé, secondé par une troupe de Métis prudents et dévoués, accoutumés aux fatigues et connaissant bien le pays. Avant de se décider à lever l'étendard d'une seconde révolte, il a sans doute pesé toutes ses chances, et s'est préparé à y faire face. Nous ne croyons pas qu'il se serait aventuré dans une révolte ouverte aussi loin dans l'intérieur que Carlton, s'il n'avait eu les assurances les plus positives qu'il serait soutenu par un certain nombre de chefs sauvages dont il avait empoisonné l'esprit depuis des mois sans la moindre entrave.

Le correspondant du *Mail*, écrivant de Batoche, dit :

Il est sans doute nécessaire de faire prévaloir l'autorité, mais comme c'est l'autorité qui est à blâmer, elle doit s'affirmer de manière à prouver qu'elle est au moins capable de reconnaître ses erreurs.

Je dis de nouveau qu'il est absolument clair, d'après les preuves fournies par les honorables députés de Durham-Ouest et de Québec-Est, et par moi, que les Métis avait des raisons de se plaindre, que les colons blancs avaient des griefs qu'ils ne pouvaient faire redresser. Je dis qu'on a volé, triché et escroqué les sauvages, et que le gouvernement a violé les promesses solennelles qu'il avait faites aux sauvages. Je dis que le gouvernement en avait des preuves nombreuses. Je dis que le gouvernement connaissant tous ces faits, le premier ministre a retardé avec insouciance, négligence et apathie criminelle la recherche de ces griefs ; il a même refusé de les étudier jusqu'après l'explosion de la révolte. Cela étant, je me demande comment ce gouvernement incompetent, incapable et imbécile, espère se soustraire au châtement que mérite l'injustice ; comment ce gouvernement espère-t-il se soustraire à l'indignation d'un peuple justement soulevé et enflammé ? En cachant à ce parlement et au peuple du Canada comme le premier ministre l'a fait, une masse de preuves qu'il avait en sa possession, et avec lesquelles les gens pourraient juger d'une manière plus claire de la responsabilité des ministres ? Non, ils ne peuvent s'y soustraire ? Il y a maintenant devant le parlement des preuves convaincantes de négligence criminelle plus que suffisantes pour condamner une douzaine d'administrations. Est-ce qu'ils espèrent s'en sauver en altérant les preuves, et en représentant faussement les faits comme l'a fait le secrétaire d'Etat, en niant que les Métis aient jamais envoyé de pétitions ou de mémoires au gouvernement pour demander le redressement de leurs griefs ; et en faisant, comme la *Gazette* de Montréal, l'organe du gouvernement, qui déclarait :

Qu'il n'y avait eu aucune négligence. Que presque toutes les réclamations avaient été examinées et réglées depuis longtemps ; celles qui ont formé le prétexte de la rébellion ne peuvent être écoutées un seul instant.

M. CAMERON (Huron)

Ou en faisant comme le ministre de l'intérieur de sa place au Sénat, en déclarant que :

Les Métis n'avaient aucuns griefs quelconques au sujet de leurs terres, ou d'aucune autre affaire. Aucun des Métis n'a jamais été troublé ou menacé d'être troublé dans l'occupation de ses terres. Pas même dans un seul cas. Aucune délégation de Métis n'est venue à Ottawa se plaindre de mauvais traitement ou de trouble au sujet de leurs terres ; aucune plainte n'a jamais été présentée au parlement de la part des Métis ; il n'y existait aucun grief, et cela deviendra évident lorsque les documents seront soumis.

Jusqu'à l'arrivée de Riel dans ce pays il n'y avait eu aucun trouble, aucune menace de trouble. Riel est un incendiaire, et il avait une grande influence sur les Métis. Depuis le moment où il arriva dans ce pays, il s'est efforcé, sans doute, de les exciter au mécontentement, mais il n'y avait pas la moindre crainte que ce mécontentement prenne d'autre forme plus sérieuse que des paroles, jusqu'à ce que la rébellion eût éclaté.

Je dis que ce gouvernement ne peut espérer se soustraire à la responsabilité pour sa mauvaise conduite. La preuve est trop forte, la culpabilité est trop claire, pour lui permettre d'échapper. Leur propre conduite, leur propre conduite dans toute cette question dans ces mois derniers, est la preuve la plus claire possible de leur négligence criminelle dans l'accomplissement des devoirs les plus importants qui peuvent incomber à aucun gouvernement. Qu'est-ce qu'ils ont fait ? Ils ont nommé une commission pour s'enquérir de ces anciens griefs, dont le secrétaire d'Etat, le ministre de l'intérieur et la *Gazette* de Montréal n'avaient jamais entendu parler. Les rapports soumis au parlement indiquent que le 26 janvier dernier sir D. Macpherson fit rapport au gouverneur en conseil que des mesures avaient été prises pour régler les réclamations des Métis ; que le 28, un arrêté du Conseil fut passé, tel que demandé, et procédant après mûre réflexion il télégraphia à M. Dewdney, le 4 février :

Le gouvernement a décidé de s'enquérir des réclamations des Métis, et dans ce but il a ordonné de faire une liste de ceux qui n'ont pas participé aux concessions faites sous l'autorité de l'acte du Manitoba. Aucune représentation reçue dernièrement.

Mais son collègue, le ministre de la justice lorsqu'on lui demanda si des plaintes avaient été présentées de la part des Métis, le 2 juin dernier, déclara :

Considérant la gravité de la question, la Chambre ne devra pas être surprise s'il s'en tient strictement à répondre à la question. Le gouvernement avait reçu entre le 1er janvier 1879 et le 1er mars 1885, de diverses personnes qui portent un intérêt spécial au Nord-Ouest, entre autres, de Monseigneur Grandin, évêque de Saint-Albert, et de Monseigneur Taché, des représentations écrites relativement à la position des Métis du Nord-Ouest, et à la meilleure manière de l'améliorer. Il n'y a aucune inscription d'aucune représentation faite par écrit par M. Royal, et il n'existait aucune inscription de représentations verbales.

Je dis, donc, que le premier ministre et ses collègues ne peuvent ainsi se soustraire à leur responsabilité personnelle pour leur négligence et leur insouciance dans l'administration des affaires du Nord-Ouest. Le journal le *Mail* suggère un autre moyen par lequel ces honorables messieurs peuvent se soustraire à la responsabilité qui pèse à juste titre sur leurs épaules. Le *Mail* dit que retarder était une saine politique ; que le temps résoud toutes les difficultés, et que le premier ministre était justifiable de ne pas s'enquérir de ces réclamations, parce que le temps pouvait lui aider. Cette politique — la politique de retardement, l'honorable monsieur en a vécu depuis vingt-cinq ans. C'est une politique qui a coûté des millions à ce pays, une politique qui a provoqué deux rébellions, une politique qui a coûté à ce pays presque des océans de sang humain, et un bon nombre de vies. Le *Mail* dit :

Il y a une telle chose que trop de hâte. Sir John Macdonald a assez raison dans la croyance qu'on lui prête que le temps résoud un grand nombre de problèmes que les hommes ne font qu'embrouiller par une action irréfléchie. Il est possible de faire erreur dans ce sens, nous l'admettons ; mais il est certain d'une hâte induite dans le Nord-Ouest aurait pu être désastreuse. Le retard a affaibli Riel et donné plus de force au général Middleton. Le retard a permis aux employés de l'administration d'exercer une pression sur les sauvages.

M. l'Orateur, le retard accomplit bien des choses ; le retard a causé la rébellion ; le délai a laissé les colons sans

protection, lorsque la rébellion éclata; le retard engagea les Métis à se battre aux Lac au Canards; le retard a donné l'opportunité de soulever les sauvages, excités par la nouvelle de la victoire du Lac aux Canards; le délai a causé le massacre du Lac aux Grenouilles; le retard a causé toutes les souffrances et les pertes à Battleford et au Fort Pitt; le délai a donné une opportunité pour détruire des centaines d'habitations, de beaucoup de biens, et de plusieurs vies précieuses; le délai a causé la bataille du Creek-au-Poisson; le délai a causé la bataille de Batoche; le délai a fait pleurer un grand nombre de foyers canadiens; le délai a causé l'effusion du sang; le délai a causé la vie de plusieurs vies humaines; le délai a distribué la désolation, la ruine, la mort dans les demeures paisibles des Métis du Nord-Ouest, et le gouvernement, aidé de ses organes, justifient ce retard.

Maintenant, M. l'Orateur, il y a une autre preuve, s'il en fallait une, de la culpabilité des honorables messieurs de la droite, de leur entière mauvaise conduite et de leur négligence criminelles dans cette affaire des réclamations des Métis. Après les pertes, après cette effusion du sang, après que la ruine eût été dispensée partout, ce gouvernement a réglé presque sinon complètement, 400 de ces mêmes griefs de ces mêmes Métis dont le secrétaire d'Etat, le ministre de l'intérieur, le *Mail*, et la *Gazette*, n'avaient jamais entendu parler; 400 de ces griefs ont été reconnus par le gouvernement depuis que les Métis ont pris les armes pour se faire rendre justice. Ce fait seul suffit pour faire distinguer cette administration, comme la plus incompétente, la plus insouciante, la plus imbécile et la plus criminelle qu'ait jamais fait le malheur de ce pays. Qu'avez-vous fait, messieurs de la trésorerie, au sud de la traverse de Clarke? Après que des vies eurent été perdues, que le sang eût été répandu, après que la ruine, la désolation et la mort vous eurent suivi chez les Métis, vous avez reconnu ces réclamations, vous avez redressé ces torts, ces griefs qui existaient depuis des années, et vous avez cédé aux Métis plus que les Métis ont jamais demandé. Au nord de la traverse de Clarke, qu'avez-vous fait? Vous avez reconnu ces mêmes réclamations, redressé ces mêmes torts, ces mêmes griefs, avec identiquement les mêmes Métis, au moyen de la poudre et des balles, par le crépitement de vos Suiders, le tonnerre de votre artillerie, et comme l'a dit un journal tory, en fauchant les Métis avec votre canon Gatling commandé par un officier américain, comme l'herbe tombe sous la faux du moissonneur. Qu'a dit le journal le *Mail*, de la famille d'un de ces Métis:

Celui qui écrit ces lignes dit que Joseph Tourand partit il y a trois ans, avec sa femme et huit enfants, de la paroisse de Saint-François-Xavier pour se rendre au Creek au Poisson, où il construisit une belle résidence et où il résida jusqu'au commencement de l'année dernière, époque de sa mort. Un de ses fils le suivit peu de temps après dans la tombe, laissant madame Tourand avec une famille de cinq garçons et deux filles, âgées de 18 et 20 ans. Lorsque l'armée du général Middleton arriva, la maison fut attaquée avec du canon, et les frères Tourand, dans l'espoir de sauver leur propriété, se joignirent à la petite bande d'insurgés commandés par Dumont, et se battirent du mieux qu'ils purent pendant ce temps. Les deux jeunes filles craignant pour leur vie, et cédant seulement à leur frayeur, se sauvèrent avec une mademoiselle Gervais, portant dans leurs bras deux jeunes enfants presque sans vêtements. Elles gagnèrent les bois et disparurent pour n'être jamais retrouvés. Elles ont sans doute péri de froid et de faim. Après la bataille au Creek au Poisson les Tourands retrèrent à Batoche, où deux des fils tombèrent sur le champ de bataille. Le troisième fut dangereusement blessé, et les deux autres sont maintenant prisonniers à Regina. La mère est maintenant seule, sans demeure ni moyen de subsistance, et même sans l'aide des enfants qui ont survécu à tant de désastres.

Voilà quelle a été votre politique dans le Nord-Ouest; voilà la politique par laquelle vous espérez coloniser les territoires du Nord-Ouest. Voilà votre justice envers les gens qui se plaignent de griefs dont on ne s'est pas enquis, de maux auxquels on n'a pas apporté de remèdes; c'est votre politique de justice canadienne; vous agissez ainsi dans une colonie britannique sous le drapeau britannique, et vous appelez cela la justice canadienne; et votre *Orange Sentinel* insiste pour que ces hommes qui ont protesté contre vos grosses injustices et votre négligence criminelle de leur griefs par le sacrifice de leur vie, soient pendus ou fusillés.

411

M. l'Orateur, il y a des hommes qui doivent subir leur procès, être trouvés coupables et punis; mais ce sont ceux qui ont négligemment et criminellement refusé de s'enquérir de ces torts et de redresser ses griefs; et ces hommes occupent les bancs du trésor aujourd'hui. Je vous ai prouvé avec l'évidence la plus claire possible que le gouvernement de ce pays avait été informé qu'il existait du mécontentement et du malaise parmi les Métis des territoires du Nord-Ouest. Je vous ai montré que les Métis du Nord-Ouest avaient envoyé des requêtes à ce gouvernement et s'étaient plaints maintes et maintes fois. Je vous ai montré que les Métis du Nord-Ouest étaient si intimement convaincus de la nécessité d'une solution pacifique des difficultés qui existaient entre eux et le gouvernement de ce pays qu'il y a deux ans ils envoyèrent à leurs propres frais une délégation du fond des vallées de la Saskatchewan pour porter avec instance leurs réclamations à la connaissance du gouvernement à Ottawa.

Je vous ai montré que le gouvernement avait reçu de nombreux avis de la nature et de l'étendue de ces réclamations. Je vous ai montré que le gouvernement avait à maintes reprises promis de s'enquérir promptement de ces griefs et de redresser ces torts. Je vous ai montré que le gouvernement de ce pays avait d'une manière signalée manqué de remplir un des devoirs les plus impérieux qui incombe à aucun gouvernement,—de redresser tous les griefs bien fondés et de réparer toutes les injustices. Je vous ai montré que le gouvernement avait persisté à ignorer ces griefs tant des colons blancs que des Métis pendant un grand nombre d'années. Je vous ai montré que les colons blancs qui habitent les environs de Prince-Albert et sur les bords de la Saskatchewan se sont plaints à ce gouvernement d'un nombre considérable de griefs bien fondés, et qu'ils se sont plaints en vain. Je vous ai montré que les sauvages des territoires du Nord-Ouest se sont plaints fréquemment et ont présenté leurs plaintes au gouvernement du Canada. J'ai montré, par les rapports du département des affaires des sauvages et du département de la police à cheval que ces plaintes ont été maintes et maintes fois répétées au gouvernement de ce pays et n'ont jamais reçu de réponse. J'ai montré que les promesses solennelles faites aux sauvages par le gouvernement et sur la foi desquelles ils ont été induits à abandonner la vie nomade pour s'établir sur des réserves, ont été violées. J'ai montré que les sauvages avaient été systématiquement volés, trichés et floués par les agents du gouvernement, et cela avec la connivence du gouvernement. J'ai montré que les sauvages mouraient de faim et de froid, grâce à l'insuffisance des approvisionnements qu'on leur donne. J'ai montré que beaucoup d'employés à qui le gouvernement a confié l'administration des affaires du Nord-Ouest ont été arrogants, trompeurs et malhonnêtes dans leurs transactions avec les sauvages.

J'ai montré que le lieutenant gouverneur et commissaire des sauvages des territoires du Nord-Ouest, d'après les documents soumis au gouvernement, est complètement incapable de remplir sa charge. J'ai montré que ces griefs avaient été supportés depuis au moins sept ans; le premier ministre, l'agent général des affaires des sauvages, le ministre de l'intérieur n'ont jamais levé un doigt pour faire disparaître ces griefs, pour redresser ces torts, ou pour amener les coupables devant la justice. J'ai montré qu'en conséquence de cette inaction, de ce mauvais traitement et de cette mauvaise conduite, de la part du gouvernement, les gens sont devenus mécontents et inquiets. Or, je vous le demande, M. l'Orateur, je le demande à cette Chambre, et je le demande au peuple de ce pays, quel châtimeur devrait-on infliger à un gouvernement coupable de semblables choses? Une mise en accusation à la barre de cette Chambre! Une mise en accusation devant la haute cour de l'opinion publique, des électeurs au bureau de votation. M. l'Orateur, il n'y a dans ce pays aucun châtimeur qui soit proportionné aux crimes que ces gens ont commis.

Les malheureux résultats qui ont suivi la conduite des honorables messieurs de l'autre côté de cette Chambre et qu'ils auraient dû savoir devoir succéder à leur mauvaise conduite aussi sûrement que l'effet suit la cause, que le jour succède à la nuit, sont encore plus graves et plus sérieux.

Cette conduite criminelle de la part du gouvernement en refusant avec persistance de disposer promptement des griefs des Métis du Nord-Ouest, les plaintes des sauvages et les maux des colons blancs, ont donné naissance à un règne de terreur dans le Nord-Ouest, et ce règne de terreur s'est terminé par une révolte. Mais récemment nous avons eu des centaines de nos meilleurs jeunes gens qui ont supporté les croix et enduré les misères sans nom que leur a imposé ce gouvernement négligent, incompetent et imbécile. Mais récemment ces centaines d'hommes dans les territoires du Nord-Ouest s'enfuyaient pour sauver leur vie contre la férocité des sauvages, et des vingtaines de dames intelligentes et policées se sauvaient pour protéger plus que leur vie—leur vertu et leur honneur—et elles n'avaient aucune ville où aller chercher un refuge—mais récemment, pour la seconde fois, sous l'administration du premier ministre, nous avons eu une rébellion dans laquelle des Canadiens ont combattu contre des Canadiens dans des combats meurtriers. Aujourd'hui un grand nombre de foyers canadiens pleurent la perte d'êtres bien-aimés dont la présence ne réjouira plus jamais le cercle de la famille. Aujourd'hui un grand nombre de braves cœurs ont cessé de battre et de palpiter. Aujourd'hui les vastes prairies de l'ouest sont teintes du meilleur sang du Canada; aujourd'hui la douleur et la peine torturent et percent l'âme d'un grand nombre de mères canadiennes, qui comme la Rachel d'autrefois pleurent leurs enfants et ne veulent pas être consolées, parce qu'ils ne sont plus.

Les plus braves sont tombés dans ce terrible conflit, victimes de l'incapacité, de la négligence, des retards et de la mauvaise conduite criminelle de cette administration. Pour ma part, je proteste aujourd'hui comme j'ai protesté depuis des années contre la politique des honorables messieurs de la droite,—contre leurs retards, leurs délais, leur mauvaise gestion des affaires, et leur criminelle négligence de griefs de longue durée. Je voterai en faveur de la motion de mon honorable ami, parce qu'elle donne un corps à tous ces projets solennels, et je consens à laisser la question de la responsabilité personnelle au peuple du Canada et le châtiement des coupables à la tendre merci des électeurs aux bureaux de votation.

M. MACKINTOSH : Je n'ai pas de doute que le discours modéré, judicieux, patriotique et bien mûri que vient de faire l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) ne sera pas seulement lu avec surprise par le public, mais placera son parti dans une position dont il n'aura aucune raison de s'enorgueillir. Je n'en cède à personne, M. l'Orateur, dans mes sentiments de sympathie pour ceux qui ont souffert dans le Nord-Ouest, je n'en cède à personne dans mon désir de défendre les droits des gens, non seulement dans le Nord-Ouest, mais dans toute la Confédération. Par conséquent, lorsque l'honorable monsieur se constitue le champion des habitants du Nord-Ouest, il est de mon devoir d'examiner la conduite de son parti, et de ne pas faire comme il le demande—de traiter cette conduite comme un livrescellé.

M. l'Orateur, nous avons entendu traiter l'administration actuelle d'incompétente et d'ignorante. Cette assertion me rappelle les jours les plus heureux de ma vie, ceux que j'ai passés dans cette galerie de la presse qui est là-bas, lorsque j'étais témoin des opérations d'une administration incompétente dans cette Chambre—d'une administration dans laquelle l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) avait virtuellement honte de rester. L'administration dans laquelle M. Ross était ministre de la justice, dans laquelle M. Coffin était receveur général, dans laquelle M. Cauchon

M. CAMERON (Huron)

était président du Conseil. M. Cauchon est parti, et je n'examinerai pas sa conduite; mais ces hommes étaient les piliers de l'administration de l'État; c'était ces hommes qui formulaient les lois qu'une majorité servile était toujours prête à soutenir. Les honorables messieurs de la gauche paraissaient croire que nous devrions fermer le livre du passé, que nous devrions effacer leur dossier, et discuter seulement la question de savoir quelle est la position de ce gouvernement à l'égard du Nord-Ouest. J'ai toujours soutenu, en ma qualité de membre du parlement fédéral, et comme membre de l'électorat canadien, que nous ne devrions jamais avoir de discussion entre nous quant à l'origine, à la race ou à la nationalité; mais l'honorable député de Huron-Ouest, (M. Cameron) hier soir, en tirant son premier coup de fusil, a parlé d'une question qui a beaucoup enflammé les esprits en 1870, le meurtre de Scott dans le Nord-Ouest, et a accusé le gouvernement d'alors d'avoir donné de l'argent à Louis Riel pour quitter le pays afin de se soustraire aux conséquences de son crime.

Je n'avais pas intention de discuter ce sujet, mais je ne serais pas juste pour le parti au pouvoir si je ne fournissais pas des preuves qui convaincront cette Chambre et le pays que l'administration des honorables messieurs de la gauche, de 1874 à 1878, a eu beaucoup plus à faire avec l'amnistie accordée à Riel, et les troubles actuels du Nord-Ouest, que le gouvernement qui l'a précédé ou suivi. Pour cela je serai obligé de consulter leur dossier, et par conséquent je demande l'indulgence de la Chambre pendant que je lirai quelques extraits de l'organe, alors sous le contrôle de l'honorable George Brown, le chef reconnu de l'opposition de ce temps-là, au soutien de la position que je prends. Dès le moment où le gouvernement de mon très honorable ami, sir John A. Macdonald, essaya de prendre possession des territoires du Nord-Ouest et de la terre de Rupert, le *Globe* était prêt à condamner chaque employé que le gouvernement y envoya, afin d'aigrir l'esprit des gens de toutes les manières possibles contre le gouvernement, et fit tout ce qu'il put pour exciter des sentiments d'antagonisme dans ce nouveau pays. Le *Globe* disait, le 31 août 1869 :

Si M. Macdougall est envoyé au Fort Garry, avec un conseil fait d'avance et composé de gens complètement ignorants du pays et des gens, on soulèvera les plus violents sentiments de mécontentement.

Voilà la branche d'olivier envoyée au Nord-Ouest en 1869, et un message semblable d'intention, je suis peiné de le dire, y a été envoyé de la même source en 1835. Le 26 juillet 1869 le *Globe* disait :—

Nous ne sommes pas surpris d'entendre dire, comme nous l'avons entendu dire, que le projet de l'administration pour gouverner le Nord-Ouest est très désagréable aux gens de ce territoire. Lorsque ce projet a été soumis au parlement, nous avons fait remarquer que son caractère oligarchique ne manquerait pas d'être très impopulaire auprès des gens qui devaient le subir, et des avis reçus des territoires confirment nos prévisions.

Du conseil de la Rivière-Rouge, le même organe, le 7 septembre 1869, disait :—

Au mieux, le territoire obtient un misérable petit avantage lorsqu'on lui accorde 2 votes sur 8 ou 9 dans l'administration de son propre gouvernement; et il y a de nombreuses chances que ce petit avantage ne soit en réalité presque sans valeur. Nous avons fait remarquer l'autre jour, qu'on devait chercher la seule raison possible pour refuser de choisir le Conseil exécutif local du territoire parmi ceux qui y résident, dans le désir des membres du gouvernement fédéral d'avoir du patronage à distribuer parmi les partisans dans une autre partie de la Confédération. Le petit pacte de M. Macdougall se composera en grande partie d'étrangers, et s'ils ne gouvernent pas plus mal que l'ancien pacte de famille, ce sera dû à la différence des temps; nous avons la consolation de savoir, cependant, que le pacte de la Rivière-Rouge sera loin de durer aussi longtemps qu'a duré l'ancien pacte du Haut-Canada. Le simple fait de nommer un conseil irresponsable d'étrangers pour le pays de la Rivière-Rouge, sera le signal d'une agitation pour obtenir une législature responsable au peuple sous un exécutif local responsable à la législature, et cette agitation mettra vite fin à l'oligarchie.

Le *Globe* disait encore :

Le territoire n'appartient pas au Canada, la Compagnie de la Baie-d'Hudson a cessé de régner, et MM. Bruce et Riel peuvent déployer le drapeau qu'ils voudront sans qu'on puisse pousser aucun cri de

doloyauté contre eux. Une partie de la population de la Rivière-Rouge a commis de graves erreurs, mais le gouvernement d'Ottawa a été le premier à mal agir, et devrait être le premier à le reconnaître et à faire une restitution.

Mais, M. l'Orateur, le *Globe* de Toronto, l'organe du parti réformiste et le même journal qui félicite aujourd'hui monseigneur Taché et qui prétend défendre les droits des Métis, disait alors le 4 avril 1874 :

Le gouverneur McDougall revint et les commissaires furent envoyés pour traiter avec les rebelles de la part du gouvernement, et quels étaient ces commissaires?—un prêtre sympathisant entièrement avec une grande partie des rebelles; un Canadien français sans talent ou influence et un facteur de la compagnie de la Baie-d'Hudson dont le seul soin était de conserver la propriété de ceux qui l'employaient. Pouvons-nous nous étonner que les travaux de ces messieurs paraissent plutôt avoir affermi le pouvoir de Riel que de l'avoir affaibli: il est de fait que M. Donald A. Smith a fait la cabale parmi les colons pour assurer leur adhésion au gouvernement de Riel.

Voilà le langage dont on se servait alors, voilà le langage qui inspirait et encourageait et approuvait la rébellion, et en consultant les archives officielles on trouvera qu'une personne attachée au *Globe* revisa les épreuves du manifeste de Riel. Le lieutenant-gouverneur McDougall, dans une dépêche au secrétaire d'État, dit :

Je vous transmets sous ce pli un document imprimé (A) publié par les rebelles à Fort-Garry le 6 du contrat. Il a été imprimé au bureau du *Nor-Wester* par les rebelles, qui ont saisi le bureau dans cette intention, le propriétaire et ses employés ayant refusé de s'en occuper d'aucune manière quelconque. La composition a été faite par un Américain pris dans leurs rangs, et l'épreuve corrigée, me dit-on, par M. Ross, ci-devant du *Globe* de Toronto. Cet "appel" était enfermé dans une lettre à l'adresse du maître de poste à Pembina, qui la délivra après avoir hésité un peu, en déclarant qu'il ne délivrerait plus de lettres à mon adresse, si elles lui parvenaient sans couvert à son adresse.

Et voici le document dont il s'agit :

"A"

AVIS PUBLIC AUX HABITANTS DE LA TERRE DE RUPERT.

Le président et les représentants de la population de langue française de la terre Rupert, en conseil, (les envahisseurs de nos droits étant maintenant chassés) connaissant déjà votre sympathie, vous tendent la main de l'amitié, à vous qui êtes nos amis, et en le faisant, ils vous invitent à envoyer douze représentants des endroits suivants, savoir :

De Saint-Jean, 1; de Sainte-Marguerite, 1; d'Headingley, 1; de Saint-Jacques, 1; de Sainte-Marie, 1; de Kildonan, 1; de Saint-Paul, 1; de Saint-André, 1; de Saint-Clement, 1; de Saint-Pierre, 1; de la ville de Winnipeg, 2; afin de former un corps avec le conseil ci-dessus, composé de douze membres, pour considérer l'état politique actuel du pays, et pour adopter telles mesures qui seront jugées les meilleures pour son bien-être futur.

Une assemblée du conseil ci-dessus sera tenue au palais de justice, à Fort-Garry, le mardi 16 novembre, à laquelle assisteront les représentants invités.

Par ordre du président,

LOUIS RIEL, secrétaire.

Winnipeg, 6 novembre 1869.

On a soufflé l'agitation dans le pays, et le sang humain a coulé. Au lieu de regretter cette malheureuse tragédie, le parti des honorables messieurs de la gauche, alors comme aujourd'hui, s'efforçant d'atteindre les bancs du trésor, et s'efforçant de contrôler Ontario, aussi, était prêt à utiliser cette malheureuse tragédie pour avancer leurs intérêts de parti. Prenez le témoignage de feu l'honorable Joseph Howe lorsqu'il revint du Nord-Ouest quant aux sentiments existants dans ce territoire, excités par les articles de journaux comme ceux dont je viens de parler. Je cite des rapports officiels des débats de février 1870:—

Je ne désire pas trouver à redire au *Globe* ou à aucun autre journal, parce que je suis trop vieux journaliste pour suivre cette ligne de conduite. Je dirai ceci, cependant, c'est que lorsque j'étais chez le capitaine Kennedy et qu'on discutait comment on devrait gouverner le territoire et comment le Canada devait agir, et quelles étaient les instructions de M. Macdougall, et ce qu'il serait lorsqu'il arriverait dans les territoires, j'ai fait là, comme je l'ai fait partout ailleurs,—j'ai défendu la politique du gouvernement de la manière la plus ouverte et la plus franche. Et lorsque je défendais comme j'y étais obligé, le gouverneur qui arrivait contre les accusations, les insinuations et les doutes et appréhensions à son égard,—et lorsque je le faisais que répondait-on? On me renvoyait aux articles de l'honorable George Brown, comme une preuve du fait qu'il (Brown) avait dit que le Canada avait envoyé des hommes pour parcourir le pays, que l'homme qui avait été envoyé était incapable de rendre compte de sa conduite politique, et qui apportait

avec lui des instructions et amenait des hommes qui réduiraient à rien les droits des gens et ne tiendraient aucun compte de leurs sentiments.

Mais, pendant la discussion hier soir, l'honorable monsieur a défié ce côté-ci de la Chambre d'indiquer aucun point sur lequel le parti libéral ou le chef actuel de l'opposition aient pu servir d'instrument aux troubles du Nord-Ouest, et nous a défiés de plus de prouver que le gouvernement qui succéda à sir John Macdonald était blâmable d'avoir donné \$1,000 à M. Riel. Je me propose, vu que le discours de l'honorable monsieur circulera à l'étranger, de faire des citations aussi courtes que possible des documents publics du pays, et d'inviter aucun de ces messieurs de m'interrompre si j'expose inexactement quoi que ce soit, et je défie aucun de ces honorables messieurs de contester ce que je dirai. J'ai parlé du meurtre de Thomas Scott en mars 1870, et je suis maintenant prêt à montrer de quelle manière on s'est servi de la fin malheureuse de cet homme infortuné pour faire du bien à un parti politique; que, tout en parlant de patriotisme, tout en parlant du sentiment national, tout en parlant de l'union entre toutes les provinces dont le cœur battrait à l'unisson d'un océan à l'autre, ils l'ont utilisé comme ils le feraient aujourd'hui, comme ils utiliseraient cette question si les gens le leur permettaient, afin d'avancer leurs intérêts de parti. Quel a été le premier mouvement à l'égard de Riel? Le 4 avril 1870 le député de York-Est (M. Mackenzie), représentant alors Lambton, et chef de l'opposition, parla ainsi dans la Chambre des Communes :

Nous voyons dans les journaux publics les rapports les plus pénibles d'un meurtre atroce qui a été commis par des hommes—je devrais dire des bandits—(Écoutez, écoutez), à la tête des forces là-bas, et qui exige de la part de notre gouvernement les efforts les plus extraordinaires (Écoutez écoutez), et afin de savoir ce que la Chambre et le pays devrait faire, le gouvernement, je crois, est obligé de communiquer à cette Chambre tous les renseignements qu'il a au sujet de ce meurtre. Nous savons que d'autres personnes avaient été gardées prisonnières à part le malheureux qui a été assassiné et quelle garantie avons-nous dans ce pays afin que d'autres de nos concitoyens ne subissent pas le même sort que le pauvre Scott.

La question se souleva devant la législature provinciale de l'Ontario, et l'honorable député de Durham-Ouest, alors de Bruce-Sud, était le chef de l'opposition. Le 2 février 1871, nous le trouvons proposant :

Que le meurtre de sang-froid de ce loyal sujet de la Reine, de Thomas Scott, ci-devant un résident de cette province, qui a émigré au Nord-Ouest, a causé à cette Chambre un profond sentiment de douleur et d'indignation, et dans l'opinion de cette Chambre on devrait faire tous les efforts possibles pour traîner devant la justice les coupables de ce grand crime qui reste encore impuni.

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le lieutenant-gouverneur, renfermant la résolution qui précède et le priant de prendre telles mesures qui seront de nature à faire prévaloir son objet.

L'honorable monsieur disait :

Il (Riel) reçoit des députations, des gens de ce pays lui demandant de se porter candidat à la législature locale, et au parlement du Canada. Oui, au parlement du Canada! Nous le trouvons qui se refuse pour le bien du pays et pour des motifs patriotiques de se laisser mettre en nomination. Mais, M. l'Orateur, je dis que si cette province ne parle pas, il ne sera pas longtemps à agir ainsi, et nous pourrions subir l'humiliation et le déshonneur de voir le meurtrier d'un de nos compatriotes élu député au parlement du Canada, et les représentants d'Ontario siéger en conseil sur les affaires du pays avec un individu coupable d'un meurtre. Je prévins cette Chambre et cette province qu'à moins que nous agissions ainsi, le meurtrier restera impuni. Ce meurtre, M. l'Orateur, n'est pas un meurtre ordinaire. Ce n'est pas un meurtre accompli par vengeance, pour de l'argent ou pour aucune des causes qui provoquent généralement un grand crime. L'endroit où reposent les cendres du malheureux Scott est inconnu. Que son pays inscrive son épitaphe dans les archives de sa législature, et exprime la douleur d'un peuple pour sa mort prématurée, et la ferme résolution d'un peuple de venger sa mort.

Nous savons, M. l'Orateur, comment sa mort a été vengée. En 1872, je trouve l'honorable député à Toronto-Ouest, après la défaite du gouvernement Sandfield Macdonald, disant sur les hustings :

Or, quant à Scott, il y avait eu beaucoup de paroles, mais maintenant il allait agir. (Applaudissements.) Il s'efforcerait de mettre en pratique ce qu'il avait prêché dans l'opposition. Le pouvoir n'avait aucun charme pour lui; il voulait simplement mettre en pratique, au pouvoir,

les choses qu'il prônait lorsqu'il n'y était pas, et lorsque le peuple le trouvera qu'il néglige ces choses, il sera alors temps de lui retirer son appui.

Si l'on en juge d'après la manière dont l'honorable monsieur a réussi depuis qu'il est entré dans la vie publique et est devenu membre d'un gouvernement, et le chef de l'opposition, je crois que le peuple a dû réellement le trouver un peu négligent sous le rapport de la constance et lui a ainsi retiré son appui. Alors quelqu'un demanda :

Que peut faire le gouvernement d'Ontario au sujet du meurtre de Scott ?

M. BLAKE: Je vais vous montrer ce que le gouvernement d'Ontario peut faire à cet égard.

Le secrétaire provincial, M. Gow, dit "qu'il était lamentable qu'un enfant de notre pays pût être assassiné de sang-froid, et qu'on ne fasse rien pour amener le meurtrier devant la justice." La législature locale s'assembla en 1872, et passa une résolution offrant une récompense de \$5,000 pour amener le coupable devant la justice. Voici quelle était cette résolution : Le gouvernement de sir John A. Macdonald résigna dans l'automne de 1873, et en mars 1874, Louis Riel prêta serment et signa le rôle des députés à la Chambre fédérale des Communes. Je n'introduis pas ces sujets pour créer des discussions ou des disputes, ou des récriminations, mais je désire montrer aux honorables messieurs des deux côtés de la Chambre, à ceux qui étaient au parlement alors, et à ceux qui y sont aujourd'hui, la ligne de conduite hypocrite et à double face adoptée par le parti aujourd'hui dans l'opposition. Je désire montrer qu'en 1871, pendant que le gouvernement de sir John A. Macdonald et de sir George Cartier soutenait les droits du peuple et se conduisait d'après le gouvernement constitutionnel, et respectait les privilèges accordés par la constitution, les honorables messieurs les combattaient de point en point d'une manière qu'ils doivent regretter aujourd'hui lorsqu'ils regardent en arrière. Hier soir, le député de Huron-Ouest (M. Cameron) a dit que l'amnistie avait été promise à Riel par sir John A. Macdonald, et par conséquent que le chef de l'opposition ne pouvait être tenu responsable parce qu'il y avait consenti. Je suppose que quelqu'un de ces honorables messieurs tâchera de prouver qu'une amnistie avait été promise. Pour ce qui a rapport à l'amnistie, je suis prêt à prouver que l'honorable monsieur non seulement n'a jamais mentionné le nom de Riel, parce que les élections de 1872 qui l'ont porté au pouvoir avaient alors lieu, mais qu'il n'a jamais répondu d'une manière affirmative à aucune demande faite par ceux qui se disaient capables d'arrêter Riel, et que dans les lettres, les télégrammes, la correspondance et les documents, il a soigneusement évité de mentionner le nom de Riel, refusant de le reconnaître comme meurtrier, parce qu'il craignait que ce qu'il pourrait écrire parvint dans la province de Québec, où il supposait que les gens seraient assez faibles, assez bornés, assez bigots, pour voter en sa faveur, et battre le gouvernement de sir John A. Macdonald parce qu'il professait d'être l'ami et le protecteur de Riel.

J'ai dit que l'honorable monsieur n'avait jamais mentionné le nom de Louis Riel en 1872. Je trouve dans les documents n° 38 de la session de 1873, un télégramme de Walter R. Brown :

Quelle somme sera payée pour la livraison de Louis Riel, à Toronto ? Répondez de suite.

Voici la réponse :

\$5,000 seront payées aux personnes qui l'amèneront devant la justice pour lui faire subir son procès, un ou plusieurs des meurtriers de Thomas Scott.

EDWARD BLAKE.

M. Walter R. Brown.....

Sir JOHN A. MACDONALD: Bown.

M. MACKINTOSH: Ce nom est épilé Brown dans les documents—Bown voulait savoir s'il obtiendrait la M. MACKINTOSH

récompense s'il livrait Riel à Toronto. L'honorable monsieur qui dirigeait le gouvernement répondit que \$5,000 seraient payés lorsqu'on amènerait devant la justice "un ou plusieurs des meurtriers." Alors feu l'honorable John Hillyard Cameron fit aussi une demande de la part de M. Woodington de Niagara. Voici la demande de M. Woodington :

Veuillez me laisser savoir si les mandats pour l'arrestation de Riel et Lépine aux Etats-Unis peuvent être délivrés dans Ontario et si on peut en amener de là dans l'Ontario en vertu du traité d'extradition, pourvu qu'on puisse les accuser de meurtre sous serment ? Si oui, je suis prêt à accuser Riel et Lépine de ce crime, et d'en faire serment, vu que j'étais un des prisonniers tenus par les rebelles lorsque Scott a été tiré de la prison et fusillé, et que j'ai aussi vu Riel et Lépine ordonner aux hommes de sortir et de le fusiller. Je crois que les frais de voyage ne dépasseraient pas \$200, et si cette somme m'est avancée et si l'on me fournit les papiers nécessaires pour les arrêter, je promets que deux ou trois semaines après mon départ, je débarquerai à Toronto, soit Riel, soit Lépine, ou peut-être les deux. M. Woodington réside à Niagara, et plusieurs personnes respectables peuvent se porter garants pour lui.

Voici la réponse portant la date du 2 avril 1872 :

J'ai votre note avec l'extrait de la lettre de M. Henry Woodington. Il semble que M. Woodington désire que des fonds n'excédant pas \$200 soient fournis pour un effort qu'il se propose de faire pour assurer le procès de quelques-uns des meurtriers de Scott. Vous remarquerez qu'une récompense de \$5,000 a été offerte à toute personne qui contribuerait à amener ce résultat.

Puis, plus loin :

Comme simple particulier, je serais très heureux.

M. BLAKE: Lisez le tout.

M. MACKINTOSH: C'est passablement long.

M. BLAKE: Non, ce n'est pas long.

M. MACKINTOSH: Je le ferai et je démontrerai de plus à l'honorable député qu'en vertu du jugement du juge en chef Wood, il a été décidé, que pour tout argent qui avait été avancé, tout travail fait, les gens devraient être remboursés, et que ces \$5,000 seraient payés à Pierre, Jacques ou Jean ou au premier venu qui aurait l'occasion de voir Riel. Je lui donnerai aussi une liste de ceux auxquels l'argent a été payé. Voici le reste de la lettre de l'honorable député :

On suppose que la valeur considérable de la récompense engagera ceux qui sont capables de faire la besogne à l'entreprendre. Je vous ai déjà dit que j'ai reçu d'autres demandes de personnes désirant obtenir des fonds dans le but indiqué, et j'ai été obligé de répondre de la même manière à ces demandes. Je vous ai aussi démontré les conséquences possibles qui pourraient résulter du fait que l'on débourserait ainsi les deniers publics, vu qu'il serait hors de question d'assurer aucun résultat, et que de nombreuses demandes pourraient être faites, ce qui entraînerait des dépenses considérables sans aucun bon résultat.

Suit après cela le paragraphe que j'ai commencé à lire :

Comme simple particulier, je serais très heureux de souscrire à un fonds destiné à atteindre le but indiqué, mais, comme je l'ai dit ci-dessus, nous n'avons pas de deniers publics dont nous soyons autorisés à disposer de cette manière.

Or, voilà la majeure partie de la correspondance qui puisse être trouvée relativement à ceux qui demandaient de l'aide dans le but de prendre Riel, et voilà le dossier de l'honorable député qui avait promis d'agir. On se rappelle qu'en 1874, après le changement de gouvernement, l'archevêque Taché a publié un livre dans lequel il a essayé de prouver qu'une amnistie avait été promise. L'organe du parti libéral, le *Globe* du 19 mars 1874, disait :

Les hommes qui pourraient parler avec autorité sur cette question vivent encore et sont encore accessibles. Lord Lisgar n'est pas hors d'atteinte. Pourquoi, si pareille promesse a été faite ne s'est-on jamais adressé à lui pour lui demander de raconter ce qu'il sait à ce sujet. Lord Lisgar est un homme d'une trop haute intégrité et d'une position trop indépendante pour hésiter à dire ce qu'il sait à ce sujet. Cependant on n'a pas eu recours à lui, et à en juger par ce que le public connaît de la question, aucun effort n'a été fait pour se procurer son témoignage. Sir Clinton Murdock, dont le nom a été si souvent mentionné relativement à cette question est aussi à notre portée. Il n'est pas homme à reculer devant l'aveu de ce qu'il a dit ou fait. A-t-on jamais tenté de se procurer sa version de l'affaire ? Si non, pourquoi pas ? Et sir John A. Macdonald lui-même ? Son ex-collègue dans le ministère, le gouverneur Morris, a déclaré solennellement que pendant tout le temps qu'il a été chargé d'un portefeuille, il n'a jamais rien su

d'une semblable promesse ou d'une amnistie. Alors pourquoi ne pas demander à sir John lui-même? On nous dit qu'il est l'homme même, et il n'est pas tenu par son serment d'office de cacher une semblable transaction.

Puis après la publication de la brochure de Sa Grâce, le *Globe* du 9 avril 1874, disait :

Le lecteur ne peut manquer d'avoir remarqué (1) Qu'aucune preuve directe d'aucune sorte ne peut apparemment être fournie pour prouver la promesse d'une amnistie ; (2) Que quatre années s'étant écoulées depuis et l'Archevêque Taché étant bien renseigné sur ce point, cela constitue une présomption presque concluante de la non-existence de cette preuve ; (3) Que la preuve fournie est une preuve par oui-dire, des moins dignes de foi—des documents antérieurs aux faits incriminés et des interprétations de conversations qui en tant qu'elles sont rapportées détruisent la théorie de l'amnistie. Comme nous l'avons dit, la difficulté de prouver, la nécessité d'élaborer et d'avoir recours à des témoignages inadmissibles, fournissent une forte présomption contre la théorie qu'une promesse a été faite. Comment se fait-il qu'il existe des preuves écrites sur tous les autres détails et qu'il n'y ait pas une seule preuve écrite digne de foi relativement à la promesse d'une amnistie. La question peut maintenant être considérée comme réglée, et les amis de Riel devront prendre une autre attitude que celle qui consiste à dire qu'il est amnistié.

Eh bien, M. l'Orateur, l'honorable député a dit hier soir que le vénérable archevêque Taché a juré et déclaré sous serment que l'amnistie avait été promise. Qu'il me soit permis de citer le témoignage donné par ce prélat distingué devant le comité du Nord-Ouest en 1874 :

La seule raison pour laquelle on ait différé d'accorder l'amnistie promise par la proclamation de sir John Young, que je sache, a été l'excitation qui existait dans tout le Dominion et principalement dans la province d'Ontario. Ce n'est pas là tout simplement ma propre opinion ; c'est aussi l'opinion qui m'a été exprimée par certains membres de l'ancien gouvernement. La réponse qu'ils m'ont donnée constamment lorsque je leur ai parlé de cette question, était que l'excitation était tellement grande que le gouvernement tomberait si l'amnistie était accordée. J'ai parlé d'abord à sir George Cartier à ce sujet, puis j'en ai parlé à sir John A. Macdonald, puis à M. Langevin. J'ai aussi parlé de cette question à d'autres membres du gouvernement, mais sans entrer dans autant de détails, vu que je n'ai pas eu de rapports aussi intimes avec eux. La réponse que j'ai citée est celle qui m'a été donnée par chacun des membres du gouvernement lorsque je leur ai parlé. Dans les conversations que j'ai eues avec ces messieurs, j'ai toujours compris que l'amnistie devait être pleine, entière et complète. Je n'ai jamais eu de conversation au sujet d'une amnistie partielle au Manitoba en vertu de cette proclamation. J'ai eu une communication relative à une amnistie partielle, mais pas avant l'année 1873. Cette communication je l'ai reçue de sir John A. Macdonald, et elle a été faite verbalement et non par écrit.

Maintenant, en ce qui concerne l'amnistie, une proclamation, datée du mois de décembre 1869, et signée par le gouverneur général sir John Young, a été lancée dans les termes suivants :

Et enfin je vous informe que dans le cas de votre dispersion et de votre obéissance immédiate et paisible, j'ordonnerai qu'aucune action légale ne soit intentée contre aucune des personnes impliquées dans ces malheureuses violations de la loi.

Outre cela, permettez-moi de lire un extrait d'une lettre écrite au lieutenant-gouverneur Archibald par l'archevêque Taché en juin 1870 :

SAINT-BONIFACE,
COLONIE DE LA RIVIÈRE-ROUGE,
9 juin 1870.

A l'honorable JOSEPH HOWE,
Secrétaire d'Etat pour les provinces,
Ottawa, Canada.

HONORABLE MESSIEUR.—Je m'empresse de vous communiquer, pour l'information de Son Excellence en conseil, une promesse très importante que je viens de faire au nom du gouvernement canadien. Je sens toute la responsabilité que j'ai prise en prenant cette mesure, tandis que d'un autre côté j'ai confiance que Son Excellence le gouverneur général et son Conseil privé ne jugeront pas avec trop de sévérité un acte qui a été fait dans le but d'éviter de grands malheurs et d'assurer le bien-être du pays.

Eh bien, l'honorable député, comme je l'ai démontré, n'a pas prouvé et ne peut prouver que l'archevêque Taché ait juré qu'une amnistie avait été promise à Riel, après que le meurtre de Scott eut été connu. Cependant, comme une réunion de preuves prévaut ordinairement, je vais lire la preuve à ce sujet. Lord Lisgar écrivait à sir George Cartier au commencement de l'année 1873 :

Je me souviens de l'entrevue que j'ai eue avec l'abbé Ritchot sur votre présentation et en votre présence.

Il a insisté beaucoup sur deux points :

Premièrement : Le redressement des griefs politiques des habitants de la colonie de la Rivière-Rouge, en égard, spécialement, si j'ai bien compris, à des concessions de terres.

Secondement : L'assurance que l'exercice de la prérogative royale du pardon devait s'appliquer à toutes les affaires.

J'ai promis d'expédier, sans délai, la pétition dont il parle comme étant en voie de préparation, et j'ai déclaré que j'étais sûr que le gouvernement de Sa Majesté donnerait ample et sérieuse considération à tout plaidoyer qui pourrait être présenté en faveur des opinions qu'il exprimait.

Je suis très sûr que ni en cette occasion, ni en aucune autre, je n'ai donné l'assurance ni la promesse d'une amnistie devant s'appliquer à toutes les offenses commises pendant l'insurrection.

LISGAR.

En voici une autre de sir Clinton Murdoch, autrefois de l'état-major du gouverneur :

Je n'ai aucun souvenir qu'aucune promesse ou attente d'une amnistie en faveur de Riel et de ses associés ait été donnée par lord Lisgar, lorsque M. Ritchot a eu une entrevue avec lui en ma présence ou en tout autre temps. Je ne crois guère que si pareille promesse eût été faite il aurait été possible pour moi de ne pas le remarquer alors ou de ne pas m'en souvenir aujourd'hui. Quant à sir George Cartier, je ne me rappelle pas avoir eu aucune conversation avec lui à ce sujet ou avoir été présent à aucune entrevue lorsque la question était discutée entre lui et lord Lisgar.

Sir Geo. E. Cartier écrivait à sir John A. Macdonald le 8 février 1873 :

Tout ce que je puis faire aujourd'hui c'est d'accuser réception de votre dernière lettre du 22 janvier, relativement à l'affaire Riel. J'apprends que lord Lisgar doit être ici dans quelques jours, et je vais me hâter de le voir au sujet de ce qui s'est passé lors de l'entrevue avec le père Ritchot. Autant que je puis me rappeler, il n'a fait rien de plus que de promettre de transmettre la pétition de Ritchot à la Reine demandant l'amnistie. Rappelez-vous que tous deux nous avons dit que l'amnistie dépendait de la Reine et non de notre gouvernement.

Puis nous avons le témoignage de sir Hector Langevin, alors M. Langevin, sur cette question :

La proclamation de l'amnistie, datée le 8 décembre 1869, a été émanée longtemps avant la mort de Thomas Scott, et lorsqu'elle a émané, elle n'avait certainement pas en vue autre chose que les actes illégaux qui avaient été commis avant cette proclamation.

Les causes qui ont retardé l'amnistie, conformément à la proclamation, étaient : premièrement, que les circonstances étaient totalement modifiées par la mort de Thomas Scott.

Je ne sache pas qu'aucune promesse d'une amnistie ait été faite par le gouvernement du Canada, à l'exception de celle qui était contenue dans la proclamation du 6 décembre 1869, ni qu'aucune promesse ait été faite au nom du gouvernement par un membre du gouvernement.

Sir John A. Macdonald a aussi juré qu'aucune amnistie de ce genre n'avait été promise, et ceci est bien établi par une lettre de l'archevêque Taché dont j'ai lu un extrait. Et cependant, en présence de ces faits, les honorables membres de l'opposition s'efforcent, depuis 1871, de préjuger les électeurs d'Ontario. J'ai eu quelque expérience dans l'élection de 1871, et je me rappelle que dans un grand nombre de comtés, on a distribué des circulaires portant les mots : "Votez pour le candidat conservateur et le mourrier de Thomas Scott." Ils se sont efforcés d'en appeler aux préjugés des gens d'une certaine nationalité et d'une certaine dénomination religieuse dans tout le pays. Mais aujourd'hui nous voyons l'honorable député (M. Blake) se réjouir du fait qu'il est ici comme le champion chargé de défendre les droits des Métis. Avant que de passer à une autre question, je veux démontrer pour quelles raisons l'amnistie a été accordée; sur quelle base chancelante et d'après quelle preuve insuffisante les honorables membres de la gauche étaient prêts à décider une question, qui, disaient-ils, était de la plus haute importance, non seulement pour Ontario, mais pour tout homme vivant sous un gouvernement constitutionnel. L'amnistie a été accordée à Riel et à Lépine en 1875, et les honorables messieurs de la gauche supprimèrent, de propos délibéré, une grande partie de la citation de la preuve. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) sourit, mais il aura l'occasion de démontrer si j'ai raison ou non. Dans les archives du parlement, que voyons-nous? Lorsque l'honorable député de Huron-Nord (M. Farrow) a présenté

une résolution demandant au gouvernement d'inscrire dans les archives la preuve entendue devant le comité, l'opposition a voté en corps contre la proposition demandant que la preuve fut annexée à la résolution. Qu'il me soit permis de lire ces documents tirés de la preuve produite devant le comité du Nord-Ouest en 1874. L'archevêque Taché déclara que :

Le 25 novembre M. Letellier, a son bureau, a dit à l'évêque Taché : " Je crois (ou j'espère) que nous pourrions donner l'amnistie à nos amis bas-canadiens, comme étrennes du Jour de l'An." Que le 30 novembre l'évêque Taché a vu l'honorable M. Dorion et l'honorable M. Letellier, et dans son témoignage il dit : On m'a porté à croire qu'ils avaient eux-mêmes quelques garanties à ce sujet (au sujet de l'amnistie). Ils ne se sont pas montrés explicites, mais ils m'ont porté à le croire. C'était quelque chose à l'effet qu'il y avait entente entre eux et leurs collègues pour accorder une amnistie. Autant que je puis dire, les paroles étaient celles-ci : Nous ne pouvons tout régler. Il y a si peu de temps que le gouvernement est formé. Nous espérons que la chose sera arrangée d'une façon favorable conformément à nos désirs ; et nous voyons nous-mêmes la nécessité de l'amnistie. Je ne me rappelle pas d'autres paroles.

Puis suivent d'autres télégrammes :

FORT-GARRY, 24 décembre 1873.

A l'honorable A. A. Dorion, Ottawa.

J'attends avec anxiété votre réponse. Ma communication a-t-elle été reçue. Lépine admis à caution hier.

ARCHEVÊQUE TACHÉ.

MONTRÉAL, 25 décembre 1873.

A l'ARCHEVÊQUE TACHÉ,

J'ai reçu l'heureuse nouvelle contenue dans votre télégramme. Les affaires avancent ici lentement, mais d'une façon très satisfaisante. Dans quelques jours je vous écrirai le résultat et je vous parlerai de certaines questions importantes.

A. A. DORION.

OTTAWA, 2 janvier 1874.

Elections générales immédiatement. Le gouverneur Morris se mettra en communication avec vous. De la plus haute importance pour les amis d'accéder à sa demande. Répondez par télégraphe.

J. C. TACHÉ.

OTTAWA, 2 janvier 1874.

A ALEXANDER MORRIS, Fort-Garry, Manitoba.

Voulez vous communiquer confidentiellement à l'évêque Taché que je désire beaucoup dans l'intérêt de ses gens que Riel ne soit pas candidat.

A. A. DORION.

D'après l'honorable député, c'était très bien, une fois l'ordre rétabli, lorsque la couronne était en position de maintenir ses droits, lorsque des sauvegardes entouraient la constitution du pays, c'était très bien de la part d'un ministre de la justice d'éviter l'excitation, et d'annistier Riel dans l'intérêt de la paix et de l'harmonie, mais c'était très mal de la part du très honorable chef du gouvernement, qui était le chef du gouvernement en 1871, de suivre les conseils de l'archevêque Taché, dont les honorables membres de la gauche parlent aujourd'hui comme étant un homme digne de confiance sous tous les rapports et dont la parole devrait toujours être acceptée. M. A. A. Dorion avait tout les droits du monde d'agir comme il l'a fait, mais c'était un crime damnable, un crime horrible de la part du très honorable premier ministre, lorsque le Nord-Ouest était en danger, lorsqu'une invasion féniennne venait de se terminer, lorsque le gouverneur Archibald ne savait pas à quelle heure les troubles pouvaient recommencer, lorsqu'une distance si considérable séparait Ottawa du Nord-Ouest et lorsqu'il n'existait aucun moyen direct de communication de suivre les conseils de l'archevêque Taché, et de s'efforcer de faire sortir Riel et Lépine du pays jusqu'à ce que l'ordre fut rétabli. On a accusé le très honorable ministre d'avoir dit en cette circonstance : "Si je pouvais rejoindre Riel." Y avait-il rien d'inconséquent dans cette expression ?

M. BLAKE : Il était dans le pays.

M. MILLS : Il a été payé pour en sortir.

M. MACKINTOSH : Je vais répondre à cette question à l'instant. Riel était censé être en dehors du pays, et le très

M. MACKINTOSH

honorable ministre disait qu'il aimerait à le rejoindre. A quel propos ce discours a-t-il été prononcé ? C'était en réponse à un discours prononcé quelques jours auparavant par l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake), dans lequel ce dernier disait que, grâce à Dieu, la récompense offerte par le gouvernement local avait eu pour effet de chasser Riel du pays. L'assertion du très honorable ministre se réduisait tout simplement à ceci : Que grâce à la récompense qu'il avait offerte, Riel ne souillait plus le sol du Canada de sa présence. Maintenant, quant au fait que Riel était hors du pays et qu'il était payé pour rester éloigné pendant les élections ; Riel était dans le pays en juin 1872. Si le très honorable ministre a payé à Riel et à Lépine \$1,000, \$2,000 ou \$4,000, dont une partie avait été fournie par l'honorable D. A. Smith et le gouverneur Archibald pour l'engager à quitter le pays pendant un certain temps, comment se fait-il que l'archevêque Taché ait eu une entrevue avec Riel au mois de juin ? Il a juré cela, et l'archevêque Taché est un prélat très distingué, dont la parole serait acceptée par tout le monde. L'archevêque Taché dit qu'il a eu une entrevue avec lui. Riel et Lépine avaient reçu \$3,200. Je vais maintenant rendre compte de ces \$3,500. En premier lieu le chef du gouvernement n'a eu absolument rien à faire avec le paiement de cette somme ; il ne savait pas que l'argent avait été payé ; il ne savait pas que l'archevêque Taché avait recommandé ce paiement, vu que l'honorable D. A. Smith avait promis d'aider à payer cette somme, parce qu'il tenait à protéger les intérêts de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Revenons au passé de la gauche. Revenons aux remarques du chef de l'opposition, et nous y trouverons la raison pour laquelle l'argent a été payé. Je ne vois pas que l'honorable député, lorsqu'il occupait un siège voisin de celui qui est occupé aujourd'hui par l'honorable ministre ait condamné le paiement de cet argent ; car il a déclaré que ce serait manquer grossièrement à la foi jurée, si les intérêts du pays n'étaient pas protégés et si aucune promesse faite en aucune manière par un officier de la couronne, occupant une position telle que celle occupée par le gouverneur Archibald était en aucune manière mise en question. Nous constatons que le paiement de £600 sterling a été voté à D. A. Smith le 1er avril 1875, une date très appropriée. Quelques députés se sont opposés au paiement. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a dit : "Nul doute que ce crédit est très impopulaire, mais il est juste." L'honorable député était alors au pouvoir.

M. BLAKE : Non ; je n'étais pas membre du cabinet.

M. MACKINTOSH : Je ne dis pas que l'honorable député était membre du cabinet, car ce serait assez difficile de dire quand il était ou quand il n'était pas membre du cabinet ; mais le parti de l'honorable député était au pouvoir, et il en était virtuellement le chef, le dictateur ; et peut-être qu'il aurait fait un excellent dictateur si les membres de son parti lui eussent permis d'agir à sa guise. L'honorable député disait : "Ce que l'honorable député de Leeds-Sud a dit est parfaitement vrai. M. Archibald, comme gouverneur de ce territoire éprouvait des craintes pour la sûreté du pays et ces craintes étaient partagées par d'autres qui étaient à même de juger de l'imminence du danger. Il a été jugé convenable, dans l'intérêt du public, que cet argent fut avancé, et l'honorable député de Selkirk l'a fourni. Le très honorable député de Kingston a abondé dans ce sens lorsque les circonstances lui ont été racontées, si j'en juge par le témoignage rendu par l'honorable député devant le comité du Nord-Ouest. Et cependant nous avons entendu les honorables députés accuser le parti conservateur dans tout le pays, par l'entremise du *Globe* de Toronto, et devant les collèges électoraux d'Ontario, de s'être déshonorés eux et le pays, parce que l'honorable D. A. Smith, en protégeant les intérêts de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, conseil par le gouverneur Archibald, avait payé une certaine somme

d'argent à l'insu du très honorable ministre qui était alors chef du gouvernement. L'honorable député, M. Blake, disait :

Il a été jugé à propos, dans l'intérêt public, que cet argent soit avancé, et l'honorable député de Selkirk l'a fourni. Le très honorable député de Kingston a abondé dans le même sens lorsque les circonstances lui ont été racontées, si j'en juge par le témoignage rendu par l'honorable député devant le comité du Nord-Ouest. Nul doute que le gouverneur Archibald a fait remarquer à M. Smith qu'il n'était pas autorisé à payer cette somme, mais on ne peut guère douter non plus qu'il a engagé la foi du pays autant qu'il le pouvait, pour le remboursement à l'honorable député de Selkirk. La Chambre devrait respecter cette promesse, et voter la somme. L'honorable député de Kingston eût été indigné de sa position s'il eût manqué de faire honneur à cette promesse, et cette Chambre serait également indigne si elle refusait de rembourser cet argent.

Et cependant, les amis de l'honorable député—je ne parle pas de lui-même, car je le crois incapable de cela—dans toute la province d'Ontario, ont déclaré à maintes reprises, depuis que de nouveaux troubles sont éclatés au Nord-Ouest, que le très honorable député a payé à même les deniers publics, à même les fonds secrets, pour tenir Riel en dehors du pays pendant les élections générales, et les \$1,000 et les \$3,500 ayant été fondus en une même somme, on le représente comme ayant déshonoré la constitution, et comme ayant contribué à conserver la vie à Riel pour le faire revenir au pays aujourd'hui. Or, je crois que j'ai démontré, et je regrette d'avoir été obligé de traiter cette question, mais nous avons été défaits de le faire par l'honorable député de Huron-Ouest, que l'agitation relative à Riel et au meurtre du pauvre Scott a été introduite dans la Chambre des Communes par l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) ; qu'il a été suivi par l'honorable député de Durham-Ouest, aidé de toute son éloquence et toute son influence, que le député de Durham-Ouest l'a transporté dans la législature locale ; qu'il en a parlé sur les tribunes publiques ; qu'il a offert une récompense ; a refusé dans ses télégrammes de 1872 de déclarer si Riel était considéré ou non comme un meurtrier, et a expédié un télégramme enchevêtré qui s'appliquait à presque tout le monde à l'exception de Riel en conséquence des élections générales, et qu'après être arrivé au pouvoir il a voté cette récompense de \$5,000. Maintenant quant à la manière dont on a disposé de cette récompense, le juge Wood, en 1876, faisait le rapport suivant au gouvernement d'Ontario :

En ce sens un très grand nombre ont contribué à amener l'arrestation de Lépine et de Nault et la mise hors la loi de Riel et d'Odonohue, mais je crois que le mot "contribuer" veut dire quelque chose de plus que de conseiller, approuver, et après que des mesures eurent été prises, appuyer et défendu ceux qui ont pris la responsabilité de mettre la loi en mouvement, et de pousser l'affaire, jusqu'à ce que Lépine et Nault, deux des meurtriers de Scott furent amenés devant un tribunal compétent, et lors du procès ont comparu comme poursuivants, ont trouvé les témoins et la preuve qui a amené la conviction de Lépine et aurait plus tard amené la conviction de Nault. Le jury ne s'est pas accordé lors du procès de Nault—procès qui a eu lieu aux mêmes assises que celui de Lépine—et aux assises suivantes il a été relâché en vertu des résolutions d'amnistie adoptées par la Chambre et a finalement obtenu son pardon en même temps que les meurtriers de Scott.

Qu'est devenu l'argent ? Il y a eu distribution générale et chacun arracha ce qu'il put. William A. Farmer, qui avait signifié à Riel le mandat d'amener reçut \$2,000 ; François A. Cornish, un avocat très capable, mort aujourd'hui, autrefois maire de London, et demeurant alors à Winnipeg, reçut \$400 ; Léon Dupont, \$330 ; John S. Ingram, \$330 ; Edward Armstrong, (shérif) \$330 ; John A. Kerr, \$330 ; George M. Young, \$300 ; Thomas Hughes, \$290, et H. W. Smith, \$290. De fait l'on pourrait imaginer que presque toute la population de la province à cette époque recevait une partie de l'argent.

Un honorable DÉPUTÉ : Probablement qu'ils étaient tous grits.

M. MACKINTOSH : Je ne sais pas s'ils étaient tous grits ou non, mais je sais que s'il y avait distribution d'argent, et s'il y avait des grits dans les environs, il est probable qu'ils en auraient leur part. J'ai dit ce qui est advenu de

l'argent, j'ai démontré comment Riel avait été amnistié, j'ai démontré qui était responsable de cette amnistie, et j'ai aussi démontré à l'aide de déclarations faites par des hommes dont la véracité ne saurait être mise en doute par aucune réaction intelligente, et par le serment des ministres, qu'il n'y a eu aucune promesse d'amnistie à Riel en 1872-73, que le montant d'argent payé sur la recommandation de l'archevêque Taché était d'abord de \$1,000, que Riel n'était pas hors du pays en 1872, et que de plus, lorsque le parti de la réforme est arrivé au pouvoir il a payé \$3,600 dû à Donald A. Smith, sur la recommandation du gouverneur Archibald, et que pendant toute sa carrière, on ne peut trouver un seul défaut dans la cuirasse du parti conservateur relativement à cette question. En 1874 il fallait juger la position à un autre point de vue qu'en 1870 et 1871, alors qu'il n'y avait guère d'autorité constituée dans le Manitoba. Les gens étant devenus éclairés sur ces questions, ayant lu et jugé, ont modifié notablement leurs opinions, et les modifieront encore lorsqu'ils verront le chef de l'opposition, qui a semé l'agitation d'un bout à l'autre d'Ontario, relativement à l'infâme conduite de l'assassin sanguinaire Riel, lorsqu'ils verront l'honorable député épouser sa cause et prêcher que les droits et les griefs de Riel devraient être reconnus—

M. BLAKE : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député n'a pas le droit d'affirmer que j'ai prêché la cause de Riel.

UN DÉPUTÉ. Oui, il en a le droit.

M. WHITE (Cardwell) : L'honorable député ferait mieux d'attendre qu'il ait fini de parler.

M. BLAKE : Non. Je soulève une question d'ordre.

M. MACKINTOSH : Je n'ai certainement pas eu l'intention de blesser l'honorable député, et j'avais l'intention d'ajouter, si je n'avais pas été interrompu, comme je vais le démontrer par le témoignage de Riel lui-même. Or, l'honorable a parlé de la délégation qui est allé trouver Riel dans le comté de Clarke, Montana. L'honorable député a lu un certain nombre d'extraits de ce document, mais je remarque qu'il ne les a pas tous lus, comme il fait ordinairement de tous les documents qu'il lit, qu'ils soient officiels ou non. Bien qu'il prétende que quelques-uns des documents qui auraient dû être fournis par le département de l'intérieur sont défaut, il y en a certainement d'autres qui manquent qui sont en la possession de l'honorable député lui-même et qu'il n'a pas lus. Riel, en réponse à Dumont et autres qui étaient allés le trouver a dit :

Je doute si mon avis donné de ce côté de la frontière sur des questions se rapportant à un pays étranger, puisse être de quelque valeur lorsqu'il sera connu parmi vous. Mais je vais soumettre une autre considération. Le gouvernement canadien me doit 240 acres de terres, en vertu de l'article 31 de l'Acte du Manitoba.

C'est là où le rapprochement a lieu. L'honorable député qui est si fier de prêcher la cause des Métis devait savoir qu'il prêchait la cause de Riel, qui réclame maintenant 240 acres de terres.

Ainsi que 5 lots d'une grande valeur, à cause du foin et du bois qu'ils contiennent, et à cause de leur situation sur la rivière. Ces lots m'appartiennent en vertu des divers paragraphes de l'article 32 de l'acte susmentionné. Et j'en ai été privé par l'action directe ou indirecte du gouvernement.

Or, je crois que l'amendement de l'honorable député s'applique certainement à ce cas.

En outre, si le gouvernement voulait seulement réfléchir un instant, il découvrirait bientôt qu'il me doit encore quelque chose à part cela.

L'honorable député de Huron-Ouest a dit qu'on avait représenté que si l'on eût payé quelque petite somme d'argent il aurait quitté le pays, et que s'il l'eût quitté, il n'y aurait pas eu de rébellion. De sorte que dans le cas actuel, nous voyons l'honorable député épouser la cause de Riel, prêcher pour qu'il reste dans le pays et qu'il combatte pour les Métis, pour la raison qu'en venant du Montana il avait

une réclamation contre le gouvernement et quelque chose en sus. Supposons que cette réclamation n'eût pas été payée, supposons que les griefs eussent été redressés et chaque homme eut reçu 240 acres de terres qu'il en eut le droit ou non, et supposons que Riel eût eu cette grande puissance et cette grande influence qu'on lui prête, aurait-il été satisfait de 240 acres, ou aurait-il réclamé quelque chose en sus ? L'honorable député verra le dilemme dans lequel il s'est placé et le dilemme dans lequel il me place en ce qui concerne mon vote au sujet de son amendement. L'honorable député de Huron-Ouest et les autres qui l'ont précédé, ont prétendu que le gouvernement aurait dû se tenir pour averti. Je vais démontrer que Riel est venu dans le pays comme un loup sous la façon du berger, qu'il n'avait aucun respect pour ses amis, qu'il n'avait aucune vénération pour les prêtres, qu'il ne s'occupait pas le moins du monde de l'Eglise, et qu'il est allé là aussi ambitieux et aussi dépourvu de scrupules en 1885 qu'il l'était en 1870 ; mais on ne pouvait alors interpréter sa visite comme ayant pour but la guerre ou l'effusion du sang ; en public, il était prudent et se montrait diplomate, tandis que derrière le rideau, il travaillait à un autre plan évidemment beaucoup plus dangereux. De plus, il travaillait de concert avec les amis des honorables membres de la gauche ; ces sauvages du Nord-Ouest qui ont été si opprimés, si maltraités, et livrés aux horreurs de la faim. Une adresse de bienvenue fut présentée à Riel le 8 juillet, et sa réponse ainsi que certains journaux l'ont répété, semblait être celle d'un homme beaucoup plus modéré que quelques-uns des agitateurs ne l'eussent désiré. L'un d'eux écrivant dans le *Manitoba* le 10 juillet en parle dans les termes suivants :

On ne saurait nier que quelques-uns de ses auditeurs qui attendaient de sa part une attaque vigoureuse contre le gouvernement ont été déçus dans une certaine mesure. Mais Riel n'est pas un homme politique et son discours n'adressait pas non plus à une assemblée politique.

Cependant, on nous a dit hier au soir que c'était un chaud partisan et un ami dévoué du très honorable chef du gouvernement—

Il a parlé des moyens qui devraient être employés pour obtenir le redressement de leurs griefs et a déclaré que pour obtenir quelque chose d'un gouvernement il ne fallait pas faire de menaces, mais que leurs requêtes devraient être couchées en termes respectueux et confiants comme ceux qu'emploie un enfant respectueux qui parle à un bon père.

Je suis sous l'impression que bon nombre d'excellents pères en ce pays ne tiendraient pas beaucoup à voir leurs enfants leur parler de la façon dont Riel a parlé au gouvernement et à la population du pays. Le résultat de cette première entrevue a été la convocation d'une assemblée publique à Prince-Albert le 11 juillet suivant ; et le correspondant du *Manitoba* parle comme suit de Riel :

Il est admis de part et d'autres que l'ex-président est un homme tranquille, modéré et bien renseigné, qui semble bien mériter la confiance que ses compatriotes reposent en lui.

Une autre assemblée eut lieu à Prince-Albert, le 19 juillet, et Riel y prit la parole. Le correspondant du *Manitoba* écrit ce qui suit au sujet de son discours :

Il désire coopérer avec eux tous, dans la paix et l'harmonie, afin d'obtenir ce qui est juste de la part du gouvernement. Pour réussir il faut qu'ils n'emploient aucun moyen autre que les moyens constitutionnels et pacifiques.

Plus tard il dit :

Il a parlé des sauvages et des Métis. Il ne croit pas qu'ils aient encore reçu une compensation suffisante pour l'étendue énorme des terres qui leur a été enlevée. On ne devrait pas se moquer d'eux ni les traiter injustement ; autrement, ils pourraient devenir dangereux.

Puis le 29 juillet 1884, le *Manitoba* reçut une communication de Prince-Albert qui disait :

Groz-Ours, le chef des Cris, un homme très intelligent, qui a toujours donné beaucoup de fil à retordre au gouvernement et qui est maintenant stationné dans les environs de Battleford, est en route pour Saint-Laurent, où il se propose d'avoir une entrevue avec Riel. Il est certain que la plupart des chefs sauvages vont tâcher de conférer avec Riel, mais il se bornera à leur donner de bons conseils, tout en leur assurant qu'il fera

M. MACKINTOSH.

tout en son possible dans leur intérêt, il ne cherchera pas à les préjuger de façon à les rendre intraitables.

Puis vient son entrevue avec Mgr Grandin le 5 septembre, que je n'ai pas besoin de citer maintenant, et une assemblée tenue plus tard en janvier. Puis nous perdons Riel complètement de vue jusqu'à ce que les troubles éclatent en mars.

M. BLAKE : Très bien, très bien.

M. MACKINTOSH : Je cite maintenant d'après le document que j'ai entre les mains, qu'on n'en a plus entendu jusqu'au moment où l'insurrection a éclaté :

C'est la dernière nouvelle que nous avons eue de Riel jusqu'à ce qu'il fut annoncé qu'il avait pris possession des magasins à Baïche, qu'il avait pris des prisonniers, que ses soldats, sous le commandement de Dumont avait mis en déroute la police à cheval au Lac aux Canards.

C'est un extrait du *Manitoba*. Puis que trouvons-nous ? Nous ne trouvons pas un seul des journaux réformistes qui soit prêt à aider au gouvernement, ne fut-ce qu'en lui donnant des conseils sympathiques ou patriotiques ; mais nous les voyons au contraire se montrer indignes de la confiance du public par la critique la plus malveillante et par une conduite bien propre à encourager et à aider les rebelles du Nord-Ouest. Dès le moment que les troubles commencèrent, le *Globe* fit les remarques suivantes :

Sir John A. Macdonald admet que la situation semblait tellement grave l'été dernier, qu'on avait jugé prudent d'augmenter l'effectif dans les moissons de Prince-Albert, que le major Crozier avait été envoyé avec 100 hommes à Carlton, un poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui a été mis à la disposition des gendarmes. Il n'a rien fait autre chose cependant, que d'envoyer ces policiers pour imposer aux mécontents. Il pensait que l'inaction la mieux organisée, le ferait peut-être sortir de cette impasse. Son favori, M. Dewdney, et la bande qui forme la cour de ce potentat, ne sont pas hommes à s'occuper des murmures et des plaintes de quelques Métis qu'il serait facile d'écraser s'ils allaient trop loin. Leur insolence, leurs bravades, leur fanfaronnerie et leur arrogance a sans doute contribué beaucoup à augmenter l'irritation causée par la négligence du gouvernement fédéral.

Ici en 1885, nous trouvons précisément une répétition de la conduite de ce journal et de son parti en 1869-70 ; il se réjouit de la ruine du Nord-Ouest ; il se réjouit des difficultés dans la Nouvelle-Ecosse ; il se réjouit des troubles partout où ils peuvent être fomentés, espérant en excitant les haines religieuses et les préjugés de clocher qu'il parviendra à assurer certain avantage à son parti. Je pourrais citer encore des extraits du *Globe* qui sont sur le même ton, mais je n'ai pas l'intention d'occuper indûment le temps de la Chambre. Mais nous constatons que ce que les Yankees appellent le "whoop la" business est fait par l'organe de l'opposition en cette ville. Le 28 mars, lorsque est arrivée la nouvelle que quelques-uns de nos malheureux amis étaient morts pour la défense des droits et des privilèges du Canada, que disait ce journal :

Les responsabilités du terrible massacre près du Lac aux Canards—car c'était un massacre—retombe sur le gouvernement actuel du Canada. Le sang des victimes retombe sur lui.

Eh bien, on pourrait supposer que dans un temps d'excitation, lorsque les passions du peuple sont réveillées, qu'un écrivain pût faire une semblable remarque ; mais je ne puis guère concevoir, et je ne crois pas qu'aucun honorable député pût concevoir, s'il ne l'avait pas entendu hier soir, qu'un membre de cette Chambre pût, de sang-froid, accuser ce gouvernement d'imprudent, incompetent, extravagant et ignorant.....

M. CAMERON (Huron) : Et imbécile.

M. MACKINTOSH : d'avoir répandu des flots de sang. Le *Free Press* d'Ottawa disait encore :

Le déplorable état de choses qui existe au Nord-Ouest est la conséquence naturelle de l'infâme système d'administration du Nord-Ouest, qui a lésé, opprimé et pillé les blancs et les Métis.

Voici encore un message expédié au peuple du Nord-Ouest : Vous avez versé le sang de vos frères ; le parti réformiste vous appuiera et vous défendra ; et il remplit actuellement sa promesse. Continuez ; frappez à coups redoublés sur la

constitution ; enlevez la vie à des innocents ; enlevez des femmes—perpétrez tous les crimes, et notre chef distingué se lèvera dans la Chambre dans quelques semaines et dira qu'il se réjouit du fait que n'appartenant pas à votre race, il lui est plus facile de plaindre la cause des pauvres Métis.

Ce message apporté par le télégraphe apprit aux Métis l'heureuse nouvelle qu'ils avaient des sympathies dans les anciennes provinces, ce qui rendit les rebelles heureux, confiants et agressifs. Sachant cela on ne peut s'empêcher de se retourner vers un siège vide en cette Chambre, siège que personne d'entre nous peut regarder sans que les larmes lui viennent aux yeux ; et tous sentent et savent que c'est nous insulter que de nous dire que nous sommes responsables du fait que nos frères ont été envoyés au Nord Ouest pour y être assassinés de sang-froid, ou pour y mourir par suite des misères inséparables de la guerre. L'honorable député (M. Cameron) sut que lorsque l'histoire sera écrite, ce ne sera pas l'histoire qu'il représente, mais l'histoire constitutionnelle, écrite, je l'espère, par quelqu'un qui aura quelque souci de sa position dans la politique et dans la vie publique, et qui, en conséquence, dédaignera d'avoir recours à une tactique aussi basse et aussi peu généreuse. L'honorable député nous a dit que le gouvernement aurait dû faire quelque chose pour maintenir la paix, l'honneur et le bien être du Nord-Ouest. Mais le fait même que le département des affaires des sauvages a envoyé 100 hommes de police à Prince Albert, a été le signal du soulèvement général et des meurtres du Lac-aux-Canards. Si le gouvernement eût envoyé à la hâte des soldats, il y a trois mois, quel aurait été le cri des libéraux ? Ils auraient dit : Oh ! c'est là votre politique, c'est pour protéger les ranchers et les compagnies de colonisation.

On aurait hurlé contre les dépenses militaires, contre l'utilisation des soldats de parade, comme on appelait les miliciens en 1883, lorsque le ministre de la milice entreprit la réorganisation de la milice. On aurait accusé le gouvernement de gaspiller de propos délibéré l'argent du pays, dans le but de protéger les compagnies de colonisation, et les terres à bois et les terres à pâturage de ses amis, d'opprimer et de tyranniser ces pauvres Métis ; et au lieu de l'amendement que nous discutons maintenant, il nous aurait fallu discuter un amendement d'une nature tout à fait différente. L'honorable député a jugé à propos la nuit dernière d'insulter le gouvernement et le parti dont je suis un humble membre, en parlant des compagnies de colonisation ; et il y a insinué qu'elles étaient la cause de toutes les difficultés. Qu'est-ce que je constate ? Voici le prospectus de la compagnie des terres et de colonisation du Dominion (à responsabilité limitée), capital, \$500,000 ; président, H. S. Howland, et solliciteurs, MM. Blake, Kerr et Cassels. M. Howland, l'un des chefs du parti réformiste, et les solliciteurs—le premier nom suffit.

Quelqu'un qui jouit de ses facultés prétendra-t-il qu'une compagnie de colonisation qui aurait payé une somme considérable au gouvernement pour des terres, aurait, de propos délibéré, suivi toutes ses chances de succès en fomentant une insurrection. Et cependant voilà de quoi l'honorable député a accusé les compagnies de colonisation. Quelqu'un croira-t-il que le chef de l'opposition agirait pour une compagnie qui aurait des projets aussi infernaux ? L'honorable député a aussi parlé de cantons de bois donnés à des partisans du gouvernement. Comme je n'ai jamais été intéressé dans un seul acre de terre au Nord-Ouest—et je suis heureux maintenant de pouvoir le dire—je puis parler sans préjugé. Mais je désire attirer l'attention de l'honorable député sur ce fait, que lorsque son parti était au pouvoir, ce parti de la réforme, qui a tant de respect pour les sentiments et les instincts du peuple, et tant de respect pour l'honneur de la constitution, a signalé les dernières heures de son administration par une transaction très remarquable. Lorsque l'honorable député de Bothwell (M. Mills) était ministre de l'intérieur dans l'administration

Mackenzie, dont le député de Huron-Ouest était un chaud partisan—bien qu'il ne fut pas aussi actif qu'il l'est maintenant dans l'opposition—ce gentleman, après que le peuple eût voté non-confiance en lui et en son chef, rencontra ses collègues au conseil, et se mit en devoir de grover et de céder à des monopoleurs presque toutes les terres à bois de la vallée de la Saskatchewan. L'honorable député (M. Mills) hoche la tête ; mais j'ai l'arrêté du conseil, passé le 7 octobre 1878.

Le ministre de l'intérieur a fait le 4 octobre un rapport représentant qu'étant d'opinion que cela encouragerait et faciliterait la colonisation dans la vallée de la Saskatchewan si des facilités étaient accordées pour obtenir du bois de service à des prix raisonnables, ce qu'il croit ne pouvoir être fait actuellement—recommande qu'un canton de bois de l'étendue de 200 milles carrés sur la rivière Saskatchewan et ses tributaires, dans les territoires du Nord-Ouest, soit accordé à MM. Cooke et Sutherland, le dit canton devant être choisi en bloc de pas moins de 20 milles carrés, la prime devant être payée sur le dit canton devant être de \$15 par mille carré.

Eh bien, il constata que ses amis n'étaient pas entièrement satisfaits et il lui sembla qu'il pourrait faire un peu plus pour faciliter le progrès et le confort des gens du Nord-Ouest, et plus particulièrement de la vallée de la Saskatchewan, et il ajouta :

Qu'il sera accordé aux acheteurs un délai de trois ans pour choisir les cantons.

Le gouvernement était alors sur le point d'abandonner le pouvoir ; il avait été battu le 17 septembre 1878, et la veille de sa résignation il adoptait cet arrêté du conseil. Il est facile de voir jusqu'à quel point la proposition de la Couronne était injudicieuse. La proposition était de donner à une association le contrôle sur 200 milles carrés de la vallée de la Saskatchewan, cette concession devant être choisie par lots de 20 milles carrés. La conséquence était qu'elle aurait eu tout le bon bois de service et aurait eu 10 à 20 monopoles dans cette région—et cela devrait réduire le coût du bois de construction à bon marché, qu'on mettait le bois de service entre les mains de douze monopoles au lieu d'un seul, mais ce seul monopole contrôlant les douze autres.

Que les acheteurs aient un délai de trois ans pour faire le choix des cantons, qui ne devront pas être sur aucunes terres qui pourraient être mises à part pour le chemin de fer du Pacifique canadien ou pour les réserves des sauvages ou des écoles ou sur tout autre canton de bois qui pourrait avoir été concédé auparavant.

M. MILLS : Très bien.

M. MACKINTOSH : L'honorable député dit "très bien." Il dit que ces cantons de bois étaient alors entre les mains de ses amis et étaient sous le contrôle de ces hommes. Il a changé les hommes, mais non le but.

Le comité soumet ce qui précède à l'approbation de votre Excellence.
W. A. HINSWORTH.

Greffier du Conseil privé.

Le 26 décembre cet arrêté fut annulé par le gouvernement conservateur, et cependant les honorables députés qui ont tenté de perpétrer cet agiotage, se prétendent les amis des Métis et les seuls hommes capables de sauver le Nord-Ouest. Si les Métis ne veulent que des amis qui prétendent toujours plaider pour eux, le pays ne saurait mieux faire que de garder ces hommes dans l'opposition, car il est certain que de 1873 à 1878, il ne peut être prouvé qu'ils aient jamais fait le moindre effort pour venir en aide aux Métis ou pour faire faire les arpentages. Une autre précaution prise par le député de Bothwell, comme ministre de l'intérieur, a été d'introduire un bill de chemin de fer de colonisation en mars 1878.

M. MILLS : Ecoutez, écoutez.

M. MACKINTOSH : Je sais qu'il n'y a pas de bill dont l'honorable député soit plus fier, et peut-être que la raison en est qu'il l'a retiré et qu'il n'est jamais devenu loi. L'honorable monsieur a beaucoup parlé des droits des colons, et nous en entendons encore beaucoup de sa part à ce sujet, et

l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), a aussi parlé des droits des colons. En ce qui concerne ce bill, dont l'honorable député de Bothwell (M. Mills) est si fier, je demande à la Chambre la permission d'en disséquer quelques paragraphes. L'honorable député avait peur des monopoles de chemin de fer. Après avoir pourvu au chemin de fer du Pacifique canadien, il proposait de donner toutes les terres du Nord-Ouest à un nombre illimité de compagnies et de mettre à part et d'assigner ces terres dès que les compagnies seraient formées, et de fixer une proportion pour cent sur le stock qu'il serait nécessaire de souscrire. L'honorable député a son idée relativement au colon possesseur d'un *homestead*. Écoutez ceci :

Le gouverneur en conseil peut varier ou changer entièrement le mode de disposition des terres fédérales qui se trouvent à une certaine distance d'un chemin de fer construit en vertu de cet acte en ce qui concerne les *homesteads*, préemptions, ventes et inscriptions de terres concédées à titre de primes, nonobstant tout ce qui est contenu dans l'Acte des terres fédérales, en réduisant l'étendue des terres qui peuvent être concédées gratuitement comme *homesteads*, ou en abolissant complètement le droit de *homestead* sur ces terres, et peut fixer un prix pour ces terres et ordonner que ces terres soient vendues exclusivement au comptant, avec ou sans conditions de colonisation, selon qu'il le jugera opportun.

Ici l'honorable député qui s'oppose aux règlements des terres du gouvernement actuel en vertu de cet article d'un bill de colonisation introduit un système qui confie au gouverneur en conseil le pouvoir de fixer le prix au comptant, et à moins que le pauvre colon n'eût payé on devait le chasser. Puis les villages, les emplacements de villes étaient envahis; et l'article 28 décrétait ce qui suit :

Rien dans le présent acte ne sera interprété comme obligeant le gouvernement à reconnaître aucuns droits sur des terres colonisées, ni pour aucune amélioration faite sur ou en dedans des limites de toute étendue de terre réservée pour un village ou emplacement de ville sur ou le long de la ligne d'un chemin de fer, après qu'un avis public aura été donné que ces terrains auront été réservés dans ce but.

C'est-à-dire que si les gens se trouvoient sur ces terres en qualité de squatters—l'honorable député (M. Mills) hoche la tête. Il peut hocher la tête maintenant, mais si son bill était devenu loi, il baisserait le front au lieu de hocher la tête.

Et dans chaque cas où des personnes se seraient établies sur des terres jugées nécessaires pour des villages ou des emplacements de ville.

Si aucun des autocrates du chemin de fer était venu trouver le ministre de l'intérieur et lui eût dit : Je veux ce terrain; nous allons construire ici une gare ou une église, ou y établir une ville, ou poser les bases d'un gros village, le colon aurait été obligé de partir même si sa famille eût été avec lui et s'il se fut entouré de tout le confort possible. Qu'est-ce qui devait arriver ?

Bien que cet établissement ait pu être effectué avant que l'avis public eût été donné comme susdit—

Bien qu'aucun avis n'eût été donné pour l'avertir qu'il empiétait sur un terrain défendu, cependant cet auguste personnage, le ministre de l'intérieur, car les ministres de la réforme sont tous augustes, s'arrangeait un pouvoir autocratique.

le ministre de l'intérieur peut reprendre possession de ces terres—

Peut paraître dans le rôle d'un bailli, vêtu de lin et de pourpre et peut dire au colon qu'on a besoin de la terre et qu'il lui faut déguerpir. Mais il y avait une corporation. Qu'était-elle ?

et indemniser le colon en lui allouant d'autres terrains à la place de celui qu'il sera obligé de quitter et en lui payant ses améliorations.

C'est-à-dire qu'un homme s'en va à Régina, y amène son fils, y amène sa famille, les entoure de tout le confort possible, et le gouvernement lui dit : il n'y a pas de terre ici : elle est donnée à une compagnie qui doit construire un chemin de fer. Eh bien, demanderait-il, je puis aller à Qu'Appelle ? Non ; il y a là une autre compagnie de chemin de fer. Où puis-je aller ? Vous pouvez aller au nord du Fort Pitt. C'est là précisément le pouvoir que le gouvernement

M. MACKINTOSH

s'est arrogé, et c'est là la politique que l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron) a tenté de défendre hier au soir. L'honorable député voulait savoir quelque chose au sujet des réclamations des Métis et des terres des Métis, et il a versé bien des larmes de crocodile à ce sujet. Il nous a demandé de passer l'éponge sur l'ardoise et de recommencer en 1879; mais nous ne pouvons pas faire cela. Le legs que nous a laissé l'administration précédente est justement ce qui a contribué en grande partie à amener les troubles du Nord-Ouest, et il nous est impossible de retracer cela, de le prouver, de l'établir, à moins que nous ne consultations ce dossier et que nous voyions qu'elle est la politique qu'il a suivie, les erreurs qu'il a commises, les injustices dont il s'est rendu coupable, et l'écheveau ommêlé que leurs successeurs se sont trouvés obligés de démêler. Ce prétendu gouvernement de la réforme était au pouvoir en novembre 1873, 1874, 1875, 1876; il était au pouvoir en 1877 et pendant une partie de 1878, et le pays a respiré librement pendant la dernière partie de 1878 lorsqu'il a abandonné le pouvoir. Pendant la session de 1877, M. Ryan, député de Marquette, qui a appuyé le gouvernement pendant la majeure partie du temps qu'il est resté au pouvoir, sur une motion demandant la correspondance échangée au sujet des terres des Métis au Manitoba, disait :

A partir du temps que les réserves furent établies, en 1872, rien n'a été fait au sujet de la question jusqu'en 1875, bien qu'on en parla beaucoup de temps à autres. Pendant la dernière session, j'ai appelé l'attention de la Chambre et du gouvernement sur le fait que ces réserves obstruaient la marche du progrès dans la province. L'honorable M. Laird, alors ministre de l'intérieur, en réponse à une question que j'ai posée, a déclaré que le retard apporté dans le règlement de cette question, provenait de réclamations contradictoires appelées réclamations jalonnées. En même temps l'honorable ministre m'assura qu'on en était arrivé à une décision sur la question des réclamations jalonnées et que le gouvernement était prêt à procéder immédiatement à la distribution. Je savais très bien à cette époque, comme je sais maintenant, que la réponse n'était ni complète ni satisfaisante, vu que dans plusieurs réserves comme les réserves des Métis de la rivière à la Ross Blanche, du Portage La Prairie, de High Bluff et de la Pointe au Tremble, dans le comté de Marquette-Ouest, il n'y avait aucune raison pour retarder le règlement dans ces paroisses.

Bien qu'il n'y eût pas de réclamations jalonnées, le ministre déclarait à son ami en 1875, que c'était à cause des réclamations jalonnées dans ce district que les terres n'étaient pas distribuées. Je vais démontrer encore plus que cela :

L'année s'écoula, mais les promesses relatives à la distribution des terres ne furent pas remplies.

Or, si M. Ryan eût connu les honorables membres de la gauche comme nous les connaissons, et comme le peuple d'Ontario les a connus depuis 1874, il aurait vu que jamais, durant toute leur existence comme parti, il n'ont fait une fois au pouvoir ce qu'ils avaient promis dans l'opposition. Mais M. Ryan était un homme naïf; dégoûté, il quitta la Chambre, et je crois qu'un an ou deux après il fut nommé juge.

L'année s'écoula, et de nouveau, pendant la dernière session, j'ai cru de mon devoir de rappeler au ministre de l'intérieur que sa promesse relative à la distribution des réserves n'avait pas été remplie. Je reçus de nouveau l'assurance que le gouvernement ferait immédiatement droit aux réclamations et distribuerait les réserves. Il s'est écoulé encore douze mois, et je trouve encore aujourd'hui mes commettants les Métis dans la même position que celle qu'ils ont occupée depuis cinq ans.

Voici des gens qui depuis quatre ans faisaient des promesses et des rapports exagérés de leurs devoirs relatifs à la distribution de ces terrains, tandis que les déclarations des colons démontrent qu'il n'y avait pas de réclamations jalonnées. Je prouverai bientôt que tandis qu'ils parlaient aux colons de ces réclamations jalonnées et qu'il les leur montraient comme un épouvantail, ils avaient déjà passé des ordres en conseil, en 1876, refusant de reconnaître en aucune manière quelque chose des réclamations jalonnées. M. Mills, en réponse, disait :

En arrivant au pouvoir mon attention a été immédiatement dirigée vers cette question. Naturellement, l'honorable député de Marquette sait qu'on a pourvu à la distribution des terres dans les colonies métisses, et qu'avant qu'une décision soit prise des réclamations seront

soumises de la part de particuliers concernant certaines étendues de terres dans le district. Après enquête, on a découvert qu'il existait plusieurs centaines de ces réclamations. Tous les renseignements possibles ont été obtenus, afin que l'on put disposer de ces réclamations le plus tôt possible, et j'espère que ce sera bientôt. Le gouvernement est parfaitement fixé sur le tort qui est résulté pour le Manitoba du fait qu'on n'a pas procédé à la distribution de ces terres, et il a réfléchi sur le tort qui pourrait résulter du fait que des terres seraient en quelque sorte enlevées à la colonisation par un simple changement du système de réserves.

Aujourd'hui les honorables députés accusent le gouvernement de crimes dont ils sont eux-mêmes responsables, pour avoir adopté une politique relative aux réclamations jalonnées et pour avoir refusé d'admettre les réclamations des colons. Il y avait au Nord-Ouest des hommes influents, des hommes sérieux, des hommes industriels qui ont été chassés de leurs terres grâce à la ligne de conduite suivie par ces honorables députés. Quelques-uns de ceux-là mêmes qui fomentent les troubles au Nord-Ouest aujourd'hui sont des gens qui ont été chassés du Manitoba par les arrêtés du conseil des honorables membres de la gauche.

A six heures l'Orateur lève la séance.

Séance du Soir.

M. MACKINTOSH : J'ai démontré que le parti opposé au gouvernement actuel, depuis 1869 jusqu'à nos jours, a en toute occasion utilisé tous les préjugés de clocher, toutes les difficultés nationales pour son propre intérêt, sans s'occuper des effets que cela pourrait avoir sur le pays en général. J'ai démontré que toute leur politique a eu pour but le pouvoir et non l'intérêt du pays. Lorsque la séance a été levée, je parlais du règlement de la question des terres des Métis au Manitoba, et de la non-distribution de ces terres en 1877. J'ai démontré que le ministre de l'intérieur d'alors a admis que la politique dilatoire du gouvernement avait été nuisible au Manitoba; j'ai démontré que l'un des représentants du Manitoba a déclaré que le gouvernement, en négligeant ses devoirs, avait obstrué les progrès de la province. J'ai démontré que pendant tout ce temps le pays n'a reçu rien autre chose que des promesses en retour de son appui. J'ai démontré que de novembre 1873 à septembre 1878, sa politique a été une politique d'indifférence et d'inaction. J'ai démontré que le seul effort qu'il ait fait pour se racheter dans l'estime publique est celui qu'il a fait le 7 octobre 1878, alors qu'il a adopté son infâme arrêté du conseil pour donner à Cook et Sutherland le contrôle absolu des cantons de bois du Nord-Ouest. Or l'honorable péopinant a fortement insisté sur la politique suivie par le gouvernement actuel, relativement aux terres et aux cantons de bois, et il s'est montré très insultant dans ses appréciations. J'ai déclaré que je démontrerais par les arrêtés du conseil adoptés par le gouvernement précédent, en 1876, alors que l'honorable député de Bothwell était ministre de l'intérieur, ce qu'était sa politique relativement aux réclamations jalonnées. Je trouve dans un rapport du comité du Conseil privé un mémoire en date du 20 avril 1876:—

Sur un mémoire daté le 29 janvier 1876 de l'honorable ministre de l'intérieur faisant rapport de l'existence de certaines réclamations relatives à des terres au Manitoba, qui, dit-il, ne se trouvent pas du nombre de celles qui sont clairement définies d'après la loi actuelle.

Je prends la classification n° 2.

2. Terres que l'on prétend avoir été prises mais qui n'ont pas été arpentées comme ci-dessus, mais seulement marquées par les réclamants au moyen de jalons, avant le 15 juillet 1870.

La seconde classe, de l'avis du ministre, n'est pas digne de considération.

J'ai démontré par cet arrêté du conseil, que la politique adoptée par celui qui était alors ministre de l'intérieur, a eu pour résultat le fait qu'un grand nombre de gens sont partis du Manitoba et sont allés au Nord-Ouest. J'ai déclaré que ceux qui sont allés au Nord-Ouest y sont allés comme des hommes chassés de la province qu'ils avaient adoptée, et comme ils avaient été chassés, ils sont devenus des

membres mécontents de la société dans les territoires. J'ai affirmé de plus que lorsque le gouvernement conservateur est arrivé au pouvoir, il a examiné la question avec calme, et le résultat a été que le 25 février 1881, fut adopté un rapport du comité du Conseil privé dans lequel il est dit :

Sur un mémoire de l'honorable ministre de l'intérieur portant la date du 23 février 1881, et relatif à l'arrêté du Conseil du 20 avril 1876, au sujet de certaines réclamations sur des terres au Manitoba et de l'adoption d'un certain mode d'action à ce sujet.

Le ministre rapporte que les personnes intéressées dans la mise en vigueur de cet arrêté ont soulevé des objections relatives à la classe particulière de réclamations, définies dans le paragraphe 2, en alléguant que le règlement de leurs droits sur les bases du dit arrêté, aurait pour résultat une injustice envers les réclamants.

L'ordre en conseil dit de plus :

Afin de pouvoir plus commodément traiter cette question, le ministre classe les diverses réclamations comme suit :

1. Celles de ces réclamations qui ont changé de mains, dans certains cas, les acheteurs ayant pris possession et demeurant actuellement sur le terrain.

2. Celles parmi ces réclamations jalonnées, qui sont restées exactement ce qu'elles étaient lorsqu'il est allégué qu'elles ont été prises et qu'elles sont réclamées par les personnes qui les ont jalonnées.

3. Les réclamations qui, depuis qu'elles ont été jalonnées, ont été achetées par d'autres, dans un but de spéculation, est-il prétendu, et qui sont maintenant gardées dans ce but sans qu'on ait fait sur ces terres ni culture ni améliorations.

Ceci est la seconde classe dont s'occupait le ministre de l'intérieur en 1876 :

En ce qui concerne la seconde classe, que les terres soient offertes aux réclamants au prix des terres de chemin de fer dans la zone où elles se trouvent situées, mais si le réclamant en aucun temps le préfère il peut accepter une entrée de 160 acres à titre de homestead sur le lot, et acheter la balance au prix des terres de chemin de fer, tel que déjà mentionné.

M. MILLS : Quelle est la date de cet ordre ?

M. MACKINTOSH : La date est du 23 février 1881. J'ai démontré que tandis que le gouvernement actuel est accusé d'avoir eu recours aux moyens dilatoires, c'est réellement aux honorables messieurs de la gauche que ce reproche doit s'adresser. J'ai démontré par des preuves, et je puis démontrer par d'autres preuves—que les honorables membres de la gauche étaient absolument indifférents aux réclamations des Métis; qu'ils n'ont jamais songé aux réclamations des pauvres sauvages, qu'ils n'ont pensé qu'à leurs amis, et que lorsqu'ils ont agrandi les limites des lots assignés aux Métis on les portant à 240 acres, ils ont basé cette somme sur un rapport partiel, et bon nombre de gens disent que cela a été fait dans le but de favoriser ceux qui avaient acheté des *scrips* des pauvres Métis—qu'ils ont jeté les bases de ce qui a causé la moitié des troubles du Nord-Ouest.

L'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) a déclaré que les griefs des gens du Nord-Ouest étaient le résultat de l'inaction—inaction relativement aux arpentages, indifférence prouvée par le petit nombre de lettres patentes accordées à la négligence à régler les réclamations. Je demanderai à la Chambre de me permettre de comparer le nombre des lettres patentes accordées par le gouvernement actuel à celui des lettres patentes accordées par l'administration précédente.

Le nombre total des lettres patentes accordées dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest jusqu'au 27 février 1885 a été de 23,036. Émanées du 5 mai 1873 au mois de janvier 1879, 6,500. Ces lettres patentes ont été accordées et les réclamations ont été réglées par les honorables membres de la gauche à une époque où ils promettaient d'année en année, de 1873 à 1878, qu'ils pourraient faire un arrangement final et faire régler les difficultés à l'amiable. Le nombre des lettres patentes émanées depuis le 1er janvier 1879 au 27 février 1885, a été de 16,537, contre 6,500 émanées entre 1873 et 1879. L'honorable député de Bothwell, alors qu'il était ministre de l'intérieur, écrivait à l'agent des terres fédérales à Winnipeg comme suit :

Il n'est pas nécessaire de chercher ceux qui ont des réclamations. S'ils tiennent à leurs intérêts, ils se présenteront d'eux-mêmes et établiront la justice de leurs réclamations.

Cette lettre était en réponse à une communication de la part d'un gentleman qui demeurait sur les lieux, qui connaissait les sentiments des gens, qui comprenait les instincts du peuple, et qui voyait que des troubles futurs seraient engendrés par le manque de discernement et le manque de tact du gouvernement. L'agent des terres fédérales exposait une politique qui, si elle eût été adoptée par l'honorable député aurait créé plus de contentement et de confort qu'il n'en existe dans le Nord-Ouest et le Manitoba aujourd'hui.

M. MILLS : Cette remarque a été faite sur un mémoire de M. Codd, et M. Codd avait déjà suggéré absolument la même chose.

M. MACINTOSH : J'accepte très volontiers l'explication de l'honorable député ; mais il est pour le moins étrange que l'agent du gouvernement, s'il désirait engager le ministre à adopter—

M. MILLS : Ce n'était pas un agent des sauvages. C'était M. Codd, et si l'honorable député veut consulter la lettre de M. Codd, il pourra constater que M. Codd exprimait absolument les mêmes opinions.

M. MACKINTOSH : Alors l'honorable député n'a fait que prouver que non seulement il était incompetent lui-même, mais que l'agent fédéral l'était également. L'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) a parlé des arpentages et a dit que ce que les Métis voulaient c'étaient des arpentages. L'autre soir le premier ministre a déployé une carte qui offrait une preuve très significative et très concluante de l'inaction des honorables messieurs de la gauche. Dans cette carte, je vois que les terres arpentées jusqu'en 1873, à l'époque où le Canada a pris possession de la terre de Rupert et des territoires du Nord-Ouest, à l'époque où le Manitoba fut doté d'une constitution, formaient 9,999,000 acres ; et le gouvernement, brillant, patriotique, éclairé et incomparable, gouvernement qui est arrivé en 1873, a réussi en cinq années, par un effort remarquable et une énergie presque sans exemple dans l'histoire de la réforme, à faire arpenter 1,797,000 acres. Je constate que sous l'administration incompetente, ignorante et imbécile qui est actuellement au pouvoir, que j'ai l'honneur d'appuyer, et que le peuple a approuvé, depuis l'époque où elle est arrivée au pouvoir, en 1879, jusqu'en 1884, 55,618,500 acres ont été arpentés. Et l'on nous dit que ce dont les Métis ont besoin, ce dont les pauvres sauvages affamés ont besoin, ce sont des arpentages. J'ignore qu'elle espèce de nourriture un sauvage affamé pourrait extraire d'un arpentage ; je ne vois pas quel plaisir particulier cela peut faire à un Métis de voir des arpentages, qui ne lui rapporteraient aucun profit.

En tant que les Métis sont concernés, on nous dit qu'il y a eu manque absolu d'action de la part du gouvernement, eu égard aux réclamations. Or, je constate qu'en 1883, le bureau des terres s'est réuni à Prince-Albert. M. Pearce étant le chef de ce bureau, qui a siégé et qui a réglé un grand nombre de réclamations. En 1884, M. Pearce alla à Calgary, Edmonton et Battleford, contrairement à l'assertion faite par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), et qui en dépit de la preuve que j'établis maintenant sera probablement répétée par l'honorable député de Bothwell. Il a visité la Saskatchewan du Sud et a expédié beaucoup de besogne, laissant subséquemment à M. Duck, l'agent à Prince-Albert, le règlement des réclamations de la Saskatchewan du Sud. Les réclamations d'hommes qui étaient venus-là, qui avaient pris des terres et qui s'étaient fait colons de leur propre autorité.

Je crois avoir démontré qu'en tant qu'il s'agit des lettres patentes émanées, le manque d'action et l'indifférence absolue ne peuvent être reprochés qu'à l'honorable député de Bothwell, alors qu'il était ministre de l'intérieur. En tant qu'il

M. MACKINTOSH

s'agit des devoirs remplis par M. Pearce et le bureau des terres, la besogne a été expédiée avec célérité, et au lieu de trouver à redire les honorables membres de la gauche auraient dû, en se rappelant leur passé, être les premiers à le reconnaître. Il semble oublier aussi que leur négligence en fait d'arpentage, de partages, et de locations, ont permis à des années de s'écouler, rendant ainsi difficile la tâche de trouver les véritables propriétaires et les réclamants de bonne foi, et qu'en annulant l'énumération du gouverneur Archibald, ils ont perdu plusieurs années et renversé complètement la politique de leurs devanciers. Mais avec cet aveuglement qui a chassé leur parti du pouvoir, et qui les tiendra en dehors du pouvoir d'ici à de longues années, ces honorables messieurs continuent, en présence de preuves qu'ils ne peuvent réfuter, à condamner l'administration actuelle, d'avoir manqué d'initiative, d'avoir négligé ses devoirs envers le pays. L'honorable député de Huron-Ouest a dit : Où est le premier ministre et pourquoi n'est-il pas ici pour entendre mon accusation ? Était-ce une accusation qu'un homme public éminent devait porter contre le gouvernement. Non, c'était une série d'extraits de journaux et une dénégation de la part de l'honorable député qu'il fut mû par des motifs autres que le désir de servir l'intérêt public. Lorsqu'on lui a demandé la date de ces journaux il a pris cette question comme une injure personnelle, et n'a donné la date que d'un seul extrait du *Mail* de Toronto, du mois de mars dernier. Il a aussi fait allusion à un extrait de la *Minerve*. Mais si l'honorable député l'eût désiré, il aurait pu trouver dans la *Minerve* du jour suivant un article du rédacteur régulier, directeur et rédacteur en chef de ce journal, disant que l'article dont l'honorable député a parlé avait été introduit en contrebande dans ce journal. Mais, M. l'Orateur, l'honorable député, au lieu de faire cette déclaration, a omis ces faits.

Les honorables députés se figurent-ils que le peuple du pays n'est pas intelligent ? Le peuple avait un gouvernement dont l'honorable député était l'un des principaux représentants, au pouvoir de 1873 à 1878, et nous savons qu'en tant qu'il s'agit de l'honorable M. Laird, qui a précédé l'honorable député de Bothwell comme ministre de l'intérieur, il a été envoyé pour formuler et mettre en vigueur une politique relative au grand Nord-Ouest. On lui a donné le contrôle sur le territoire le plus étendu et sur les intérêts les plus considérables, et l'honorable député de Bothwell l'a remplacé, et je crois que l'honorable député, dans son for intérieur, sait dans quel état se trouvait ce département lorsqu'il y est entré, et jusqu'à quel point il faisait honneur à son prédécesseur. Si M. Laird était compétent, si c'était un homme d'Etat distingué, pourquoi ne l'a-t-on pas gardé dans le cabinet ? Mais non, on l'a envoyé au Nord-Ouest pour conclure des traités avec les sauvages, et je le demande, pourquoi, pendant qu'il s'y trouvait, n'a-t-il pas dans ces traités pourvu à la distribution et au règlement des réclamations ?

Et lorsque l'honorable député de Huron (M. Cameron) parle du fait que les sauvages n'ont pas de rations, qu'ils ont été maltraités, qu'ils meurent de faim, je lui demande si, dans aucuns des traités, ils peuvent trouver la preuve que le gouvernement, qui conduisait alors les affaires du pays, ou aucun gouvernement, se soient engagés à rationner ces sauvages ? Je demande aux honorables députés qui ont proposé un amendement dans l'intérêt des Métis, et dans l'intérêt de leur chef Riel, le réclamant de 240 acres de terre, le réclamant de cinq lots, qui dit qu'il a encore plusieurs autres réclamations à produire—je leur demande s'ils savaient quelle était la politique de Riel. S'ils ne le savaient pas, ils ne devraient pas avoir introduit cette résolution, car je crois que ces messieurs ont lu les annales, ils savent l'histoire du soulèvement, et ils ont pris beaucoup plus d'intérêt à se renseigner sur le compte de Riel et de ses associés qu'ils n'en ont pris en ce qui concerne le bien-être du pays en général. Je constate que Riel, écrivant à l'évêque

Grandin, à l'époque où il prétendait agir dans les intérêts de la paix, de l'harmonie et du gouvernement constitutionnel, et traiter le gouvernement comme un enfant traite son père, disait :

Voici ce que nous réclamons pour le moment, jusqu'à ce que le Canada devienne capable de payer chaque année l'intérêt sur le capital représentant la valeur de notre pays, et jusqu'à ce que l'opinion publique consente à reconnaître dans leur entier les droits que nous avons à ces terrains.

Je demande aux honorables députés de bien peser cette preuve, cette déclaration, et de voir ce qu'elle veut dire. Ils savent ce qu'ils ont fait pour Riel en 1874. Nous savons maintenant ce qu'ils veulent faire pour lui. Ils tâchent de couvrir d'un manteau les crimes de cet agitateur, au moyen d'un vote du parlement, bien que je n'affirme pas qu'ils voulaient le faire dans un but de rébellion.

Quelques DÉPUTÉS : Oui, c'est là leur intention.

M. MACKINTOSH : Mais je sais que l'esprit de parti les a égarés, qu'il les mène beaucoup plus loin qu'ils ne devraient aller et qu'ils regretteront d'avoir été si loin plus tard lorsqu'il leur faudra rencontrer le peuple aux bureaux de votation ; et quel en a été le résultat ? Riel dit-il à ce prêtre distingué de son église : Donnez-nous ces droits ; donnez-nous le gouvernement responsable ; donnez-nous nos terres et nous serons satisfaits. Non ; il dit, nous consentons à prendre cela pour le moment, jusqu'à ce que l'opinion publique consente à reconnaître dans leur entier les droits que nous avons à ces terres. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que tout compromis avec ces gens pour le moment nous procurerait d'autres troubles et d'autres misères pour le Nord-Ouest. Même avec les chefs de l'Eglise, Riel était mystérieux, comme le prouvent les paroles de l'évêque Grandin prononcées en septembre dernier lorsque ce dignitaire s'est exprimé comme suit :

Si depuis quelque temps les relations entre le clergé et la population métisse en ce qui concerne ce qui a eu lieu, ont semblé tendues, cette réserve de la part du clergé ne dénotait pas une diminution d'affection ou de charité, mais était commandée par l'extrême prudence que les circonstances actuelles demandaient à cause du mystère dont les Métis ont jugé à propos d'entourer leurs agissements jusqu'à présent—mystère qui, non seulement ne laissait pas au clergé une connaissance suffisante pour qu'il put se former une opinion bien fondée, mais qui de plus a donné naissance à de graves soupçons, à des craintes et à des inquiétudes qui étaient tout à fait pénibles. " Au moins, parlez franchement, ajoutait Sa Grandeur, faites-nous au moins connaître quel est votre but, quel est votre désir, et nous vous aiderons de nos avis et de nos conseils. Si la justice est de votre côté nous vous appuierons de toutes nos forces et de toute notre influence, comme nous l'avons toujours fait dans de semblables circonstances dans le passé.

Louis Riel n'est pas un homme ordinaire ; il connaît les intérêts de son peuple ; il sait quel contrôle il a sur lui ; et il savait lorsqu'il écrivait des lettres à des hommes respectables que si on lui payait un certain montant d'argent il sortirait du pays et que les troubles cesseraient ; qu'à une époque ultérieure il reviendrait et apporterait le trouble, la misère et la dépression au Nord-Ouest. Mais nous constatons que les honorables membres de la gauche sont prêts à appuyer la politique et la duplicité de Riel.

Or, l'honorable député a tourné en ridicule les règlements relatifs aux terres du Nord-Ouest. Je lui demanderai, si de sa place en cette enceinte il osera comparer les règlements vacillants du gouvernement de M. Mackenzie en 1874, aux règlements concernant les terres qui ont été modifiés et adoptés par l'administration actuelle. J'ai démontré que l'honorable député de Bothwell (M. Mills) dans son bill de colonisation, proposait de semer les germes de la désunion et des embarras pour le colon du Nord-Ouest, que non seulement il mettrait à part le territoire pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mais aussi pour diverses compagnies de chemin de fer de colonisation, permettant ainsi aux Américains de venir contrôler le commerce du pays, de l'Atlantique au Pacifique, et détournant ainsi ce commerce au profit des Etats-Unis. Maintenant, si la Chambre veut me le permettre, je vais comparer les

règlements du gouvernement actuel avec ceux de l'administration précédente, et ces divers règlements avec ceux des Etats-Unis, dont l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) et d'autres honorables membres de la gauche ont si souvent fait l'éloge.

En vertu des règlements de l'ancienne administration, aucune concession de homesteads ou de préemption n'était permise, aucune vente de terre au comptant n'était permise, excepté en vertu du singulier article du bill présenté par l'honorable député de Bothwell en 1878, et qui permettait aux classes favorisées de réclamer le terrain et de le payer au comptant ; de cette façon certains hommes qui gagnaient leur vie à faire du trafic le long des chemins de fer, et qui avaient très peu d'argent furent livrés à une bande de vautours et de spéculateurs. Il n'était permis à personne d'avoir plus de 340 acres ; on demandait \$1 par acre comptant et la balance devait être payée au prix et dans le délai fixé par le gouvernement ; on devait se fixer sur les lieux dans un an de délai sous peine de confiscation de tous les paiements.

La Chambre sait, probablement, que bon nombre de changements ont été effectués dans les règlements par l'administration actuelle, à mesure que les progrès et le développement du pays le requéraient, que les rapports des agents arrivaient, et que l'opinion des ministres était mûrie par l'expérience. On peut maintenant obtenir des homesteads de 160 acres chacun, dans toutes les sections portant les numéros impairs, (dont on n'a pas disposé autrement), sur le simple paiement de \$10 comme honoraires de bureau. Dans la zone d'un mille, c'est-à-dire les terres qui se trouvent situées sur un mille de largeur de chaque côté du chemin de fer, il faut que le colon établisse sa résidence dans un délai de six mois, et qu'il cultive sur un espace d'un certain nombre d'acres. En dehors de la zone d'un mille, le propriétaire d'un homestead peut commencer à occuper son lot dans un délai de six mois et n'y séjourner que six mois dans l'année tout en le cultivant. Le propriétaire d'un homestead peut résider dans un rayon de deux milles de sa terre pendant trois ans à compter de la date de son inscription. Ceci est une disposition particulièrement libérale, vu qu'il permet au colon de prendre ses repas ailleurs pendant deux ou trois saisons, ou à une demi-douzaine de colons de se réunir et de vivre confortablement en cultivant leurs terres. Un colon peut acheter son homestead en entier si cela lui convient après un an de résidence, pourvu qu'il ait cultivé trente acres de terrain. Un lot de 160 acres peut être obtenu à titre de préemption en même temps que le homestead, à raison de \$250 l'acre, et dans certains endroits à \$2 l'acre. En paiement d'un honoraire de 50 cents un colon peut obtenir son permis pour couper 30 cordes de bois, 1,800 pieds, mesure de longueur, de bois en grume, 2,000 pieds cubes de perches et 400 perches à toiture. Le paiement des terres peut être fait en argent, en scrip, ou en mandats de primes militaires ou de police.

Maintenant, ayant démontré que la politique adoptée par le gouvernement actuel relativement aux terres du Nord-Ouest est infiniment supérieure et infiniment plus libérale que celle de l'administration précédente, que celle du gouvernement précédent, je veux parler de celle que certains honorables députés louent comme étant tout ce qu'il y a de plus juste et de plus progressif, la politique des Etats-Unis relativement aux terres publiques. Au Canada, les règlements des terres accordent à chaque colon de bonne foi un homestead gratuit et un lot adjacent à titre de préemption. Aux Etats-Unis, un homestead et un lot de préemption ne peuvent être contigus, et ne peuvent être occupés en même temps. Au Canada, la préemption est le droit d'acheter un lot contigu à un lot concédé gratuitement, lorsque le propriétaire du homestead a droit à sa patente gratuite. Aux Etats-Unis la préemption veut dire le droit d'acheter un homestead après s'être établi sur ce lot et l'avoir amé-

lioré et y être demeuré pendant pas moins de douze mois. Au Canada un homme peut avoir deux homesteads et deux lots à titre de préemption. Aux Etats-Unis on ne peut en obtenir qu'un seul. Au Canada la condition de possession est de trois années de culture et de résidence. Aux Etats-Unis la période est de cinq années. Au Canada un jeune homme de 18 ans a droit au homestead et à la préemption. Aux Etats-Unis, il faut qu'il ait atteint l'âge de vingt et un ans. En ce qui concerne les jeunes gens le Canada est donc de trois années en avant des Etats-Unis. Aux Etats-Unis nul homme qui est propriétaire de 320 acres dans tout État ou Territoire ne peut obtenir un homestead. Au Canada la seule condition nécessaire pour obtenir un homestead et un lot à titre de préemption, est que l'homme demeure réellement sur le terrain. Il peut être propriétaire de terrains dans d'autres endroits, sans que cela lui empêche d'obtenir sa concession gratuite et sa préemption.

Je soumetts à la Chambre cette comparaison du système des terres publiques suivi par le gouvernement Mackenzie, au système adopté par l'administration actuelle; et le système actuel comparé au système actuellement suivi aux Etats-Unis démontre que nos règlements sont beaucoup plus libéraux et progressifs en tout ce qui contribue à favoriser le bien être et l'intérêt du public. L'honorable député de Huron a traité longuement la question des sauvages. Cette question a été traitée avec vigueur, habileté; elle a été traitée à fond et avec beaucoup de succès par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard); en conséquence je me dispenserai de la traiter au long, mais je rappellerai à l'honorable député de Bothwell (M. Mills) que, comme ministre de l'intérieur, il doit avoir compris que plus tard il surgirait des difficultés avec les sauvages du Nord-Ouest, même lorsqu'il ne savait pas que Riel complétait, et que la révolte à l'état latent menaçait cette région. En 1879, lorsqu'un bill a été présenté pour porter à 500 l'effectif de la police à cheval, l'honorable député de Bothwell disait :

Je suis fortement convaincu qu'il y a danger que des difficultés surgiront avec les aborigènes à une date peu éloignée; le bison devra disparaître avant longtemps; et c'est le bison qui est le principal moyen de subsistance des sauvages; et à moins que des efforts ne soient faits bientôt pour les engager à se livrer à des occupations industrielles, des complications sérieuses surgiront lorsque leurs moyens actuels de subsistance viendront à manquer.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nul doute que le danger mentionné par l'honorable député ne doit jamais être perdu de vue. Le gouvernement et le parlement doivent être préparés à un soulèvement qui éclatera tôt ou tard, lorsque les moyens de subsistance des sauvages seront épuisés ou deviendront plus rares.

M. MILLS: Je ne doute pas qu'avant l'expiration du parlement actuel des troubles sérieux éclateront au Nord-Ouest.

C'était en 1879. L'honorable député était un peu trop pressé dans ses craintes prophétiques. Mais je demande à l'honorable député de Huron comment, en présence du fait que des millions de dollars ont été dépensés, que des instructeurs intelligents, offrant tous les avantages que la civilisation pouvait procurer, ont été nommés, peut-il affirmer que le gouvernement a maltraité les sauvages. L'honorable député de Huron-Ouest a cité des extraits de divers volumes et rapports. J'ai remarqué qu'il baissait la voix en citant les dates, et il est arrivé très fréquemment que je n'ai pu les entendre. Je ne sais pas à l'heure qu'il est qu'elles sont les années qu'il a mentionnées ni les rapports qu'il a cités; mais comme l'honorable député de Jacques-Cartier a traité la question avec beaucoup de succès et comme ses assertions seront connues du peuple, je consens à opposer ses arguments contre ceux de trois ou quatre messieurs du même calibre que l'honorable député de Huron-Ouest. On peut cependant supposer, à ce sujet, que je ne rends pas justice à l'ex-ministre de l'intérieur; j'oubliais que sa politique était, que dans le but de secourir les sauvages et dans le but de favoriser la paix et le bien-être au Nord-Ouest, on devrait fournir des carabines Winchester aux sauvages, et si nous consultons les estimations sous son régime, nous y trouverons un crédit pour des carabines destinées aux sauvages. Je

M. MACKINTOSH

ne sais pas s'il croyait, avec mes honorables amis, hier soir, que les seuls sauvages auxquels il puisse accorder sa confiance sont les sauvages morts, et s'il était d'opinion qu'ils se fusilleraient les uns les autres; mais je ne puis croire que convaincu comme il l'était qu'il y aurait un soulèvement un jour ou l'autre, il ait donné des armes à ces gens ignorants dans le but de leur faire massacrer les blancs. Avant de terminer je désire donner encore d'autres preuves qui contredisent l'assertion que le soulèvement est dû à la maladministration de la part du gouvernement. Je sais que toute déclaration favorable au gouvernement sera désagréable aux honorables membres de la gauche; je sais que depuis plus de trois mois, ils étudient les livres bleus dans le but de se préjuger; dans le but de se vaincre qu'ils ont raison et que le gouvernement a tort. Je ne les en blâme pas, car, poussés à la rage par l'esprit de parti et l'ambition, ils ne savaient pas ce qu'ils faisaient, et ne s'en occupent guère. Ils sont préjugés, et lorsque des préjugés sont fortement enracinés, il est difficile de les faire disparaître, surtout lorsqu'on se propose un but en les cultivant. Les honorables membres de la gauche parlent d'affamer les sauvages, du manque d'arpentages, et des pauvres Métis. Que dit Louis Riel maintenant, lorsque étant en prison, il prétend donner la véritable raison du soulèvement. Il dit dans une lettre portant la date du 15 juin courant, et adressée à M. Fiset, autrefois membre de cette Chambre.

Les temps étaient durs dans la région de la Saskatchewan surtout. Il n'y avait pas d'ouvrage; il n'y avait pas d'argent, la récolte avait manqué comme vous avez pu le voir par les rapports des journaux. Les marchands étaient dans l'embarras, ou à demi-ruinés, ou sur le bord de la banqueroute; et ils ne savaient que faire. Ils complétaient ensemble pour faire venir toute la police à cheval possible.

Riel était le chef de cette rébellion. L'apôtre de la paix et de l'harmonie, qui allant dans cette région, dans l'intérêt de la paix et de l'harmonie, vit qu'il avait trouvé l'occasion qu'il cherchait. Il dit qu'il y avait des troubles assez sérieux au Nord-Ouest; mais au lieu d'essayer à régler l'affaire à l'amiable il alla trouver les amis des honorables membres de la gauche, les sauvages affamés, et essaya de les tromper, en convainquant Faisscur-d'Étangs et Gros Ours, qu'ils étaient maltraités et privés de leurs terres, sur lesquelles ils ne voulaient pas s'établir, et qu'ils n'évaluaient pas à grand-chose, dans un pays qu'ils commentaient à ne plus aimer parce que le bison avait disparu. L'honorable député sait qu'il y a quelques années, on cette Chambre, les honorables députés du Manitoba soumièrent à l'administration Mackenzie le fait que l'on détruisait le bison, dans la proportion de 160,000 par saison, et prédisaient qu'il s'élèverait des troubles au Nord-Ouest en conséquence de ce fait. Le gouvernement s'est-il occupé de cette question, comme une administration honnête et active l'aurait fait. Non; en consultant le compte-rendu des débats de la Chambre en 1877, nous constatons que l'honorable député de Bothwell (M. Mills) et autres députés qui l'appuyaient, prétendaient que la question devait plutôt être laissée au gouvernement local ou au conseil du Nord-Ouest, ce conseil du Nord-Ouest si décrié, que les honorables membres de l'opposition ont depuis vilipendé et décrié. A ce corps irresponsable, lorsqu'ils étaient au pouvoir, les honorables membres de la gauche consentaient volontiers à confier toutes les questions d'une importance vitale pour le Nord-Ouest. J'ai dit que je serais aussi court que possible, mais l'assertion faite par Louis Riel m'a conduit à parler de la question à laquelle je viens de faire allusion et me conduit maintenant à demander aux honorables membres de la gauche si leur politique relative au Canada n'a pas apporté le danger, les tribulations et les désastres du Nord-Ouest. Y en a-t-il un d'entre eux qui ait une bonne parole en faveur du Nord-Ouest. Il nous ont défié de prouver qu'ils ont décrié leur pays. J'ai offert à l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) lorsqu'il nous a défiés de produire la preuve—je la lui ai offerte et je lui ai demandé de l'insérer dans son

discours, afin que l'antidote pût accompagner le poison. Mais il n'a pas voulu consentir à cette proposition, préférant les intérêts de parti à l'honnêteté patriotique.

J'ai entre mes mains la preuve, et je me propose de la soumettre à la Chambre. Je crois fermement et sincèrement que si les honorables membres de la gauche eussent été patriotes, et je n'emploie pas le mot patriote dans son sens banal, si ces honorables messieurs qui étaient à une époque ministres de la couronne, n'eussent pas été convaincus que le pays avait commis une injustice à leur égard en les chassant du pouvoir, et s'ils n'eussent voulu se venger du peuple, se venger du pays; s'ils eussent adopté une politique semblable à celle qui a été suivie par les conservateurs alors qu'ils étaient dans l'opposition, et s'ils eussent aidé le gouvernement à développer ce pays et à fonder sur le continent un second empire peuplé de sujets britanniques, allemands, anglais, irlandais, écossais, français, rivalisant de dévouement au pays et de loyauté envers l'une des meilleures femmes et des meilleures reines que le monde ait jamais connues, nous eussions vu un peuple heureux et intelligent dans toute l'étendue du Canada; nous n'aurions pas vu les flots de sang dont parle l'honorable député de Huron (M. Cameron), mais le bonheur répandu dans un nombre de foyers beaucoup plus considérable qu'il ne l'est maintenant au Canada.

Nous n'aurions pas vu les troupes partir de Halifax, de Winnipeg, de Montréal, d'Ottawa, de Toronto et de Québec, pour se réunir—dans quel but? Dans le but de fusiller leurs frères. Voilà le poison dont la circulation a amené la misère dans le pays et a mis l'union en danger, union pour le maintien de laquelle chaque homme verserait aujourd'hui la dernière goutte de son sang. M. l'Orateur, le désir de la révolte est le père nourricier de l'acte de révolte, et ceux qui même par le silence ou l'insinuation encouragent ou justifient la résistance armée à l'autorité légale, violent les principes constitutionnels et font injure aux droits sacrés de l'autonomie nationale. M. l'Orateur, les démagogues promettent, les hommes d'Etat agissent, et je laisse à cette Chambre le devoir de déclarer quel est le parti qui n'a fait que promettre et quel est le parti qui a agi. Non seulement au Canada, non seulement dans cette enceinte, mais dans toute l'étendue de la Grande-Bretagne, les honorables messieurs de la gauche et ceux qui sympathisent avec eux, et ceux qui sont leurs agents salariés, ceux qui reçoivent de l'argent du gouvernement d'Ontario, ont fait de leur mieux pour faire du tort au pays, pour empêcher le capital de se diriger vers le Nord-Ouest. Je me propose d'établir, d'après les paroles des honorables membres de la gauche, qu'il y a en ce pays une classe d'hommes qui pour l'amour du pouvoir sont prêts à fouler aux pieds les ruines même du pays, à se vanter dans ce que l'honorable député de Huron-Ouest appelle des flots de sang, pour arriver aux banquettes ministérielles.

J'étais en Angleterre, il y a deux ans, et le premier homme que j'ai rencontré, un représentant éminent d'une institution importante, m'a dit: "Vous savez que c'est très mal à vos hommes publics de parler ainsi; ils font un tort infini à leur pays." Je lui ai demandé de quoi il parlait et il m'a dit: "Je puis vous donner une brochure contenant une conférence faite par M. Fleming, l'agent bien connu du chemin de fer "Union Pacific," lequel tire ses conclusions non de son for intérieur—il n'y a rien de romanesque là dedans—et il dit en parcourant le pays: "Je ne vous dirai pas ce que j'ai pensé moi-même, car vous ne me croiriez peut-être pas, vous pourriez croire que mon opinion est intéressée, mais je vais citer les journaux canadiens pour démontrer la condition désespérée dans laquelle se trouve le Canada," ce qui est cause que le Canada perd des milliers et des milliers de colons qui iraient en ce pays et qui représenteraient des millions de dollars. Je me procurai l'une de ces brochures. Elle a pour titre "Farming and stock raising in America." Elle commence d'abord par une cri-

tique très bienveillante et très sérieuse du Canada, mais—il y a toujours ce "mais" qui nous embarrasse—mais que dissuade les journaux du Canada? L'auteur cite ensuite, ligne pour ligne, mot pour mot, phrase pour phrase, un extrait du *Globe* de Toronto pour démontrer qu'un immense exode dépeuple le pays.

M. MILLS: C'est vrai.

M. MACKINTOSH: L'honorable député dit "c'est vrai." J'affirme qu'il ne peut le prouver. Je défie maintenant les honorables membres de l'opposition, et je dis que je prouverai par leurs propres arguments que cet exode n'existe pas. Je vais le prouver par les paroles de l'honorable député de Huron-Sud. Je prendrai son propre type de comparaison, et en examinant le passé, je prouverai qu'il n'y a pas une seule parole prononcée par l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) à ce sujet qui ne puisse être contredite par les archives officielles, et je vais examiner le tout à la lumière des données statistiques qu'il applique à une période décennale et non à l'autre. Pour en revenir à mes remarques, M. Fleming dit:

Ce que les Américains pensent du Dakota peut être jugé d'après le fait que tous ceux d'entre vous qui ont l'habitude de lire les journaux américains, connaissent déjà, savoir: que les cultivateurs des Etats de l'Est, partent par centaines pour le Dakota; et un fait encore plus significatif c'est que non seulement les cultivateurs canadiens abandonnent leurs terres dans les provinces de Québec et d'Ontario, mais quittent aussi nos propres territoires du Nord-Ouest en très grand nombre pour aller s'établir dans le Dakota. J'ai ici un assez bon nombre d'extraits de journaux canadiens pour établir cette assertion, mais je ne mettrai pas votre patience à l'épreuve en les lisant. Cependant, je lirai deux ou trois extraits d'un des principaux journaux canadiens.

Maintenant, je veux sans prendre trop de temps, démontrer aux honorables députés qu'à l'époque où le chemin de fer Pacifique canadien est devenu un fait accompli, même à partir de 1879, époque où l'on a voté la concession de 100,000,000 d'acres de terre pour aider à la construction du chemin, que ces honorables messieurs et leurs organes ont commencé à décrier le Canada, et je vais fournir des dates et citer des extraits qui établiront la vérité de ce que j'affirme. Le *Globe* de Toronto disait en mars 1880:

Que le mardi précédent, un convoi d'émigrants est parti d'Ottawa (la capitale du Dominion), et lorsqu'il est arrivé à Cobourg, il y avait à bord 417 personnes qui se rendaient au Dakota et 3 seulement au Nord-Ouest canadien.

Le même journal dit encore le 1er octobre 1880:

Assurément, l'immigrant intelligent doit être censé savoir ce qu'il veut et où il peut trouver le plus d'avantages, et s'il préfère le Dakota au Nord-Ouest canadien, il doit avoir quelques raisons pour le préférer. Tous les milliers de Canadiens qui, cette année, se sont établis dans le Dakota au lieu d'aller se fixer dans la zone fertile au nord de la frontière, ne sont pas des idiots de naissance. En faisant ce choix, il faut qu'ils aient été influencés, soit par la nature du pays ou par les conditions auxquelles on peut se procurer des terres.

J'ai déjà comparé les règlements relatifs aux terres publiques de 1874 à 1878, et de 1878 à 1884, au système adopté et approuvé aux Etats-Unis, et je crois avoir aussi établi par la comparaison que les règlements des terres du Canada sont infiniment supérieurs—et s'ils ne le sont pas, je suis certain que l'honorable député de Bothwell va prouver que je suis dans l'erreur—et s'il y a eu erreur de la part du gouvernement, je serai heureux de savoir qu'il indiquera où est l'erreur dans les règlements qui existent, et il pourra constater que le gouvernement actuel, au lieu d'être le gouvernement ignorant, incompetent et imbécile dont l'honorable député de Huron-Ouest nous a fait le tableau, est une administration qui se tient au niveau des progrès modernes, et qui tient à favoriser le bien-être national, puis que en toute occasion il est toujours prêt à amender tout règlement qui pourrait être défectueux. Le *Globe* continue comme suit:

Qu'importe-t-il à l'immigrant que le coût absolu des terres soit plus élevé ou moins élevé au Canada que dans le Dakota? Les seuls moyens d'éprouver la valeur des règlements et la rapidité avec laquelle les terres se colonisent, et jugés d'après ce critérium ceux qui sont aujourd'hui en vigueur ont fait un fiasco complet cette année.

Les honorables députés verront quel est le but de cette assertion. Ce M. Fleming voyageant dans les diverses villes de l'Irlande et de l'Ecosse dit aux gens que nos journaux admettent que nos règlements sont infiniment inférieurs et beaucoup plus onéreux que les règlements des Etats-Unis. Le *Globe* de Toronto affirme que le seul moyen d'éprouver la valeur relative des règlements est la rapidité avec laquelle les terres se colonisent, puis il déclare que 417 personnes sont parties pour le Dakota et 3 seulement pour le Nord-Ouest canadien, prouvant ainsi par sa propre assertion le motif qui l'anime et le but qu'il poursuit. Je cite encore le *Globe* du 1^{er} avril 1881 :

L'exode vers l'ouest et le Nord-Ouest est très considérable ici et augmentera probablement. Malheureusement, la majeure partie s'en vont au Dakota et autres Etats de l'ouest. L'autre jour encore, un parti de 90 a quitté la gare du Grand Tronc; quatre-vingts s'en allaient au Dakota et dix seulement au Manitoba, et c'est là à peu près la proportion des autres colons qui sont partis et qui partent journellement. L'autre jour un homme intelligent, profond observateur, qui arrivait du Manitoba, où il avait voyagé pendant tout l'été dernier, surtout dans les districts des montagnes de Pembina et de la Tortue, rapportait qu'un très grand nombre de colons abandonnaient ces districts pour le Dakota.

Et dès l'année suivante nous avons des articles des journaux du Dakota, déclarant que des cultivateurs envoyaient leur blé dans notre Nord-Ouest, où ils le vendaient, après avoir payé le droit, et y obtenaient 15 cents par minot de plus que dans les établissements des Etats-Unis, mais nous ne trouvons pas un mot à ce sujet dans les journaux opposés au gouvernement. J'espère que le chef de l'opposition n'approuve pas cette manière d'agir; je ne crois pas qu'il veuille arriver au pouvoir dans un pays ruiné; car si son parti en cette Chambre ou en dehors de cette Chambre réussissait à détruire le pays, s'il arrivait au pouvoir, il en sortirait de nouveau déshonoré et ruiné comme hommes publics. Je suis certain qu'il ne désire pas cela, et dans ce cas il est de son devoir de blâmer cette politique. Naturellement les honorables membres de la gauche ne désirent pas entendre ces faits, vu qu'ils nous ont demandé à maintes reprises de prouver que le pays était décrié, et je suis ici ce soir pour le prouver, et je les défie de démontrer qu'il y ait un seul mot que j'ai cité et qui ne se trouve pas dans les journaux en question. Maintenant, ayant démontré le résultat de l'autre côté de l'Atlantique, de leurs efforts pour décrier et ruiner le pays, je demande aux honorables députés de remonter à 1882. A cette époque, ils s'efforçaient d'attirer des immigrants dans le pays, et je trouve les opinions exprimées par l'ex-ministre des finances dans des brochures et des journaux américains, et commentés en Europe. En 1882 sir Richard Cartwright disait, je cite les *Débats* officiels :

Immédiatement après l'adoption de cette politique, il y a eu, comme tous ceux qui connaissent l'ouest du Canada le savent, un exode considérable et lamentable d'un grand nombre de nos meilleurs cultivateurs de la région de l'ouest, non, je regrette de le dire, pour aller à notre Nord-Ouest, mais pour aller au Dakota, au Minnesota et autres parties des Etats-Unis.

Au cours du même débat, il disait :

Mais, M. l'Orateur, je leur dis aujourd'hui que le Canada est un pays dans lequel personne n'est libre d'acheter ou de vendre, de manger ou de boire, de voyager ou de rester en place sans payer le tribut à un concessionnaire quelconque.

Je demande aux honorables députés où est maintenant le receveur d'impôt? Où sont les taxes qu'ils ont imposées en 1874 et en 1875, comparées aux taxes prélevées par le gouvernement actuel? Quelle est actuellement la condition de l'homme pauvre en ce pays, comparée à sa position sous le régime des honorables membres de la gauche? Bien qu'ils soient arrivés au pouvoir alors qu'il y avait un immense surplus, en quelques années ils ont été chassés du pouvoir avec un déficit de six à sept millions, laissant à leurs successeurs des travaux inachevés, un trésor vide, une population affamée et un pays ruiné et sans espoir. Je demande aux honorables députés de comparer le Canada de 1878 au Canada de 1885, et de dire quels étaient les démagogues et

M. MACKINTOSH

quels étaient les hommes d'Etat. L'honorable député (sir Richard Cartwright) disait encore :

Si vous voulez trouver un véritable parallèle à notre gouvernement du Canada, vous ne le trouverez pas dans un pays ayant des institutions libres en dehors du Canada. Il faut que vous cherchiez cela dans un état de choses semblable à ce qui existait en France, sous le régime du second empire, qui a commencé par le massacre de décembre et qui s'est terminé par la capitulation de Sedan.

C'est ainsi que l'honorable député parlait de son pays; tel est le tableau qu'il en faisait pour l'expédition de l'autre côté de l'Atlantique. C'était là sa proclamation: "Je vais peindre un tableau *yankee*, sous des couleurs *yankees*, avec un pinceau *yankee*, et je vais l'expédition de l'autre côté de l'océan dans un cadre *yankee*. Puis il concluait ainsi :

Notre condition est bien pire, aujourd'hui, je regrette de le dire, que la condition du peuple des Etats-Unis.

Rien d'étonnant si des brochures ont dû être publiées comme contre-irritants—ces remarques faites par l'ex-premier ministre sont allées à l'étranger, ont été employées à notre détriment dans des pays étrangers, ont irrité le peuple dans les nouveaux territoires, et ont contribué pour beaucoup à créer des mécontentements et des haines. Devons-nous nous étonner alors du soulèvement du Nord-Ouest? Je trouve dans le *Globe* du 2 décembre 1884 :

Sir Richard Cartwright, dans son discours à Montréal, a donné des chiffres qui sont aussi surprenants qu'ils sont indéniables. Il a démontré qu'en tout ce qui constitue un peuple prospère et progressif, le Canada a rétrogradé depuis quelque temps et rétrogradé lorsque, dans le cours ordinaire des choses, il aurait dû avancer, et cela par sauts et par bonds.

Telle est la déclaration de l'ex-ministre des finances, tandis que son successeur au pouvoir est allé en Angleterre quelques mois après et a effectué l'emprunt le plus avantageux que le pays ait jamais négocié. Les rusés négociateurs d'emprunts pouvaient attribuer une valeur convenable aux ressources du Canada, mais il n'en était pas ainsi des émigrants et des acheteurs de terrains. Le 11 décembre 1884, le *Globe* dit encore :

On a dit que la statistique américaine relative aux immigrants du Canada était d'une fausseté ridicule, mais il est prouvé aujourd'hui qu'elle est préparée avec plus de soin que du temps de l'administration Mackenzie, et la majeure partie en est contrôlée par la statistique canadienne la plus exacte. La province d'Ontario à elle seule a perdu 270,000 de ses enfants pendant les quatre années écoulées de 1879 à 1883.

L'honorable député de Huron-Sud base ses calculs sur l'assistance aux écoles. Que démontre le rapport officiel? De 1861 à 1871, la population scolaire a augmenté de 400,000, tandis qu'en appliquant cette règle à la population, la diminution, d'après la déclaration de l'ex-ministre des finances, était de 400,000, et cependant il prétend que la diminution dans la population scolaire en 1879-1884, est la preuve d'un exode au Canada. Je ne traiterai pas cette question à fond, mais je désire seulement donner la base d'un argument, je veux démontrer que le fait de décrier constamment notre pays empêche les gens de venir d'Europe pour se fixer ici.

Lorsque les honorables députés étaient au pouvoir leur cri était: Il nous faut peupler le Nord-Ouest. On a fait tous les efforts possibles. Ils ont dépensé au moins \$13 par tête, contre \$4 par tête que nous dépensons pour faire venir des immigrants en ce pays. L'honorable ministre actuellement à la tête du département de l'immigration leur a donné tout l'aide en son pouvoir, mais ils ne l'ont pas payé de retour. L'honorable député de Queen, L.P.E., (M. Davies) a dit, il y a quelques jours: Nous dépensons trop d'argent au Nord-Ouest, tandis que les anciennes provinces sont négligées. A une certaine époque, ils disaient une chose; à une autre époque, ils disaient autre chose, l'une étant diamétralement opposée à l'autre, mais l'une et l'autre était appliquée par eux comme preuve dans le même cas. Lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, le gouvernement d'Ontario payait une certaine somme pour attirer les gens ici, mais depuis il a retiré cette allocation. Comment

dépense-t-il l'argent actuellement? Est-ce dans l'intérêt du peuple d'Ontario? Non, monsieur, il paie de \$100 à \$800 par année à un nommé D. J. O'Donohue, de Toronto, pour diffamer et décrier le pays. Je trouve dans le *Guardian* de Manchester, une lettre écrite par ce monsieur à un nommé J. H. Scholtes, membre des *Trades Union*, en mai dernier. Cette lettre m'a été expédiée et je vais la soumettre à la Chambre et au pays par l'intermédiaire de la Chambre, afin que le peuple puisse voir quels sont les hommes qui sont payés à même son argent.

TORONTO, 13 avril 1885.

CHER MONSIEUR.—La neige continue à tomber jusqu'à cette date. La glace est solide sur nos eaux intérieures, et n'a pas encore jusqu'à présent donné aucun signe perceptible de son intention de laisser échapper le navire de Toronto à son étroite glacée. De sorte que l'ouverture de la navigation en Canada est encore une affaire à venir. La situation, en ce qui concerne les affaires en général et en ce qui concerne la demande d'ouvriers, en particulier, n'accuse que très peu de changement, si toutefois il y a changement, depuis l'hiver dernier; il n'est pas probable non plus qu'il se produise un changement important pour le mieux d'ici à quelque temps. Et comme pour ajouter à la gravité de la situation, la révolte sérieuse qui vient d'éclater au Nord-Ouest a paralysé pour de longues années à venir les chances que cette malheureuse contrée pouvait offrir comme champ ouvert aux émigrants du Canada ou de la Grande-Bretagne.

Utilisant ainsi l'adversité nationale—les angoisses nationales, dans le but de favoriser les intérêts—de qui? Du gouvernement de M. Mowat et des honorables membres de la gauche:

Lorsque les sauvages du Canada sont allés jusqu'à assassiner ceux qu'ils vénéraient depuis de longues années,—ils ont tué des prêtres catholiques,—personne (que ce soit l'agent d'un gouvernement ou d'une compagnie de paquebots, et ces gens-là peuvent exagérer de beaucoup la vérité) ne peut dire que ces troubles ne sont pas très sérieux. Rappelez-vous de cela en songeant au Nord-Ouest, des longues distances, des endroits reculés, de l'absence presque complète de communication par voie ferrée.

Cette assertion était publiée tandis que nos troupes traversaient la ligne allaient au nord du lac Supérieur et marchaient vers l'ennemi. Il n'y a pas de communications par voie ferrée, dit-il, tandis que le Canada dépense des millions pour achever l'un des plus grands chemins de fer du monde entier. C'est là un monsieur qui reçoit l'argent du gouvernement d'Ontario, qui est le mercenaire payé par le gouvernement d'Ontario, parce qu'il sympathise avec les membres de l'opposition en cette Chambre.

Une population disséminée, des Métis, des sauvages et des demi-sauvages.

Ce sont là les gens dont l'honorable député de Huron-Ouest a parlé. Ont-ils prouvé qu'ils étaient des demi-sauvages? Si vous consultez le passé de quelques-uns des Métis, vous constaterez qu'ils figurent parmi les gens les plus industriels, les plus actifs et les plus intelligents qui habitent dans n'importe quelle partie du continent américain. Et cependant cet homme qui prétend être l'ami des ouvriers du Canada et d'Ontario, mais qui réellement n'est l'ami que de lui-même et de son propre gousset, qui est le mercenaire de M. Mowat et de son gouvernement—c'est là l'homme qui appelle ces gens des "demi-sauvages" et envoie de l'autre côté de l'océan la nouvelle que nous, habitants du Canada, nous combattons des "demi-sauvages" qui assassinent de bons prêtres, et qui avortent les émigrants de ne pas venir en ce pays. Cet homme est le digne représentant de ceux qui ont injurié le ministre de l'intérieur parce qu'il n'est pas allé au Nord-Ouest, et qui, lorsqu'il voulait y aller l'année dernière, l'ont assigné comme témoin devant une cour de Toronto afin de l'empêcher d'y aller. Et les honorables membres de la gauche feignent l'étonnement et demandent où vont nos immigrants. Je me souviens que lorsque l'honorable député de Perth-Sud (M. Trow) a déclaré en cette Chambre—et je l'ai entendu—je n'étais pas alors député—que chaque immigrant attiré en ce pays valait \$25—

M. TROW: \$1,000.

418

M. MACKINTOSH: L'honorable député disait que nous avions les moyens de payer \$25 par tête pour amener des immigrants en ce pays. Que fait l'agent de M. Mowat? Nous voyons l'agent de M. Mowat déclarer que nous combattons des demi-sauvages, et dans le même temps les honorables membres de la gauche obstruant la politique hardie et progressive, la politique nécessairement hardie, inaugurée et mise à exécution par le ministre de l'agriculture dans le but d'amener au Canada la meilleure classe possible d'immigrants. Il dit:

Nul excepté les plus naïfs des mortels innocents ne s'aventurera, sous aucun prétexte, à émigrer là, au moment actuel, dans l'intention de s'y fixer.

Cette lettre est signée "D. J. O'Donohue." Ce monsieur faisait autrefois partie de la législature locale d'Ontario. Il devint secrétaire de l'union des métiers et du travail. C'est l'un des messieurs qui envoient ici au ministre de l'agriculture des pétitions, pour lui demander de cesser de donner de l'argent pour amener des immigrants en ce pays; en même temps, avec une duplicité que je regrette beaucoup, il écrit des lettres pour empêcher les gens d'aller au Nord-Ouest, et l'opposition, ignorant cela probablement, l'a aidé dans son œuvre déloyale, anti-patriotique et injustifiable. Mais j'irai plus loin, je consulte les comptes publics de la province d'Ontario et qu'est-ce que j'y trouve? Que ce D. J. O'Donohue reçoit comme commis sessionnel et commis du gouvernement d'Ontario, une somme annuelle s'élevant de \$600 à \$800. Et cependant, ce monsieur, après avoir écrit cette lettre, qui a causé un tort infini au Canada, conserve son emploi, grâce à M. Mowat—et si on ne le garde pas là on en fera un inspecteur de chemin de colonisation, ou un inspecteur de licences, et il sera promu dans la grande armée de la liberté et de la réforme.

Depuis la séance de cette après-midi j'ai feuilleté quelques journaux, et l'on a appelé mon attention sur un article publié dans un journal du Manitoba, démontrant que cette acrimonie est incessante, qu'elle n'a pas de limites. C'est un article reproduit par le *Times* de Winnipeg du *Free Press* de Winnipeg. Ce journal est rédigé et contrôlé par un réformiste de l'ouest, qui a demeuré dans le comté de Middlesex, qui a été un chaud partisan politique lorsqu'il y était, bien qu'il ne fut pas un politicien remuant, et qui publiait un journal réformiste à cette époque. Il alla à Winnipeg, où il resta membre du parti réformiste, un partisan de la cause des réformistes, si toutefois ils ont une cause—dans tous les cas il appuyait la "cause perdue," et a contribué pour beaucoup pour semer la discorde et répandre le mécontentement. Le *Free Press*, vers le 2 juillet, disait:

Apparemment la vieille lutte en faveur d'un gouvernement responsable devra se renouveler dans ce nouveau pays de l'ouest. Les gens du Nord-Ouest feraient aussi bien de prendre immédiatement ce fait en considération et de se préparer en conséquence. Assurément qu'une autre révolte entraînant une perte de centaines de vies et de millions d'argent ne sera pas nécessaire pour faire comprendre au gouvernement ce qu'il doit. L'opposition au parlement comme en dehors donnera son appui le plus chaleureux à ceux qui seront en faveur d'une réforme.

Cette déclaration comporte qu'au parlement comme au dehors l'opposition aidera aux rebelles autant qu'il sera en son pouvoir. Ils ne veulent pas justifier la révolte, mais ils justifient les rebelles. Cela veut dire qu'il nous faudra recommencer la lutte pour savoir si nous devons nous occuper de cette question au point de vue national ou au point de vue provincial, et si nous ne formerons qu'un seul peuple ou si le tout doit être sacrifié à la soif du pouvoir. M. l'Orateur, celui qui se sert d'une question provinciale ou question de clocher, d'une nature aussi sérieuse que celle que nous discutons dans le but de favoriser les intérêts de parti, commet un crime contre l'ordre et viole la constitution sous laquelle il vit. C'est là ce que fait maintenant l'opposition. L'opinion adoptée après mûre délibération par le peuple nous est favorable. Nous savons que si demain nous en appelions au peuple nos candidats seraient élus par de fortes majorités.

Les honorables membres de la gauche déclarent que ce gouvernement a fait preuve d'incompétence, d'imbécillité et d'ignorance; qu'il ne soit permis de demander aux honorables membres de l'opposition combien de sièges ils ont rachetés dans Ontario depuis 1882. Nous avons l'honneur d'avoir ici l'honorable député de Bothwell, et je suis certain que s'il consacrait son grand talent à défendre son pays et à lutter pour ses intérêts, il occuperait une position beaucoup plus enviable devant le peuple. Je demande aux honorables membres de l'opposition ce qu'ils ont gagné. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) est allé à Lennox. J'y étais. Au lieu d'exposer un programme, il a entrepris de m'injurier. J'ai pu comme homme privé commettre des erreurs; mais je n'ai rien, que je sache, à me reprocher comme membre du parlement. J'ai été loyal dans le combat. Tout ce que j'ai demandé dans le comté de Lennox c'était qu'on me donnât mes coudées franches, car je n'ai demandé aucune faveur. Mais l'honorable député m'avait calomnié en mon absence et a affirmé des choses que j'ai déjà réfutées en cette Chambre. Puis nous avons eu une lutte à Northumberland-Ouest, il y a quelques semaines. Quel en a été le résultat? Une majorité plus considérable que jamais en faveur du candidat conservateur. Puis les honorables membres de l'opposition ont eu encore une autre occasion à Grenville; quel en a été le résultat? Ils ont été battu à plate couture. Le collège électoral a élu par acclamation un ancien membre de cette Chambre, un homme capable et jouissant de l'estime publique, qui donnera une nouvelle force au parti conservateur. Voilà la réponse qui a été donnée; telle est la réponse qui devrait être une leçon pour les membres de l'opposition. Il devrait comprendre que le gros et honnête bon sens du peuple a toujours le dessus. Le peuple lit et réfléchit constamment. Il connaît le mobile qui fait agir les hommes. Ils savent ce que c'est que les politiciens. Il est indulgent pour leur faiblesse et il admire leur puissance. Lorsqu'il n'y a rien que de la faiblesse d'un côté et un peu de faiblesse et une grande puissance de l'autre, le peuple se rangera du côté où il y a bien peu de faiblesse et beaucoup de force. J'ai démontré que, pendant toute la durée de leur administration, ceux qui s'appelaient membres d'un gouvernement réformiste, par leur inaction et leur indifférence, ont posé les bases d'une grande partie des troubles qui ont éclaté au Nord-Ouest. Ils ont tellement compliqué les choses, que leurs successeurs au pouvoir ont éprouvé beaucoup de difficultés à faire droit aux réclamations sans faire une enquête longue et minutieuse.

J'ai démontré que les membres de l'opposition ont dénigré le pays, et ont ainsi empêché les capitaux et les immigrants d'y affluer. Que Louis Riel admet que les temps durs et le manque d'argent ont amené le mécontentement et le terrible soulèvement du mois de mars dernier, et qu'au lieu d'aider au gouvernement, la politique de l'opposition a été virtuellement une expression de sympathie pour les rebelles. Je suis prêt à soumettre à la Chambre et au pays la question du mérite relatif de l'opposition et de l'administration du jour. Les faits sont devant eux; le passé des deux partis l'est aussi; à ceux qui constituent le jury de rendre un verdict conforme à la preuve. Je regrette d'avoir retenu la Chambre si longtemps, mais cette question a le don de m'intéresser profondément, et je sens que maintenant ou jamais il s'agit de résoudre la question de savoir si nous devons avoir une confédération ou un simple jouet pour les politiciens et les partisans. Nous avons entendu d'honorables députés dans de récents débats, ici et ailleurs, chercher à exciter les préjugés de clocher. L'honorable député de Québec-Est lui-même (M. Laurier) a dit:

Il serait important pour l'honorable député de chercher à exciter les préjugés de la masse au sujet de cette question.

Qui cherche à exciter les préjugés? Qui a proposé l'amendement? Il a dit que le gouvernement était tellement

M. MACKINTOSH

coupable que ces gens étaient justifiables de faire mine de résister. Je n'affirme pas que les honorables députés justifient la révolte, mais je soutiens qu'ils la justifient, de telle façon et à un tel point que les gens du sens commun sauront que s'ils font comme leurs journaux ont fait aux mois de mars et d'avril dernier; s'ils condamnent le gouvernement pour tout ce qui se fait, ces gens du Nord-Ouest seront convaincus que si à l'avenir ils se révoltent de nouveau et hissent le drapeau noir, il y aura dans la province d'Ontario, au moins des gens qui auront des sympathies pour eux. Je sais qu'il y a des hommes de ce côté là de la Chambre qui sont aussi sincères et aussi loyaux non seulement envers leurs pays, mais encore envers leur souveraine, que ceux qu'il serait possible de trouver dans nos propres rangs. Donc, le grand danger qu'il y a, c'est que, vu l'acrimonie que nous mettons dans nos luttes politiques, et les extrêmes auxquels nous poussons les animosités politiques, nous causerons les maux dont j'ai parlé. Et jusqu'à ce que nous ayons appris à surmonter ces rancunes politiques, jusqu'à ce que nous ayons appris à être unis pour le pays et le bien du pays lorsqu'il est en danger, nous mettrons constamment en danger les intérêts, les institutions et le progrès du pays. L'honorable député de Québec-Est a dit de plus:

Il y a en ce pays des préjugés de diverses sortes. Nous ne sommes pas à ce point constitués en nation, que nous puissions oublier notre origine, et je dis franchement que le peuple de la province que j'habite, appartenant à une race commune, sympathise sans aucun doute avec Louis Riel; tout comme les sympathies du peuple d'Ontario sont tout à fait de l'autre côté.

Je suis convaincu qu'un honorable député qui habite une ville où un monument a été élevé à la mémoire de Wolfe et Montcalm, ces deux grands héros, colonne sacrée, souvenir de paix, d'harmonie et d'union entre les deux grandes races, un représentant de cette ville, dis-je, aurait bien pu mettre de côté la question de race et d'origine. Nous savons que pour le peuple de la province de Québec, Français et Anglais se fusionnent de plus en plus entre eux. Nous savons que notre intérêt dans Ontario est de maintenir le meilleur esprit de concorde entre toutes les classes et les races dans la province de Québec, et de travailler de concert à jeter les bases de notre grandeur future. Celui-là est un traître à son pays, il met en danger les intérêts de son pays, qui dans un but d'intérêt de parti, amènerait race contre race, secte contre secte, frère contre frère. Je sais ce que veulent dire la tactique de parti et les intérêts de parti. Mais c'est une toute autre question lorsqu'il s'agit de jeter province contre province, race contre race, frère contre frère, et lorsque le cri de ralliement est: Une confédération unie, et lorsque le drapeau de la nation est déployé, nous devrions voir chaque Canadien digne du nom, qu'il soit Français, Allemand, Anglais, Écossais, Irlandais ou Canadien d'origine, se mettre à l'ombre du drapeau, jusqu'à ce que les ennemis de notre pays soient chassés de leurs retranchements. Si je parle avec chaleur, c'est parce que je conçois que quelques erreurs peuvent être fatales à l'autonomie de notre nation. J'ai donné des faits et des chiffres, et je défie qui que ce soit de prouver que j'ai outrepassé les limites. Je suis prêt à défendre toutes les assertions que j'ai faites, car je suis convaincu que cette question devrait être discutée au mérite non comme une question de province ou d'origine, mais comme une question de savoir si lorsque des rebelles lèvent l'étendard de la révolte au Nord-Ouest ou dans toute autre partie de la Puissance, sous la conduite d'un rebelle amnistié et d'un homme hors la loi, le parlement du Canada devrait adopter un amendement exprimant la sympathie mal déguisée pour les hommes égarés qui ont fomenté cette révolte.

En exprimant des sympathies en faveur de ceux qui prétendent avoir des griefs, nous exprimons de la sympathie en faveur des hommes qui sont allés au Montana pour amener Riel dans le pays, et des sympathies en faveur de Riel qui

est revenu au Nord-Ouest pour réclamer des terrains auxquels il ne peut avoir droit. Lorsque ce pays était dans la tribulation, que les temps y étaient durs, Riel admet effrontément qu'il en a profité pour favoriser les mesures extrêmes. Ces hommes ont trouvé dans les rangs de l'opposition ceux qui dirigeaient le pays, qui empêchaient les capitaux d'y affluer, qui s'opposaient à l'achèvement des grands travaux publics, l'élément nécessaire pour accomplir leurs funestes projets, et le résultat est qu'il y a eu effusion de sang et que nos amis sont tombés sur le champ de bataille. Mais aucune œuvre importante n'a jamais été accomplie dans aucun pays sans pertes de vies; et ceux qui sont tombés au Lac aux Canards, à Batoche, au Creek du Poisson, et dans d'autres endroits, resteront dans notre souvenir comme des patriotes qui ont combattu vaillamment pour leur pays. Nous savons qu'il nous faudra les suivre bientôt, et bien que nous ayons perdu un collègue en cette Chambre, si douloureuse que soit cette perte, cela nous enseignera au moins à mieux aimer notre patrie, et nous pourrons dire que lorsque l'union était en danger, les Anglais, Français, Écossais, Irlandais et Allemands se sont tous unis pour livrer les combats de la nation, pour maintenir le drapeau qui, je l'espère, flottera toujours sur un pays possédant les institutions les plus libres du monde entier; la patrie future de millions de citoyens jouissant de la prospérité. Les fils robustes du nord dont les cœurs battent toujours à la pensée du sentiment national, millions d'hommes dignes de leurs maîtres, fidèles à la mère-patrie, se réjouissent lorsqu'elle se réjouit, sympathisant avec elle et la défendant chaque fois que l'épreuve, la tribulation ou l'adversité pourraient fondre sur l'empire.

M. MILLS: Mon intention n'est pas de consacrer beaucoup de temps à la considération des remarques que l'honorable député fait à la Chambre depuis deux heures. Je n'ai pu voir en quoi elles pouvaient s'appliquer à la proposition actuellement soumise à la considération de la Chambre. Si l'honorable député de Jacques-Cartier avait fait il y a sept ou huit ans les remarques qu'il a faites à la Chambre, elles auraient pu avoir une plus grande valeur. L'honorable député propose de faire le procès d'un gouvernement qui a cessé d'exister en 1875. L'honorable député semble oublier que de 1873 à 1878, le gouvernement de l'honorable député d'York-Est administrait les affaires du pays; que les honorables messieurs qui occupent aujourd'hui les banquettes ministérielles occupaient alors les sièges de ce côté-ci de la Chambre. Il était de leur devoir, dans l'exercice de leur mandat, de surveiller avec soin l'administration des affaires publiques—de critiquer la conduite du gouvernement, et d'indiquer les erreurs commises par l'administration. Mais maintenant, M. l'Orateur, sept ans après que ce gouvernement a quitté le pouvoir, il est trop tard pour porter des accusations que ces honorables messieurs n'ont pas osé porter lorsque ce gouvernement était responsable de la conduite des affaires. En d'autres temps je pourrais être disposé à entrer dans des détails pour justifier la conduite du gouvernement en question relativement aux divers sujets qui ont été passés en revue depuis quelques jours.

Je ne parlerai qu'en passant de ces accusations, car je ne crois pas qu'elles soient importantes à la considération de la Chambre en ce moment. Je n'ai pas l'intention de me laisser entraîner en dehors de l'importante proposition soumise à la Chambre par l'honorable député de Durham-Ouest, pour discuter ce que le gouvernement a fait il y a huit ou dix ans. L'honorable préopinant a accusé l'opposition de sympathiser avec Riel, de soutenir la révolte et de défondre les rebelles. Je nie l'accusation. Je dis que nous ne faisons pas ici le procès de Riel. Il subira bientôt son procès devant un autre tribunal, et j'espère que lorsque son procès aura lieu, il sera jugé selon la preuve qui sera soumise et non d'après les accusations portées par un parti ou l'autre en cette Chambre. Je suis prêt à répéter les paroles qu'on emploie lors du procès de toute personne accusée

d'une offense aussi sérieuse—que j'espère qu'il sera jugé avec justice par Dieu et ses compatriotes.

L'honorable député sait que dans l'opinion d'un grand nombre le gouvernement a commis des fautes en 1869 et 1870. Riel a commis un meurtre. L'honorable député sait que le sentiment qui anime un grand nombre est encore un sentiment d'indignation au sujet de ce crime, et il en profite pour mettre le gouvernement à l'abri de ce ressentiment, afin qu'on ne lui reproche pas son inconduite depuis sept ans.

M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de me laisser entraîner de ce côté. Je n'ai pas l'intention de dire un mot de la conduite de M. Riel, soit pour le censurer soit pour l'excuser. Sa cause est entre les mains d'un autre tribunal, et je suis convaincu qu'il serait inconvenant de ma part de la discuter dans les circonstances. M. l'Orateur, l'honorable député dit que cette résolution est une défense de Riel. Qu'il me soit permis de lire la résolution. La voici :

Que dans l'administration des affaires du Nord-Ouest par le gouvernement avant le soulèvement récent, il s'est présenté des exemples de négligence, de retard et de maladministration dans des matières affectant la paix, le bien-être et le bon gouvernement du pays.

La question est de savoir si les accusations portées dans cette résolution sont bien fondées. La question n'est pas de savoir si ceux qui ont pris les armes contre le gouvernement avaient des raisons ou si leurs raisons étaient suffisantes pour constituer une circonstance atténuante. C'est le procès du gouvernement que nous avons à faire, non celui des individus qui ont pris part à la révolte du Nord-Ouest. Leur procès a été confié à d'autres, et il sera conduit d'après des preuves autres que celles qui sont soumises à la Chambre dans le but d'approuver ou de désapprouver la conduite de l'administration. L'honorable premier ministre en discutant cette question, l'autre soir, a dit que les officiers de la compagnie de la Baie-d'Hudson au Nord-Ouest, ont toujours manifesté du mécontentement, qu'ils sont déloyaux, qu'ils ont été détrônés par le gouvernement canadien, et qu'ils n'ont jamais accepté de bonne grâce leur position actuelle; il dit que les Métis du Nord-Ouest ont été pendant longtemps employés par la compagnie de la Baie-d'Hudson—qu'ils étaient les facteurs et les chasseurs de cette compagnie; que leurs sympathies étaient en faveur de cette compagnie; et il nous a dit que Gabriel Dumont était un rebelle en 1870, un rebelle en 1874, et qu'il était encore un rebelle. Je ne sais ce qui en est, et je ne m'en occupe guère. Ce n'est pas la question qui est actuellement devant nous; mais je dirai ceci: que je ne crois pas qu'il y ait personne au monde qui manifeste du mécontentement envers un gouvernement qui les traite avec franchise et loyauté, et que là où il y a révolte, il y a maladministration. Je ne crois pas qu'il y ait d'exception à cette règle.

Nous pouvons aller dans d'autres parties de l'empire britannique où il y a peut-être une population mécontente, et j'ose dire que personne ne s'est encore enquis de l'histoire de cette population sans se convaincre qu'elle a été très mal gouvernée. Je n'ajouterai rien de plus pour le moment au sujet de cette question. L'honorable ministre, donnant l'exemple à ceux qui ont défendu l'administration depuis, a dit que le gouvernement qui a précédé le sien n'avait pas administré les affaires du Nord-Ouest et du Manitoba d'une façon convenable, vu que nous n'avions pas réglé les réclamations des Métis. Il dit que le gouverneur Archibald a fait le recensement en 1870, et que cependant, afin de donner aux spéculateurs l'occasion de faire de l'argent, nous avons nommé d'autres officiers et fait faire un nouveau recensement.

Maintenant, l'honorable ministre était au pouvoir trois ans après que le recensement du gouverneur Archibald a été fait, comment se fait-il qu'il n'a pas distribué aux Métis les terres qui leur revenaient pendant ces trois ans? Nous avons fait le recensement parce que le recensement

fait par le gouverneur Archibald était inexact. L'honorable ministre a décidé que des concessions seraient faites aux enfants des Métis, et le recensement du gouverneur Archibald n'indiquait pas combien il y avait d'enfants ni combien de parents; de sorte qu'il a été nécessaire d'y faire un nouveau recensement devant servir de base à la distribution; et l'on a constaté que chaque Métis avait droit, sur les 1,400,000 de terres, non à 190 acres, mais à 240 acres, et la distribution a été faite en conséquence. Or, l'honorable préopinant a déclaré à cette Chambre que j'avais donné instruction aux officiers du gouvernement de ne pas s'occuper de ceux qui n'avaient pas produit leur demande, vu que s'ils avaient intérêt à produire leurs réclamations, il leur était facile de le faire. Eh bien, M. l'Orateur, j'ai fait cela; je l'ai fait sur la recommandation de M. Codd, non pour l'unique raison qu'il l'avait suggéré, mais parce que je partageais son opinion, et pour la raison suivante: J'ai dit à M. Codd qu'il était nécessaire d'assurer la prompte distribution des réclamations des Métis, et que nous aurions laissé la question ouverte dans le but de chercher les Métis, il aurait été impossible de faire la distribution; et j'étais convaincu qu'il valait mieux, s'il se trouvait des Métis qui n'étaient pas inclus, mais qui, plus tard, établiraient leurs réclamations de faire une concession additionnelle en leur faveur, que de tenir ouverte toute la question de la distribution des terres, dans le but d'en donner à un nombre un peu plus considérable. Je croyais que par ce moyen on éviterait des dépenses et des difficultés. Cela a été fait non pour retarder mais pour accélérer la distribution.

Puis l'honorable ministre dit que nous aurions dû faire la distribution immédiatement. Il oublie que lorsque son gouvernement était au pouvoir, les anciens colons le long de la rivière Rouge et de la rivière Assiniboine prétendaient avoir droit, non seulement à deux milles en profondeur, mais aussi à la coupe du foin sur deux milles, et lui et ses collègues ont admis cela; et lorsque ces deux milles additionnels ont été pris de chaque côté des rivières Rouge et Assiniboine, il est devenu nécessaire de faire une autre concession à la population métisse, et ces deux milles additionnels ont été retranchés de la réserve des Métis. Puis l'honorable ministre semble oublier que ses officiers, en faisant un traité avec les sauvages à l'est du Manitoba, ont traité avec un nombre assez considérable de gens qui avaient déjà reçu leurs terres comme Métis, et qui en vertu du traité avaient reçu leur annuité. Cependant ils avaient subséquemment produit leur demande comme Métis, vu que le recensement fait par le gouverneur Archibald les avait classés comme Métis. Puis l'honorable député de Jacques-Cartier a fait allusion aux arpentages de rivière des terres des Métis sur les rivières Saskatchewan et Qu'Appelle, et il a dit que la demande des Métis, d'être traités sur un pied d'égalité avec ceux du Manitoba, n'avait pas été faite pour la première fois après 1879 et qu'ils avaient pétitionné le gouvernement Mackenzie quelques années auparavant. Eh bien, M. l'Orateur, cela est vrai et ils ont été informés par M. Laird et par le lieutenant-gouverneur Morris qu'ils seraient protégés dans leurs droits de propriété. Ils étaient satisfaits de ces renseignements et nous n'étions pas en position de régler la question avec eux, vu que nous n'avions pas poussé les arpentages spéciaux jusque dans les régions où ils s'étaient établis, et nous ne pouvions faire ces arpentages riverains avant cela. Je dirai ceci: La pétition est venue devant moi; j'ai donné avis que les arpentages spéciaux dans les environs des Buttes de Tondre seraient poussés jusqu'à la colonie de Prince-Albert. Cela a été fait à la première occasion, en 1877, et c'était là autant de travail qu'il était possible d'en faire à cette époque. L'arpentage était fait dans le but de fixer la latitude et la longitude de la colonie, afin que lorsqu'un arpentage isolé serait fait il pût s'unir aux autres parties de l'arpentage général du pays. En 1878, cet arpentage a été fait à Prince-Albert, et des instructions spéciales ont été données aux arpenteurs à

M. MILLS.

l'effet qu'en divisant les terres le long de la rivière, ils devaient la diviser en lots riverains ordinaires, afin de se conformer aux désirs des colons. En tant qu'il s'agissait d'arpentage, le gouvernement a fait tout ce qui était requis, tout ce qui était nécessaire dans les circonstances. Il n'y a pas longtemps, le premier ministre, en s'adressant à la Chambre, a mentionné le fait que les soldats américains cantonnés près de la frontière avaient chassé le bison vers le sud et l'avait empêché de traverser la frontière, afin d'éloigner les sauvages de la ligne internationale.

On sait qu'ils font cela depuis des années; et autant que je puisse dire, l'honorable ministre n'a suggéré aucun moyen grâce auquel le gouvernement canadien eût pu retenir le bison au nord de la frontière, ou eût pu le contrôler au moyen de réglemens douaniers ou autres qui eussent pu prévenir l'extinction de cet intéressant animal. Puis l'honorable préopinant a dit à la Chambre qu'un arrêté très condamnable du conseil avait été adopté en octobre 1878, en vertu duquel arrêté on avait alloué à Cook et Sutherland 200 milles carrés de cantons de bois dans le haut de la Saskatchewan. Je n'ai pas besoin d'en dire bien long à ce sujet. Ce sujet a été discuté devant la Chambre l'an dernier, alors que le premier ministre a porté une accusation semblable à celle que l'honorable député a portée ce soir. Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons constaté que ces honorables messieurs avaient eu l'habitude de donner des cantons de bois, contrairement à la loi; voyant qu'il était impossible de vendre des cantons de bois de la manière ordinaire, nous avons changé la loi, de façon à permettre au gouvernement de conclure un contrat avec quelqu'un relativement aux cantons de bois. Cela avait été fait par les honorables messieurs contrairement à la loi; nous l'avons fait conformément à la loi, parce que c'était la seule manière qui pût procurer aux gens du Manitoba, les bois de construction qui leur étaient nécessaires. Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, il n'y avait qu'une seule scierie sur la Saskatchewan, et le bois de construction était vendu au colon au taux de \$100 par 1,000 pieds. Je croyais alors et je crois encore aujourd'hui, qu'il serait de l'intérêt de la population qu'il y eût concurrence. Ces messieurs se proposaient d'ériger une scierie, et ils avaient transporter dans cette région toutes les machines nécessaires à cette exploitation; ils ont demandé un canton de bois, et nous leur avons donné ces cantons absolument aux mêmes conditions que les autres, nous leur avons donné un canton d'une étendue suffisante pour leur permettre d'exploiter leur scierie pendant un temps raisonnable, vu que certaines personnes avaient depuis obtenu des cantons du gouvernement et avaient constaté qu'ils ne suffisaient pas pour tenir la scierie en opération pendant une année ou deux; et vu que l'étendue n'était pas plus considérable que celle qui avait été accordée à d'autres, dans la région de la rivière La Pluie, par les honorables membres de la droite, ni plus considérable qu'il n'était nécessaire pour leur permettre de continuer leurs opérations pendant un temps raisonnable. Il y a plus: nous avons décrété que cette concession n'empiéterait pas sur les droits que d'autres pourraient avoir d'obtenir des cantons de bois dans le même district avant que les lots fussent choisis, et nous avons décrété qu'aucun lot de moins de 20 milles ne serait accordé, nous avons fait cela afin de garder les étendues moins considérables pour l'usage des colons; je n'ai pas l'intention d'en dire plus long à ce sujet.

L'honorable député a parlé des réclamations jalonnées et des délais dans la distribution de quelques-unes des concessions des Métis au Manitoba. Qu'il me soit permis de dire que la majeure partie de ces concessions ont été distribuées en 1877; et nous constatons que lorsque l'administration actuelle est arrivée au pouvoir, on n'en a plus distribué avant 1881. Il a accusé l'ancienne administration d'avoir retardé de donner les lettres patentes. Nul doute que les honorables messieurs de la droite en ont donné plus que nous n'en avons données de nos jours, vu qu'il y avait une

population plus considérable dans cette contrée. En outre, lorsque nous étions au pouvoir, il fallait attendre trois ans avant que d'obtenir des lettres patentes pour un homestead, et il est tout à fait évident qu'avant qu'il y eut eu une population considérable dans le pays, on ne pouvait pendant un certain temps émaner des lettres patentes. Ceux-là seulement qui étaient les colons primitifs du pays, les quelques colons qui y sont allés au commencement de notre administration, avaient droit à leurs lettres patentes. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long à ce sujet. L'honorable député a parlé avec force détails, comme tous ceux de ses amis qui l'ont précédé, de notre administration des affaires; mais ce n'est pas là la question qui est actuellement devant la Chambre. Ce que nous avons à considérer c'est la conduite de l'administration actuelle, et non celle du gouvernement qui s'est retiré du pouvoir il y a sept ans. Il est important que nous examinions avec soin la conduite des affaires du Nord-Ouest, et c'est mon intention de soumettre à la Chambre quelques-uns des griefs des colons blancs du Manitoba et du Nord-Ouest, afin d'en arriver à une administration plus efficace de nos terres publiques et à la prévention d'autres abus.

L'une des fonctions les plus importantes de la Chambre des Communes est celle qui consiste à surveiller l'administration des affaires publiques, afin d'assurer une action prompte et d'empêcher qu'un ministère public soit subordonné aux intérêts des traîneurs d'un parti. Ceci, dans une grande région reculée comme le Nord-Ouest, est d'autant plus nécessaire que les colons sont privés de représentants au parlement et ne peuvent par les voies constitutionnelles ordinaires se plaindre des torts qui peuvent leur avoir été causés.

Il ne serait pas hors de propos pour moi de passer brièvement en revue l'histoire de nos essais de colonisation au Nord-Ouest. Lors de l'acquisition de ce territoire, nous avons changé de système. Jusqu'alors nous n'étions que des colonies ordinaires, possédant, il est vrai, un système de gouvernement constitutionnel semblable en principe à celui de la mère-patrie; mais lors de l'acquisition du Nord-Ouest, nous avons commencé une nouvelle entreprise—nous avons commencé nous-mêmes à établir des colonies. L'extension des colonies les plus reculées dans les anciennes provinces s'était faite sans l'intervention du gouvernement. Tout ce dont on avait besoin, c'était de faire les arpentages, de livrer le pays à la colonisation, et d'ouvrir un bureau des terres. Mais l'acquisition du Nord-Ouest nous a imposé des devoirs d'un caractère quelque peu différent. Il est vrai que cela n'entraînait aucun problème difficile. Tout ce qui était requis c'était la prudence et l'activité ordinaire de la part des ministres pour assurer le succès complet de la colonisation au Nord-Ouest. Il n'y avait pas de nouveau problème à résoudre—nous avions devant nous l'expérience de l'Angleterre et des Etats-Unis. Les territoires qui, en 1869, furent annexés au Canada, étaient des territoires qui, de l'aveu de tous, devaient servir à fonder une province; que ce qui était alors une colonie, devait bientôt devenir une province, incorporée dans la grande famille fédérale et représentée au parlement. Nous avions devant nous le plan de la république voisine. Nous voyions comment, depuis près d'un siècle, elle avait arpenté et divisé ses territoires pour la colonisation. Comment elle avait donné aux colons de ce territoire un gouvernement responsable autonome; et comment, à mesure que les territoires atteignaient une certaine population, ils se formaient en Etats et étaient admis dans l'Union.

Nous voyions devant nous les colonies de la couronne qui devenaient des provinces gouvernées constitutionnellement. Il n'y avait aucun obstacle devant nous. Nulle question nouvelle ne demandait une solution. Tous les problèmes politiques que nous aurions pu être appelés à étudier avaient été résolus. Tout ce qu'il nous fallait c'était l'honnêteté dans le but, et l'industrie pour expédier la besogne du jour

en temps opportun, et ne pas différer à plus tard ce qui pouvait être fait immédiatement. Lorsque nous avons acquis les territoires du Nord-Ouest, il y avait là déjà une population blanche et métisse qui atteignait le chiffre de huit à dix mille âmes. Cette population était depuis un grand nombre d'années sous la juridiction de la compagnie de la Baie-d'Hudson et de ses officiers. On l'avait gouverné d'une façon mesquine. Nul gouvernement n'eut pu faire moins pour un peuple que la compagnie de la Baie-d'Hudson n'a fait pour ceux qui habitaient la région de la Rivière-Rouge. Ceux-ci n'aimaient pas le gouvernement de la compagnie; ils connaissaient assez les institutions représentatives pour savoir que les droits de sujets anglais dont ils jouissaient étaient moindres que ceux dont jouissaient n'importe quel autre peuple dans les possessions britanniques de l'Amérique du Nord. Ils fournissaient un superbe moyen pour fonder une colonie loyale et satisfaite; mais la ligne de conduite adoptée à leur égard fut si peu sage, qu'avant que le gouvernement canadien eut réussi à établir son autorité dans ce pays, il s'était fait un ennemi de presque chacun des habitants de cette région.

La compagnie de la Baie-d'Hudson avait là un gouvernement, un conseil et un officier judiciaire, dont aucun n'a été consulté relativement au gouvernement du pays. Il n'y eut pas parmi les colons, un seul homme marquant qui fut traité avec plus de considération.

L'honorable député de Jacques-Cartier dit qu'on n'a pu trouver au Nord-Ouest aucun homme pouvant faire partie du conseil; mais comment le premier gouvernement du Manitoba a-t-il été constitué en 1869? Toute la population a été mise en oubli. Un système de gouvernement arbitraire fut établi. Nulle disposition ne fut insérée dans l'acte pour pourvoir au gouvernement de la colonie à l'élection, par le peuple, d'un seul représentant au conseil. Un gouvernement fut nommé; un officier en loi fut nommé; d'autres personnes reçurent la promesse de positions dans le conseil; mais pas un seul d'entre eux n'était un habitant du pays. Un peuple conquis n'eût pas été traité d'une façon plus arbitraire. Tout ce qui était de nature à froisser les susceptibilités d'un peuple libre a été fait. Il est vrai qu'ils ne devaient pas grand'chose à la compagnie de la Baie-d'Hudson. Ils n'avaient pas joui du système électoral sous le régime de cette compagnie; mais si le gouvernement de cette compagnie était arbitraire, c'était au moins un gouvernement formé de gens pris parmi eux, tandis que le gouvernement établi par le Canada était pris entièrement au dehors. Ce qu'ils avaient vu de la part des Canadiens était bien propre à les alarmer. Les arpentages, lorsqu'on les a commencés, étaient faits d'après un système qui mettait en oubli le plan de colonisation à tel point qu'il n'est pas surprenant que les gens aient cru partout ce qu'on leur disait; que le fait qu'ils étaient les premiers occupants ne leur donnerait aucun titre aux terrains qu'ils possédaient. Ils virent que les autorités constituées du pays étaient à peine moins mécontentes qu'eux-mêmes, et il n'est pas étonnant que les alarmes et les mécontentements aient eu pour résultat la révolte et l'effusion de sang. Je me rappelle avoir vu une lettre adressée par sir Stafford Northcote au gouverneur McTavish, peu de temps après que les conditions de la cession eussent été arrêtées et dans laquelle il informait le gouverneur de ce qui avait été fait; et il disait que ceux qui avaient dirigé les affaires de la colonie sous la compagnie continueraient à prendre part dans son gouvernement après la cession.

Quel désappointement ont dû avoir ces hommes de se trouver complètement ignorés, et y a-t-il quelqu'un qui puisse avoir été surpris de l'alarme et de la haine de la population provoquées par l'arrogance et la folie des fonctionnaires du gouvernement ou parce que les anciens officiers n'avaient rien fait pour apaiser les mécontentements. Je n'ai pas besoin de parler de la rébellion qui suivit ou des concessions extraordinaires faites pour se concilier la population. De colonie de la couronne n'ayant aucun représen-

tant, ce pays devint subitement une province constituée, munie de pouvoirs et de privilèges que ni sa richesse ni sa population ne lui permettaient d'exercer avantageusement ; 1,400,000 acres de terre furent mises en réserve dans les environs de Winnipeg pour les enfants des Métis. Plus de la moitié de ces gens-là se composait de chasseurs de la plaine, qui à cette époque n'attachaient aucune importance ni aucune valeur aux terres réservées pour leur usage. Des centaines d'entre eux quittèrent la place. A mesure que le bison retraitait plus loin vers l'ouest, ils cessèrent de revenir à la Rivière-Rouge pour la saison d'hiver. On ne pouvait pas déterminer leur nombre. La division des terres fut retardée en conséquence. La majorité d'entre eux étaient mineurs, dont l'intérêt dans les lots concédés ne pouvaient pas être utilisés pour la colonisation ; et ainsi le district qu'il eut fallu coloniser et ouvrir le premier, fut justement celui dont les colons se trouvaient pratiquement exclus. Quand les districts des Métis furent connus, et que les terres adjacentes furent ouvertes à la colonisation, plusieurs de ceux qui s'étaient les premiers engagés dans le pays se trouvèrent dans l'impossibilité de s'y procurer une entrée sur les terres qu'ils désiraient choisir. On a dit que les premiers agents des terres étaient intéressés avec d'autres personnes dans des spéculations de terrains, et qu'ils avaient bénéficié des travaux de ceux qui avaient exploré le pays dans le but de s'y établir.

Ceux qui désiraient avoir accès aux terres, ne pouvaient l'obtenir pour les terres qu'ils avaient visitées et choisies. Des centaines de ceux qui, en 1872 et 1873, étaient partis des vieilles provinces pour la Rivière-Rouge, en vue de s'y établir, trouvant de si sérieux obstacles sur leur route, se retirèrent découragés et dégoûtés, et s'établirent au sud de la frontière internationale. Ils devinrent les fondateurs d'établissements rivaux aux Etats-Unis. Le pays, le long de la Rivière Rouge, à partir de Fargo jusqu'à Pembina, est principalement occupé par des Canadiens qui s'y sont rendus du Manitoba, avant 1874. L'établissement populaire et prospère aux *Grandes Fourches* est canadien. Le gouvernement du Canada a fait de grandes dépenses pour faire connaître le pays et y attirer l'immigration de l'étranger. Récemment, le ministre de l'agriculture, ne pouvant réussir à attirer les Européens, a entrepris de faire ce qui ne s'est jamais fait dans la république voisine, d'envoyer des agents d'immigration dans les provinces pour y recruter des colons pour le Nord-Ouest. Je n'ai pas l'intention de critiquer maintenant cette politique, mais elle indique un état de choses extraordinaire, quand le gouvernement se trouve forcé de l'adopter. Le peuple du Canada doit être capable de juger par lui-même s'il lui convient de s'établir au Nord-Ouest, sans l'intervention du gouvernement, et sans sa pression. Mais nous avons déjà perdu un cinquième de notre population, qui s'en est allé sur le côté américain de la frontière. Quand quelques-uns de nos compatriotes sont à la recherche de nouveaux foyers, ils sont naturellement attirés dans le voisinage des lieux où sont allés s'établir auparavant leurs amis et leurs connaissances, soit dans le Dakota où dans le Nord-Ouest, s'ils n'entendent aucune parole de découragement, et qu'il ne se produise aucun événement qui les en dissuade.

La population établie entre Fargo et Pembina a été beaucoup plus avantageuse au développement du Dakota, en lui assurant des colons venant du Canada, que n'importe quel nombre de brochures et d'agents d'immigration. Les colons étaient primitivement des résidents d'Ontario. Ils ont attiré là dix fois autant de monde qu'il y en avait au début. A mesure qu'ils reçoivent de nouveaux renforts, ils deviennent un centre d'attraction de plus en plus puissant, tant qu'il reste encore des terres à occuper. Maintenant, ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que toute cette population, avec un soin et une prudence ordinaires de la part du gouvernement, aurait pu être retenue ici pour coloniser le Manitoba et le Nord-Ouest. Les colons primitifs se rendirent

M. MILLS.

d'abord au Manitoba. Ils se retirèrent pour les raisons que j'ai exposées. Et depuis ils ont attiré vers eux des milliers d'amis et de voisins. C'est une calomnie de dire que ces colons manquaient de patriotisme, et qu'ils n'auraient pas préféré rester dans leur propre pays, toutes choses étant égales d'ailleurs. Maintenant, monsieur, c'est facile de parler des journaux qui conseillent aux gens de s'en aller à l'étranger, et qui dénigrent leur pays. Quoi donc ! ce sont les honorables députés d'en face qui ont dénigré le pays de 1875 à 1878. Quelle était donc la résolution proposée par le très honorable ministre, résolution appuyée par ses partisans, alors qu'il était dans l'opposition en 1878 ? Est-ce que l'honorable député d'Ottawa, (M. Mackintosh) qui a parlé ce soir de la conduite anti-patriotique des députés de l'opposition, ne se souvient plus de cette résolution ? Ne se rappelle-t-il pas qu'il a dit que des milliers de Canadiens quittaient chaque année leur pays, parce que l'ouvrage y manquait ?

M. MACKINTOSH : A quelle résolution l'honorable député fait-il allusion ?

M. MILLS : A la résolution proposée par le très honorable ministre en énonçant sa politique nationale, dans laquelle il déclarait qu'il n'y avait pas d'emploi pour la population du Canada, et que, chaque année, des milliers de nos compatriotes quittaient le pays, à cause du manque d'ouvrage.

M. MACKINTOSH : Oui ; je m'en souviens. Il a dit qu'il y avait du poison dans la politique du gouvernement, et il a proposé un antidote contre ce poison.

M. MILLS : L'honorable monsieur n'a pas considéré, jusque-là, comme antipatriotiques de semblables déclarations. Mais il y a une différence très importante : c'est qu'il existe maintenant, et qu'il a existé depuis cinq ans, une émigration très considérable du Canada, et qu'alors, telle émigration n'existait pas dans une grande proportion. Je ne fais, M. l'Orateur, cette remarque qu'en passant.

Maintenant, je soutiens que la première condition nécessaire pour nous assurer une immigration efficace dans les Territoires du Nord-Ouest, est de donner satisfaction à la population qui s'y trouve déjà. Aussi longtemps qu'il y aura du mécontentement, les habitants du pays constitueront un corps de répulsion plutôt que d'attraction. Si la politique du gouvernement avait été satisfaisante, un tant soit peu, il n'aurait pas été nécessaire d'envoyer des agents d'immigration dans la province de Québec et dans les autres provinces. La population qui s'y trouve déjà, aurait rendu beaucoup plus de services dans ce sens. On ne peut apporter de témoignage plus fort à l'appui de cette prétention que la politique du gouvernement a été un fiasco, que l'aveu du ministre de l'agriculture : que ses agents parcouraient les anciennes provinces pour recruter des colons en destination du Nord-Ouest.

Dans la colonisation de notre Nord-Ouest, il était d'une grave importance que les premiers colons fussent satisfaits des règles et règlements adoptés par le gouvernement ; car si les vues que j'ai exposées sont correctes, c'est en satisfaisant les pionniers des premiers établissements que l'on peut le mieux assurer leur prospérité future. Il y a aussi un grand avantage dans un établissement continu, à établir des écoles, à bâtir des églises, à améliorer les chemins, à construire des ponts, à élever des marchés. Il importe beaucoup à la population que de grandes étendues de terre ne tombent pas entre les mains des individus ; car outre les désavantages que j'ai déjà signalés, il se trouve exister un manque de réciprocité dans la valeur croissante donnée à la propriété par le travail ; car la terre vacante se trouve augmenter en valeur, par l'industrie du colon, qui ne reçoit rien en retour. Il importe aussi beaucoup au succès de la colonisation d'un pays, qu'on donne toutes les facilités pour y entrer et pour en sortir. Il doit y exister des communications par voies d'eau, ou par chemins de fer. L'absence

de l'un ou de l'autre de ces moyens de communication, rend impossible le recrutement des colons. Les produits de la ferme ne peuvent pas être soumis aux dépenses que nécessitent des trajets en voiture de plusieurs milles; et à moins qu'on ne fournisse des communications par chemin de fer, aux colons des districts de l'intérieur, on n'en trouvera que fort peu. De fait nous avons déjà perdu plusieurs milliers de colons pour le Nord-Ouest, à cause du manque de communications faciles par voies ferrées.

J'ai devant moi une liste contenant les noms de 111 colons qui ont pris des terres dans un rayon de six milles de Rapid-City et qui les ont abandonnées, parce qu'ils étaient sans communications par voies ferrées, et n'avaient pas d'accès aux marchés. Ils étaient allés dans cette partie de la province du Manitoba à une époque où ils supposaient que le chemin du Pacifique passerait par là. Ils étaient destinés à un désappointement, et ils quittèrent en conséquence le pays. Ils préférèrent perdre leur travail et chercher ailleurs de nouveaux foyers, plutôt que de rester isolés des voies de communication, et sans marchés pour écouler les produits de leurs labours. L'administration de M. Mackenzie a proposé la construction de chemins de colonisation. Elle croyait qu'une seule ligne de chemin de fer à travers les vastes prairies du Nord-Ouest, serait insuffisante pour assurer la colonisation du pays. Un chemin n'a guère d'utilité pour le fermier qui s'en trouve éloigné d'une distance de plus de vingt milles. Le chemin du Pacifique peut favoriser la colonisation sur une courte distance de chaque côté de la ligne; mais sans lignes d'embranchements à des points bien situés pour devenir des centres commerciaux considérables, la colonisation générale d'un pays de prairie ne peut guère réussir. Le progrès de la colonisation dans l'Etat de l'Illinois, offre une preuve frappante de la justesse de cette opinion. L'Etat était colonisé depuis longtemps, le long des rives du Mississipi, de l'Ohio, de l'Illinois et de la rivière Rock, mais l'intérieur de la contrée était inhabité. La terre à cent milles au sud de Chicago n'avait qu'une valeur nominale. Elle était pourtant extrêmement fertile et capable de produire d'immenses récoltes de maïs et de blé. Mais elle n'avait d'accès à aucun marché.

Lors de la construction du chemin de fer de l'Illinois Central, tout changea; des milliers de colons se précipitèrent dans l'intérieur. Le chemin de fer fut pour ces nouveaux habitants ce que les rivières avaient été pour les premiers établis sur leurs bords, et la population de l'Illinois s'accrut de plus d'un demi-million en dix ans. Il est bien regrettable, dans mon opinion, que le gouvernement actuel, en montant au pouvoir, n'ait pas pris les moyens de poursuivre, sans délai, la politique de chemins de colonisation du gouvernement précédent.

Mais au lieu de cela, les intérêts du Nord-Ouest ont été sacrifiés à la construction d'une voie ferrée transcontinentale avant que le pays en eût besoin, et le bien-être de la population du Nord-Ouest a été subordonné à cette entreprise. On a créé des obstacles à la construction de chemins nécessaires. Des colons ont été harassés et ruinés. Plusieurs ont été chassés et ils ont publié à l'étranger les exactions qu'ils avaient été forcés d'endurer. Des millions d'acres sur lesquels ils auraient aimé à s'établir, furent concédés à des accapareurs et à des spéculateurs de terrains, — à des conditions qui leur permettaient de réaliser des bénéfices. Le travailleur vit que ces messieurs avaient à leur disposition de grandes étendues de terres où il ne pouvait pénétrer qu'en passant par leurs termes et conditions. Ces compagnies étaient plus favorisées que les colons; le contraste produisit le mécontentement, et la colonisation au lieu d'en être activée, en fut retardée. Que peut faire une compagnie de colonisation pour activer la colonisation d'une région de prairie? L'homme qui n'a pas les moyens de se rendre dans le pays, n'a pas ceux d'y subsister après qu'il y est arrivé. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas eu d'accès au Nord-Ouest qu'il n'a pas été colonisé rapidement. Ça été parce que le

colon n'y a pas trouvé de marché pour écouler ses produits, que si peu d'immigrants s'y sont rendus jusqu'à présent.

Les compagnies de colonisation, sous le contrôle de qui on a placé dix millions d'acres, il y a trois ans, ont toutes échoué. Il n'y a pas eu d'exception. Il n'y en a pas une seule qui n'ait pas été un obstacle à la colonisation. Il y a aujourd'hui dans le Nord-Ouest plus d'une section qui aurait été occupée et cultivée par un Canadien, maintenant propriétaire d'une terre au sud de la frontière, si telle section n'avait pas été sous le contrôle d'une compagnie de colonisation. Il eut infiniment mieux valu, dans les intérêts du pays, que chaque acre de terre fut chargé d'une taxe pour la construction d'un chemin de fer de colonisation accessible, que de le rendre sujet à la politique suivie par les ministres. Les colons s'occupent peu d'une taxe de \$1.00 par acre sur leurs terres, si on les met en communication facile avec les marchés. Il est de fait que tout le Nord-Ouest a été sacrifié pratiquement pour la construction d'un chemin destiné à accaparer le commerce de l'Asie, qui prendra toujours une autre route. Le gouvernement n'a pris aucun souci à l'intérêt des colons; il a détourné les courants d'immigration et a provoqué un sentiment de mécontentement à travers tout le Nord-Ouest, sentiment qui continuera à régner tant que durera l'administration actuelle. Il a exaspéré la population du Nord-Ouest au-delà de toute mesure, au point que les colons n'ont pas plus de confiance en lui que le gouvernement n'en a dans les colons. Ne voyons-nous pas, tous les jours, dans les organes du gouvernement, des accusations contre les colons de race blanche du Nord-Ouest. Mais nous n'en sommes pas rendus à tirer nos déductions des journaux qui possèdent la confiance des ministres. Nous n'avons qu'à regarder aux mesures soumises au parlement par les ministres. La population voit sa législation locale enrayée par des représentants du gouvernement — des hommes étrangers au pays, qui ne connaissent pas ses besoins, qui ignorent les tendances de la population, qui sont étrangers à ses griefs, et qui sont envoyés là pour faire des lois et des ordonnances pour sa gouverne. Est-ce que pareille conduite pourrait être tenue, sous un système démocratique de gouvernement, s'il n'y avait pas une profonde défiance dans l'esprit des ministres, de la population? Alors nous voyons le ministre de la milice soumettant à la Chambre une mesure pour désarmer la population blanche. Dans cette partie lointaine du pays il y a des bandes de sauvages qui ont déjà trempé leurs mains dans le sang des colons. Que ces sauvages soient désarmés, cela est de la plus haute urgence; mais qu'est-ce qui a pu induire un ministre à proposer le désarmement de nos compatriotes du Nord-Ouest? A-t-on jamais vu, auparavant, semblable mesure proposée par le gouvernement d'un peuple libre? Qu'ont donc fait nos voisins et amis qui sont allés s'établir au Nord-Ouest, pour être désarmés en présence des sauvages qui menacent leurs vies et leurs propriétés? Cette conduite est-elle de nature à produire du contentement? Croit-on par cette mesure induire ceux qui sont disposés à quitter nos provinces pour chercher fortune ailleurs, à choisir nos propres territoires plutôt que le Dakota? Est-ce que cela ne démontre pas que le gouvernement ait provoqué dans l'esprit des colons les sentiments de la plus profonde indignation? Les ministres n'ont pas réussi à étouffer la voix de la population blanche du Nord-Ouest en donnant droit de vote aux sauvages. Il propose maintenant de désarmer la population blanche, et de faire traîner son conseil dans la boue par des délégués de la Couronne. Mais nous avons encore d'autres preuves des dispositions des ministres envers les colons blancs du Nord-Ouest. Nous avons le désarmement du corps des volontaires. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui ne sache que la force la plus économique et la plus efficace que l'on puisse avoir pour le maintien de la paix et la protection de la vie et de la propriété dans les territoires du Nord-Ouest, serait le choix judicieux de nombreuses compagnies de volontaires? Le gouvernement

a-t-il adopté ce moyen de défense, qui s'offre clairement comme le meilleur dans les circonstances? Pas du tout. Les ministres n'ont pas confiance dans la population. Ils doublent la force de police et retiennent dans le pays l'élément bien supérieur de la force militaire. Y a-t-il une raison plausible pour cela, si ce n'est que le gouvernement est plus hostile à la population blanche qu'aux sauvages?

Les ministres savaient qu'ils avaient à peu près ruiné des centaines de ceux qui, avant d'aller dans ce pays, étaient leurs partisans et leurs amis politiques. S'il y a eu une insurrection des Métis, s'il y a eu des massacres de la part des sauvages, si des hommes ont été immolés, si des colons ont été volés, si leurs habitations ont été détruites, si leurs femmes ont été ignominieusement traitées par les sauvages, à qui en est la faute? N'est-ce pas parce que ces hommes ont pendant des années prié et supplié en vain le gouvernement de prêter l'oreille à leurs plaintes, et d'y porter remède? Il n'y a pas eu une vie de perdue, il n'y a pas eu un cheval ou une vache d'enlevés, il n'y a pas eu une maison brûlée qui aurait été seulement touchée, si le gouvernement avait daigné s'occuper des devoirs qui lui incombent au sujet des affaires du Nord-Ouest. Nous avons entendu dire beaucoup sur le compte des traîtres de l'établissement de Prince-Albert, et les organes du gouvernement en ont dit beaucoup pour détourner de la tête des ministres, l'indignation des colons de Prince-Albert qu'ils avaient provoquée. Voici des hommes qui, depuis quatre ans, avaient supplié le gouvernement de leur rendre justice et de redresser leurs griefs. Ils ne demandaient aucun secours. Ils ne requéraient rien qui pût coûter au Dominion un seul sou. Ils demandaient simplement au gouvernement de faire son devoir; et comment leur requête a-t-elle été reçue. Laissez-moi raconter les faits qui se rapportent au règlement de cette question. L'établissement de Prince-Albert a commencé par la fondation d'une mission presbytérienne, en 1866. Les résidents, en grande partie, à cette époque, se composaient de sauvages et de Métis. En 1873, il y avait dix colons blancs. En 1874, il y avait un contingent additionnel, venu en partie du Canada, et en partie du Royaume-Uni. On supposait que le Pacifique canadien se construirait sur la ligne tracée par le gouvernement, et cette portion du pays était considérée comme un district favorable à la colonisation. En 1879, ils demandèrent l'arpentage de leurs terres. Durant cette année, l'arpentage spécial fut poussé jusqu'à l'établissement de Prince-Albert, de façon à rendre possible l'accomplissement de leurs souhaits, et définitivement l'arpentage fut fait. Dans cette année là même, M. George Duck fut nommé agent pour les terres du Dominion, et il se rendit de Winnipeg à Prince-Albert, en août, de façon à être prêt sans délai à remplir son devoir. Mais il n'apparaît pas que rien ait été fait pendant l'espace de deux ans. Car je trouve que ce n'est que le 8 octobre 1880 qu'il a reçu des instructions du gouvernement pour s'assurer par une preuve légale de toutes réclamations basées sur la possession acquise, avant le transfert du pays au Canada. Il reçoit instruction d'inclure dans son enquête tous les cas qui se sont présentés à Fort-Carlton, au Fort à la Corne, aussi bien que les cas de Prince-Albert.

L'agent fait rapport le 5 mars 1881, qu'il y a vingt-trois lots à Prince-Albert qui ont été occupés avant le transfert du pays, mais qu'il n'y en a aucun dans le voisinage de Carlton, et qu'il ne pense pas qu'il y en ait aucun au Fort à la Corne. La grande majorité des colons de Prince-Albert sont venus plus tard. Un grand nombre d'entre eux sont venus choisir leurs lots en 1879, et sont retournés vers l'est chercher leurs familles, pour ne prendre possession de leurs concessions, que l'année suivante. Il y avait des colons blancs d'origine anglaise, et des Métis en partie anglais et en partie français. Ils ne prirent pas la peine de s'enquérir des termes de l'acte des terres du Dominion. Ils croyaient que le gouvernement ne cherchait qu'à

M. MILLS

assurer la colonisation du pays. Ils espéraient, lorsqu'il fut ouvert à la colonisation, qu'ils y obtiendraient leur entrée sans obstacle, et qu'ils pourraient dater leur occupation du jour où ils étaient entrés sur les terres. Plusieurs d'entre eux, surtout parmi ceux qui s'établirent avant les arpentages, vendirent en conséquence aux nouveaux-venus, suivant qu'ils en trouvèrent l'occasion, à leur avantage. Il n'est jamais arrivé que les acheteurs aient fait aucune objection quant aux améliorations réclamées par ceux qui leur avaient vendu ces propriétés. Ils n'avaient aucun doute que s'ils pouvaient montrer un titre de possession, autant comme premiers occupants que de leur chef personnel, on leur permettrait de compter le temps acquis, et d'obtenir leurs patentes sans difficulté chaque fois que le temps écoulé serait suffisant. Le 12 février 1877, le gouverneur Laird écrivit au ministre de l'intérieur, qu'il lui semblait, d'après les dispositions de l'acte des terres du Dominion, que les colons occupant des terres, avant l'arpentage, devaient attendre trois ans après avoir fait leur entrée pour avoir leurs patentes. Que cette disposition semblait être rigoureuse pour ceux qui avaient habité le pays depuis plusieurs années; et le ministre d'alors promit de remédier à cette législation.

Le 9 septembre 1878, le lieutenant-gouverneur visita la colonie de Prince-Albert. Le jour suivant les colons lui présentèrent une adresse. Ils parlaient dans cette adresse de leurs progrès dans l'agriculture, de leurs églises et de leurs écoles; et ils exprimaient l'opinion que si aucun incident fâcheux ne détournait l'immigration, ils tiendraient toujours le premier rang parmi les établissements du pays. Ils avaient confiance dans la prospérité future de la colonie; ils désiraient avoir des voies de communication par eau ou par chemins de fer, pour activer leurs progrès. Ils informèrent le lieutenant-gouverneur qu'ils redoutaient des troubles de la part des sauvages affamés, et demandèrent instamment l'établissement d'un petit détachement de police, à Prince-Albert, pour maintenir l'ordre. Ils parlèrent de l'opportunité d'avoir un représentant dans le gouvernement des territoires.

Cette adresse portait environ soixante signatures. Elle montre quel était le sentiment public à cette époque. Les colons étaient encore contents. Ils entrevoyaient un riant avenir. Ils aspiraient à se mettre en communication avec le monde extérieur; ils voulaient obtenir protection pour leur vie et leur propriété, et être représentés dans le conseil du Nord-Ouest. M. Laird leur dit que cette question de représentation avait déjà été considérée; qu'on allait faire le recensement des habitants de Prince-Albert, du Lac aux Canards, et de Saint-Laurent, et que, si le nombre en était suffisant on les inviterait à élire un représentant. Le président, M. Lawrence Clarke, assura M. Laird que la population avait la plus grande confiance dans le gouvernement des territoires. Les colons, satisfaits et pleins d'espoir, s'en remettaient au gouvernement du soin de leur rendre justice sans retard. Le *Herald* de Saskatchewan, du 25 août 1879, contient un rapport du lieutenant-gouverneur et d'autres personnes ayant visité auparavant dans ce même mois, Saint-Albert et les établissements du haut de la Saskatchewan. Le *Herald* dit:

Le pays est colonisé entre Edmonton et Prince-Albert, et les magnifiques récoltes de blé sont une preuve de l'industrie des colons et de la fertilité du sol.

Le même journal dit qu'environ cent personnes du Manitoba se sont établies de bonne heure durant le mois à Prince-Albert, dans le sud de la Saskatchewan. Il ajoute que ces colons sont à l'aise et bien approvisionnés en bestiaux de toutes sortes; que plusieurs autres petits groupes d'immigrants sont en route pour s'y venir établir. Le 30 novembre 1878, M. Duck, l'agent des terres à Prince-Albert, écrit au département comme suit:

J'ai le plaisir de vous annoncer qu'une grande quantité de terres, en dehors de celles comprises dans les limites de l'arpentage de l'établisse-

ment de Prince-Albert, ont déjà été ouvertes pendant la dernière saison. Il ne s'est produit, à ma connaissance, que très peu de réclamations contestées. Les colons sont anxieux de faire les entrées nécessaires pour se protéger.

Le 22 novembre 1879, l'arpenteur général écrit à M. Duck qu'il est venu à sa connaissance que, dans les cas où l'occupation et les améliorations ont précédé la constitution légale de la propriété, on avait compté la durée de l'établissement à partir de cette date, et non pas à partir de la date de l'entrée. Cette pratique, dit l'arpenteur général, est contraire à l'Acte des terres du Dominion, et ne peut pas être permise, et il avise l'agent des terres d'afficher un avis à cet effet, dans un endroit bien en vue. Cela a été fait, et l'on peut dire que ça été le commencement des difficultés entre le gouvernement et les colons du district de la Saskatchewan. On a fait un faux pas que l'on n'a pas réparé promptement, bien que l'attention du département ait été appelée à maintes et maintes reprises sur le sujet.

En mai 1880, une pétition est signée par 102 habitants d'Edmonton et de Prince-Albert, demandant que des mesures soient prises pour confirmer les titres des terres achetées des occupants de lots pris avant le transfert des territoires. Le 8 octobre 1879, le *Herald* de la Saskatchewan dit que sir John Macdonald, suivant une rumeur, ne gardera pas le poste de ministre de l'intérieur. Il approuve sa retraite du département, parce que l'on croit nécessaire l'attention individuelle d'un ministre. La population devint impatiente. Les arpentages avaient été complétés depuis plus d'un an. L'agence n'était pas encore formellement ouverte. On ne pouvait faire aucune entrée; et les règles que le département avait adoptées en juillet et en août étaient loin d'être satisfaisantes. Le *Herald*, faisant allusion au règlement qui défend de couper du bois en quantité suffisante pour bâtir un camp, le dénonce comme absurde et déclare qu'il y a plus d'honneur à l'enfreindre qu'à l'observer. Le gouvernement était indifférent, mais le développement de la contrée avançait. Le *Herald* de la Saskatchewan, du 7 juin, dit que les Métis ont pris des fermes, ont clôturé et planté des jardins, et ont fait les premiers pas pour se constituer agriculteurs. Le *Herald* du 13 septembre 1880, dit que la mission de Saint-Albert augmente rapidement en importance et en population. Il y a des établissements continus le long de la rivière sur une étendue de 12 à 14 milles, tant au-dessus qu'au-dessous de la mission, et pas moins de 50,000 minots de blé y seront récoltés cette année. Le 31 octobre 1880, il a été passé un ordre en conseil établissant un bureau de terres, comprenant un commissaire et un inspecteur d'agences.

Le commissaire devait avoir la surintendance générale des affaires du bureau. L'inspecteur avait à remplir les devoirs indiqués par son nom. Le ministre espérait que cette mesure rendrait plus rapide la dépêche des affaires, et plus justes les décisions. Il est admis que l'on a éprouvé beaucoup d'inconvénients et de délais, que beaucoup de plaintes ont été faites non sans raison par des parties intéressées. Le ministre avait changé les rouages de la machine administrative, mais rien n'était encore fait. Les efforts du département de l'intérieur étaient comme les efforts de M. Bouncer pour l'étude. Il se rasait la tête et faisait tout ce qu'il fallait, excepté de se mettre à l'ouvrage.

Le 31 janvier 1884, le *Herald* de la Saskatchewan annonce la création de quatre nouveaux bureaux d'enregistrement, un à la Montagne de la Tortue, un à la Petite-Saskatchewan un aux Buttes de Tondre, et un autre à Prince-Albert. M. Martin Macdonald, de la Nouvelle-Ecosse, est nommé au bureau de la Montagne de la Tortue. G. A. Brisebois, de la police à cheval, est nommé pour la Petite-Saskatchewan, et Alexander Sproat, de Walkerton, Ontario, est nommé pour tenir le bureau de Prince-Albert. Le *Herald* dit qu'il n'y a pas de terres à enregistrer aux Buttes de Tondre, ni à Prince-Albert, attendu qu'aucune terre n'avait encore été ouverte à la colonisation. La correspondance

qui se rapporte à l'établissement a été commencée en 1878, avec l'inspection de la réclamation de Peter Hourie. Hourie réclamait plusieurs lots sur les bords de la rivière. Le ministre informa l'agent que les lots seraient arpentés de dix chaînes de largeur sur une profondeur de deux milles, et que les colons auraient droit à un lot comme *homestead* et à un autre lot comme préemption. Le 20 janvier 1879, le ministre écrivit à l'agent à Prince-Albert : "Quand votre bureau sera régulièrement établi et que vous aurez reçu les plans des arpentages, vous vous préparerez à faire les entrées." Mais ce n'est que le 2 août 1881 qu'on a expédié l'ordre d'ouvrir le bureau, ordre qui n'a été reçu par l'agent que le 21 septembre suivant.

Plus de trois ans s'étaient écoulés depuis que les arpentages avaient été faits et que l'agent avait été nommé, avant qu'on eût donné des instructions pour l'ouverture du bureau. Pendant ce temps-là la population était en proie à un sérieux mécontentement. Le 7 juin 1881, M. Lawrence Clarke, qui représentait le district de Lorne dans le conseil du Nord-Ouest, présenta un mémoire au lieutenant-gouverneur et au conseil, disant que le district se peuplait rapidement de colons, dont plusieurs possédaient des fermes bien cultivées; qu'une grande partie de ce district avait été arpentée en 1877 et 1878; qu'un agent des terres avait été nommé en 1878; que l'arpentage des terres et la nomination d'un agent avaient hâté le développement du pays et encouragé la population à améliorer ses terres; que des disputes avaient eu lieu entre voisins; qu'on ne pouvait pas arriver à un règlement judiciaire, et qu'on désirait une intervention immédiate du gouvernement.

Le lieutenant-gouverneur transmit ce mémoire, ainsi que le mémoire du Père André, à propos des entrées de terres dans ce district, et il ajoute :

Je sais que de sérieuses disputes se sont élevées aux établissements de Prince-Albert et du Lac aux Canards concernant des réclamations de terrains; et c'est pourquoi je prie respectueusement le gouvernement, en autant que cela peut être conforme à sa politique, de prendre le plus vite possible la prière des requérants en considération.

Le bureau principal donna à l'agent instruction d'ouvrir le bureau pour l'érection en *homesteads*, en préemption, et pour la vente des terres dans les townships arpentés, ce qui fut fait, comme je l'ai déjà dit le 21 septembre. Le *Herald* de la Saskatchewan du 3 octobre 1881, dit que le bureau des terres est ouvert, mais que le peuple est loin d'être heureux, à raison de la confusion opérée par les nouveaux règlements. Les gens ne savent pas où ils en sont. Les règlements leur défendent de prendre comme *homesteads* des numéros impairs. Le journal insiste sur l'oppression qu'il y a d'appliquer de nouveaux règlements à des colons qui s'étaient établis avec une entente différente. L'action du gouvernement provoqua les plus graves mécontentements. La population fut d'abord exaspérée par les délais sans fin. Elle se trouvait maintenant encore plus indignée à cause des règlements nouveaux qu'on lui imposait. En conséquence, le 8 octobre une assemblée fut convoquée à Prince-Albert. Cette assemblée adopta une série de résolutions. Elle protesta contre la réserve des sections portant des numéros impairs, après que ces sections eussent été occupées et améliorées par les colons, et après qu'on y eût accompli toutes les conditions donnant droit au *homestead*. Elle protesta contre le changement du prix de préemption, qui n'était plus le même que celui fixé par l'ordre en conseil en force au temps de l'établissement. Les colons disaient que plusieurs lots avaient été choisis et défrichés avant l'arpentage. Lors de l'arpentage, plusieurs d'entre eux furent trouvés sur des terres réservées par la loi pour des écoles ou réparties à la compagnie de la Baie-d'Hudson; ils demandèrent de n'être pas troublés dans leurs possessions. Ils disaient que nombre d'entre eux étaient établis depuis plus de trois ans sur des terres du district, et qu'ils avaient rempli tous les devoirs qui donnent droit au *homestead* en vertu de la loi. Que plusieurs personnes avaient acheté des

terres de ces colons-là, comptant sur la bonne foi du gouvernement pour la protection de leurs propriétés, et passé la résolution de demander au ministre d'accorder des patentes à ces personnes sous le plus court délai possible. Ils décidèrent de ne pas faire d'entrées, à moins qu'elles ne fussent acceptées conformément aux dispositions de l'ordre en conseil existant lors de l'établissement primitif—et ils décidèrent que M. Lawrence Clarke, qui représentait leur district dans le conseil du Nord-Ouest, donnerait une copie de leurs résolutions au ministre de l'intérieur, et recevrait sa réponse. M. Clarke le fit, et le ministre répondit le 22 novembre. Le ministre convint, sur preuve satisfaisante, de leur laisser leurs terres aux prix fixés lors de l'établissement primitif. Il convint que les terres prises avant l'arpentage, qui se trouvaient être des terres pour les écoles, seraient conservées aux occupants. Mais il affirma que les termes de l'ordre en conseil du 9 juillet 1879, étaient suffisamment bien connus, attendu qu'il avait été publié dans la *Gazette Officielle*.

Et c'est ainsi qu'un grand nombre de colons établis sur les numéros impairs n'ont pas obtenu une réponse satisfaisante. En autant qu'ils étaient concernés, l'ordre en conseil réservant les sections portant des numéros impairs sur lesquelles ils résidaient restait encore en vigueur. Le ministre a dit qu'il avait suffisamment répondu à leur quatrième résolution dans ses réponses aux trois autres qui les précédaient. Cela n'est pas exact. Les réponses aux trois résolutions précédentes n'avaient aucun rapport aux griefs énumérés dans la quatrième résolution adoptée à l'assemblée de Prince-Albert. La quatrième résolution exposait que plusieurs avaient résidé sur leurs terres et y avaient fait des améliorations, conformément à ce qui est requis pour avoir droit au *homestead* avant que ces terres fussent arpentées, et avant qu'il fût possible de faire des entrées, et qu'ils voulaient faire compter le temps de l'occupation aussi bien avant qu'après l'entrée, et le ministre a refusé avec persistance de comprendre et leurs plaintes et ses propres règlements. Il dit avec arrogance aux colons, qu'il va faire faire une enquête par ses propres officiers, et qu'il prendra telle mesure qui sera d'accord avec la loi. Le 25 janvier 1882, M. Clarke écrit au ministre qu'une assemblée a été tenue le 19, et qu'il a lu en présence d'un nombre de ses constituants, la lettre du ministre; qu'ils sont satisfaits des concessions y contenues, mais qu'ils ont exprimé un profond regret de ce que la loi empêche les pionniers qui ont rempli tous leurs devoirs, avant l'ouverture du bureau local des terres, d'obtenir immédiatement des patentes pour leurs lots, et qu'ils ont la confiance que le ministre, après mûre considération, ferait amender la loi de façon à remédier à cet inconvénient. Le 14 avril, ils sont informés par le département qu'un amendement à la loi des terres est soumis au parlement, indiquant que leurs desirs vont être remplis, et les déficiences dont ils se plaignent rectifiées; mais la conduite subséquente du gouvernement est loin d'être en rapport avec semblable intention. En janvier 1882, de nouvelles instructions émanant du département, autorisant les entrées des sections portant des numéros impairs, mais il paraît que l'agent de Prince-Albert ne les aurait reçus que plusieurs mois plus tard.

Ces instructions ne s'appliquaient qu'à ceux qui avaient rempli leurs devoirs, avant le 9 octobre 1879. Le 12 septembre 1882 le député-ministre écrit à M. Duck: "si le colon fait une demande au bureau des terres pour une entrée dans les trois mois après qu'un avis aura été reçu au bureau principal d'une terre arpentée, l'arpentage ayant été confirmé, et le colon ayant prouvé à l'agent local qu'il était établi et avait fait des améliorations, au temps de la production de telle une demande et qu'il avait obtenu la permission de prendre un *homestead*, il aura droit à sa patente en vertu du paragraphe 11, section 34, de l'Acte des terres du Dominion, sur preuve qu'il a résidé et cultivé pendant les trois ans qui ont précédé sa demande;" mais cet avis ne rencontrait pas

M. MILLER

du tout le cas des colons de Prince-Albert, car bien qu'ils eussent résidé sur leurs terres et les eussent cultivées pendant plus de trois ans avant leur demande, ils n'en avaient pas demandé l'entrée durant les trois mois suivant l'ouverture du bureau, et ils ne l'avaient pas fait parce que le gouvernement avait passé un ordre en conseil élevant le prix des préemptions, et retenant les sections portant des numéros impairs, et qu'ils craignaient de paraître donner leur assentiment à ces règlements s'ils demandaient la permission de faire des entrées ou inscriptions, après avoir été mis au courant de ces faits. Le 25 octobre, M. Duck accuse réception de la lettre du 12 septembre, et fait observer qu'aucun avis n'a été donné dans les trois mois, à raison de l'avis affiché par l'ordre de l'arpenteur général, que les obligations d'établissement ne commençaient à courir qu'à partir de la date de l'inscription ou entrée, et il demanda de nouvelles instructions. A cette lettre, M. Burgess répond le 23 novembre, informant l'agent, que, pour la réception des demandes pour patentes, sa circulaire annule la lettre de l'arpenteur général et qu'elle doit être interprétée conformément à la loi et aux règlements; mais cette explication laisse l'agent dans les ténèbres autant que jamais; car la lettre du député-ministre ne s'appliquait qu'à ceux qui demandent de faire leur inscription après l'expiration du délai de trois mois.

Pour rendre plus claire la conduite tenue envers les colons de Prince-Albert, je résumerai au cas de Miller. Miller s'établit sur certains lots en juin 1882. C'était un colon de bonne foi; mais le bureau avait été ouvert le 21 septembre 1881, et Miller n'obtint son inscription que sept mois après l'ouverture du bureau. Il fit sa demande pour une patente. Il n'y avait ni instructions ni règlements se rapportant à son cas. L'agent en fit rapport au département, et M. Andrew Russell, pour l'arpenteur général, informa l'agent qu'il devait s'occuper de la question, d'après les instructions du département: que s'il y avait trois ans d'écoulés, depuis que Miller avait obtenu son inscription, l'agent était avisé d'inscrire la terre pour patente sur paiement par Miller de \$1.00 par acre pour préemption. M. Burgess écrivit aussi, le même jour, à M. Duck, l'informant que le 19 courant, un ordre en conseil avait été passé, pour permettre d'antidater l'inscription au temps de la demande de façon à couvrir le temps écoulé, pendant l'enquête, où le colon avait le droit, mais pas la permission de faire son inscription en même temps que sa demande. Mais cela ne rencontrait pas le cas de Miller, ni les cas d'une foule d'autres. Le droit de Miller à l'inscription n'était pas mis en question. Il n'y avait pas eu de retard au bureau. Les gens de la colonie avaient décidé de ne pas faire d'inscription tant que certains ordres en conseil n'auraient pas été modifiés. Miller avait résidé sur ses terres, plus de six ans. Il n'y avait pas de doute sur ce point. La difficulté était qu'il n'avait pas fait son inscription dans les trois mois de l'ouverture du bureau. M. Duck accuse réception de la lettre de M. Burgess le 25 novembre, l'informant que sa circulaire ne s'applique pas au cas de Miller; que le bureau des terres n'a été ouvert que depuis 15 mois; et qu'il a besoin de nouvelles instructions. Le 1er février 1883, M. Russell écrit à M. Duck, lui demandant d'envoyer tous les renseignements de quelque valeur, afin que l'on puisse donner des instructions plus complètes pour le cas de Miller. M. Duck se rend à ce désir le 27 février, et il ajoute:

Je pense que la déclaration de Miller est vraie, et que lui et plusieurs autres colons ont été empêchés de demander des patentes pour leurs *homesteads*, dans le temps spécifié au paragraphe 34 de l'acte des terres du Canada, par le fait de l'avis affiché dans ce bureau, comportant que les résidents antérieurs à la date de l'inscription, ne pouvaient pas faire compter leur séjour en acquittement des obligations d'établissement, et que l'avis de ce règlement du chef des officiers en loi de la Couronne, en rapport aux paragraphes 5 et 11 de la section 34, n'avait été reçu à ce bureau qu'après les trois mois durant lesquels on pouvait recevoir les demandes pour des patentes de *homesteads*.

Le 20 mars 1883, M. Andrew Russell écrit à M. Duck ce qui suit:

Comme votre nomination, comme agent des terres du Canada, a été faite en mars 1878, bien que des terres dans votre agence n'aient pas été ouvertes pour la vente ou pour l'inscription comme *homestead* avant le 2 août 1881, si Miller ou n'importe quel autre colon actuel a fait une demande pour inscription entre ces dates, il doit avoir le bénéfice de l'ordre en conseil du 19 octobre 1882, qui autorise la circulaire du 19 de ce mois.

Ainsi vous voyez que Miller était aussi loin que jamais d'obtenir sa patente. Dans le commencement de 1853, les colons de Prince-Albert firent une pétition à la Chambre des Communes, se plaignant de ce qu'aucune patente n'avait encore été émise pour leurs terres; que leurs propriétés avaient pris de la valeur, que les propriétaires et les occupants étaient dans l'impossibilité de les vendre. Les villages et les villes surgissaient de toutes parts; mais on ne pouvait pas bâtir, et les affaires en souffraient. Le 23 avril, M. Lindsay Russell, le député-ministre, fit rapport au ministre que les progrès de la colonie, dus aux lignes projetées de chemins de fer, avaient induit les habitants à demander leurs titres. Le 7 juillet, le ministre transmit le rapport de M. Russell au conseil, et un ordre en conseil l'adoptant fut passé. Le 11 septembre 1883, M. Pearce écrit à M. Walsh, et attire l'attention du ministre sur les deux espèces de réclamations qui se produisent à Prince-Albert, afin que l'on puisse arriver de suite à une décision. Ainsi vous voyez que pendant trois ans le rapport des arpentages n'a pas été fait et que les colons ne pouvaient pas faire leurs inscriptions. Un homme du nom de Moore avait acheté un lot d'un autre homme qui en avait défriché et amélioré plus de 100 acres, et qui avait été en possession pendant plus de sept ans, cependant il ne pouvait pas obtenir sa patente. Lawrence Clarke acheta des terres d'Isbister, en 1877, et fut soumis à semblables ennuis. Il y a eu plusieurs cas analogues à Prince-Albert, Battleford et Edmonton, qui devraient être soumis au bureau des terres et réglés sans retard. M. Pearce, dans sa communication à M. Walsh, dit que: "les parties intéressées demandent maintenant que leurs droits de propriété remontent avant la date de l'inscription." Le bureau, à Prince-Albert a été ouvert avant le 21 septembre 1881. Le règlement requiert que l'inscription soit faite dans les trois mois de cette date. Cinq personnes seulement ont fait l'inscription. Entre deux à trois cents se sont établies en dedans des limites ainsi ouvertes.

L'acte des terres du Dominion, 1879, et aussi 1880, rend obligatoire l'enregistrement des inscriptions dans un délai de trois mois.

Laissez-moi maintenant donner quelques-unes des raisons de ce délai. Je désire appeler l'attention sur ces faits-ci: que dans le district de Birle, deux limites de chaque township ont été déterminées, et les arpentages complétés, pour la plus grande partie, bien qu'ils ne soient pas encore ouverts pour l'inscription; et que, le 7 juillet 1883, M. Walsh demande des instructions à l'égard des instructeurs agricoles dans le district de la Souris. Le 13 septembre 1883, Walsh envoie le rapport de Pearce au ministre de l'intérieur. Pearce demande: "Mais quand les parties intéressées ne se conforment pas à la loi, quant à l'inscription dans un délai de trois mois, n'y ayant rien pour les empêcher d'agir ainsi, puisque l'acte dit clairement que l'inscription doit être faite avant que la demande pour la patente puisse être reçue, est-ce qu'elles ne doivent pas perdre le temps écoulé antérieurement à l'inscription? Dans le cas de ces colons, cependant, il faut prendre ceci en considération. Comme classe, ils sont très peu au courant des règles et des dispositions renfermées dans l'Acte des terres du Dominion." Cette lettre explique bien clairement que l'inscription doit être faite dans les trois mois, et la preuve fournie d'une résidence et d'améliorations antérieures. L'ordre en conseil pourvoit à ce que l'inscription soit antidatée, de façon à couvrir le temps de l'investigation, mais non le temps de l'occupation et des améliorations des terres. Les réclamations des colons de Prince-Albert n'étaient pas couvertes par l'ordre en conseil; le cas de Miller sortait des règles ordinaires. Son

inscription a été faite le 12 avril 1882, sept mois après l'ouverture du bureau. Si on laisse de côté la règle des trois mois, tous, dit M. Pearce, prétendraient qu'ils étaient prêts à faire leur inscription, il y a trois ans, et qu'ils ont droit maintenant à obtenir des patentes. J'ai appelé l'attention de la Chambre sur un ordre en conseil du 19 octobre 1882, et l'on ne doit pas oublier que la grande majorité des colons n'ont pas fait de demande dans le délai des trois mois accordés.

M. McLELAN: Pourquoi?

M. MILLS: Je l'ai dit à la Chambre. Le gouvernement avait demandé \$2 de l'acre, pour les terres de préemption; et cette demande a été faite, quoique les colons eussent occupé les terres adjacentes et eussent droit à la préemption, moyennant \$1. Si le bureau des terres avait été ouvert en temps convenable, un grand nombre d'inscriptions auraient été prises longtemps avant l'ordre en conseil élevant le prix des terres de préemption.

M. McLELAN: Pour quelle raison pouvaient-ils espérer d'obtenir ces terres à \$1 de l'acre?

M. MILLS: Parce que cela avait toujours été la règle dans le Nord-Ouest.

M. McLELAN: Etablie par qui?

M. MILLS: Etablie par le gouvernement.

M. McLELAN: Par quel gouvernement?

M. MILLS: C'était la règle quand nous étions au pouvoir, et quand les honorables députés d'en face l'ont été, jusqu'au mois de juillet 1879.

M. McLELAN: Est-ce que ce n'est pas dans cette lisière de 40 milles, où vous défendiez à qui que ce soit de s'établir, et dans laquelle vous ne vouliez concéder aucun *homestead*, mais à propos de laquelle vous finissiez par dire aux colons: "Vous pouvez aller vous y établir, en payant \$1 de l'acre comptant, et telle autre somme que nous pourrions fixer plus tard?"

M. MILLS: L'honorable monsieur sait que le gouvernement a informé les habitants de Prince-Albert qu'ils ne se trouvaient pas sur la lisière du chemin de fer. L'honorable monsieur sait que les règlements auxquels il fait allusion ne regardent pas Prince-Albert. L'ordre en conseil dont parle l'honorable monsieur, concerne seulement les colons de la partie de la réserve du chemin du Pacifique canadien, dans les limites de la province du Manitoba, dans le voisinage immédiat de Selkirk. L'honorable monsieur n'a qu'à y jeter un coup-d'œil pour savoir exactement à quelles terres particulières il se rapporte. J'ai visité tous les papiers produits devant la Chambre par le gouvernement. Il n'y a rien, du commencement à la fin qui indique que ces terres sont dans la lisière du chemin de fer. Au contraire le gouvernement est informé qu'elles ne s'y trouvent pas, et que ces dispositions ne s'y appliquent pas. Le conseil du Nord-Ouest a pressé le gouvernement d'adopter des mesures immédiates pour déterminer la question des titres de terres en culture depuis plus de trois ans. Une assemblée des habitants de Prince-Albert dont le *Times* de Prince-Albert a donné le compte-rendu, a été tenue, sous la présidence de M. Miller, le 17 octobre, M. Fitzcochrane, agissant comme secrétaire. Laissez-moi appeler votre attention sur ce qui s'est dit à cette assemblée. Les habitants se sont plaints de plusieurs abus dans l'administration des terres; de ce que le gouvernement n'avait fait aucune organisation pour le règlement de leurs affaires intérieures, de ce qu'il n'avait aucunement pris en considération leurs remontrances, leurs prières et leurs mémoires; de ce que les prétendus amendements à l'acte des terres, avaient accru les injustices et les maux dont ils se plaignaient. On verra que jusqu'alors aucune patente n'a été émise. Les terres étaient arpentées, une ville était com-

mencée, des bâtisses étaient construites d'une valeur considérable, et les habitants demandaient la faculté d'hypothéquer leurs propriétés, afin de se procurer de l'argent pour les aider à la conduite de leurs affaires. Mais ils ne pouvaient pas l'avoir, ils ne pouvaient pas offrir de garantie, parce que le gouvernement refusait d'émettre des patentes. Il insistait sur l'observance de la règle que le temps devait courir de la date où l'inscription était faite, et il refusait d'antidater le temps pour améliorations faites par les colons; bien que quelques-uns d'entre eux fussent en possession depuis plus de dix ans. M. Walsh, à la date du 9 octobre, rapporte nombre d'autres cas, et le 10 octobre 1883, il écrit à M. Duck que la lettre de l'arpenteur général était évidemment une fausse interprétation de l'acte, mais seulement quant à ce qui regarde l'opportunité de faire compter comme partie des trois ans requis, le temps de résidence écoulé antérieurement à l'inscription. Il informe aussi M. Duck qu'il n'y a rien dans la lettre de l'arpenteur général qui défende ou même qui détourne les gens de faire leurs inscriptions dans les trois mois après l'ouverture des terres, en fournissant les preuves à l'appui.

Cela est parfaitement vrai. Le gouvernement a pu agir ainsi. Mais qui pouvait espérer que les colons ordinaires du pays, qui n'étaient pas des avocats, en voyant un avis comportant qu'en loi ils n'avaient aucun droit d'antidater leur inscription, iraient contester la validité de la décision du département et insister auprès de l'agent des terres pour lui faire prendre des témoignages. Et parce qu'ils ne l'ont pas fait, on leur refusera l'opportunité de le faire, lorsque le département admet qu'il s'est trompé et que la loi a été mal interprétée. Quelques mois plus tard, le bureau des terres a été informé que ces cas devaient être antidatés, et que l'agent des terres devait prendre des témoignages et s'enquérir du mérite des cas de ceux qui faisaient la demande.

Mais lorsqu'on voulut s'occuper de ces affaires, après une demande formelle, on constata que tous les papiers dans la cause Miller étaient demeurés au département, sans que personne vint y toucher, et M. Miller n'avait pas encore reçu ses lettres patentes, du moins d'après ce que je sais. Je n'ai pas besoin de parler des autres cas. J'en connais un grand nombre, mais ils sont tous de même nature. Les gens se plaignent des réserves à Régina et dans d'autres parties du pays. Ils se plaignent de la réserve de la zone d'un mille; et ce qui indique bien le sentiment du pays, c'est qu'un journal qui appuie généralement le gouvernement, comme d'ordinaire toutes les petites feuilles dans les nouveaux districts, a publié, lors de la rumeur annonçant la démission du premier ministre, comme ministre de l'intérieur, en novembre 1883, un article exprimant la satisfaction que cela lui inspirait. Le journal disait aussi qu'il espérait que le nouveau ministre se dévouerait à l'accomplissement de ses devoirs et se montrerait très apte à cette position.

De fait, les difficultés dont se plaignaient les gens de Saint-Albert au sujet de l'obtention des lettres patentes étaient très insignifiantes de leur nature, bien qu'extrêmement désastreuse dans leur effet. Mais le ministre aurait pu remédier à cela dans cinq minutes. On ne pouvait causer aucune difficulté, aucun mal en se rendant aux vœux des colons; au contraire on aurait obéi à la loi en accédant à leurs demandes. Pourquoi a-t-on exigé la période de résidence de trois ans avant d'accorder un homestead? Simplement pour avoir une preuve de l'intention *bonâ fide* d'occuper la terre. Mais si la personne a occupé la terre trois ans avant qu'elle fût arpentée et qu'elle demande des lettres patentes au gouvernement après l'arpentage, quelle raison y a-t-il de les retenir? Les trois ans qu'elle a passés sur la terre ne sont-ils pas une bonne preuve de son intention de demeurer là comme si les trois ans avaient été passés plus tard? Il y avait des hommes qui avaient été dix ans sur leurs terres. Ils avaient besoin de capitaux, mais ils

M. MILLS

perdaient la chance d'en avoir parce que le gouvernement refusait de remplir ses devoirs. Je dis que l'on a jamais vu un exemple, je ne dirai pas d'incapacité absolue, mais de négligence plus complète dans l'accomplissement d'un devoir public. On ne peut aucunement justifier la manière dont on a traité la population de Prince-Albert et des autres endroits de ce district. On a négligé de s'occuper des réclamations de ces gens; on les a irrités; on les a empêchés de faire des améliorations; en manquant à des obligations, le gouvernement a fait avorter toutes leurs entreprises. Il est aisé de faire l'histoire de cet état de choses. En 1879 les journaux commencèrent à appeler l'attention du gouvernement. Des plaintes s'élevèrent quelque temps après—pas violentes, mais c'étaient des plaintes. On passa à l'exaspération; des assemblées publiques furent convoquées; ensuite la population fit connaître sa détresse et son mécontentement contre le gouvernement. On déclara que l'on avait suscité des obstacles à la colonisation et que l'on avait chassé du pays un grand nombre de gens qui avaient des capitaux.

Le *Bulletin* d'Edmonton, petit journal du Nord-Ouest, publié par un membre du Conseil du Nord-Ouest, déclara qu'il y avait eu une rébellion en Canada en 1837, pour obtenir le redressement de certains griefs; qu'il y avait eu une rébellion au Manitoba en 1870 avant que justice fût rendue au peuple, que l'on avait même commis des meurtres, et que le gouvernement ne devrait pas être surpris si ce système de négligence et de mauvaise administration provoquait des difficultés au Nord-Ouest. Le *Times* de Prince-Albert, commentant la déclaration du *Bulletin* d'Edmonton, dit que "cela venait d'un membre du Conseil du Nord-Ouest." Je dis que ces plaintes, ces représentations, ces pétitions, ces rapports d'assemblées publiques, ces articles de journaux, arrivèrent tous à l'attention du gouvernement. Ils commencèrent en 1881 avant que le bureau des terres eût été ouvert. C'est à la suite de ces plaintes et de ces représentations que le bureau des terres fut ouvert à Prince-Albert, trois ans plus tard qu'il n'aurait dû être ouvert. Depuis ce moment jusqu'à la rébellion, le peuple fit des représentations et des plaintes, mais ces griefs ne furent pas redressés. Les demandes du peuple sont raisonnables; elles montrent combien peu il aurait fallu de la part du gouvernement pour satisfaire ces gens; cependant ce peu de choses n'a pas été fait, et ces mêmes fautes administratives qui avaient provoqué les Métis à la rébellion, qui avaient excité les sauvages, avaient aussi produit du mécontentement au sein de la population blanche du Nord-Ouest.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que j'entre davantage dans ces détails. Je pourrais citer une foule de cas à part celui de Miller, si cela était nécessaire; je prends celui-là comme exemple, et je dis que cette politique ne peut être justifiée; et si la Chambre refuse de voter en faveur de la proposition de l'honorable député de Durham-Ouest elle manquera à son devoir envers le Nord-Ouest et envers les électeurs qui ont créé ce parlement, je dis que les cas que j'ai signalés à l'attention de la Chambre indiquent une mauvaise administration. Je dis que les députés de la droite ont commis des fautes grossières dans l'administration des affaires publiques du pays, et que leur conduite est dénoncée comme elle doit l'être dans la résolution qui nous est soumise. Les députés qui voteront contre cette résolution déclareront que la population blanche du Nord-Ouest n'avait aucun sujet de plainte; ils déclareront que le gouvernement avait traité avec justice et équité les Métis et les habitants de race blanche de cette partie du pays; ils déclareront que ces gens n'avaient aucune raison de formuler des griefs; mais s'ils font cela, ils voteront contrairement aux faits que peuvent constater tous les députés qui examineront les documents qui nous sont soumis.

M. ROYAL: On a dit beaucoup de choses sur cette question pendant ces deux derniers jours; on l'a considérée

à différents points de vue, et je crois qu'il convient que les députés de la province du Manitoba offrent quelques considérations sur les causes éloignées ou immédiates qui ont amoné les troubles dont nous venons de voir la fin. Dans un pays nouveau, où les constitutions sont nouvelles, ces institutions sont soumises à une épreuve suprême, quand une partie du peuple prend les armes afin d'avoir quelques remèdes à ses griefs. Ces griefs peuvent être réels ou imaginaires; mais lorsqu'il y a un sentiment unanime qui pousse les différentes parties de la même société à prendre les armes pour défendre la majesté de la loi et les institutions du pays, et pour rétablir la paix et l'ordre, je crois que les institutions de ce pays, si jeune qu'il puisse être, sont d'une nature durable. Dans le cas actuel, nous avons vu que dès que le peuple du Canada a été appelé à appuyer la majesté de la loi et à maintenir les liens qui existent entre les différents membres de cette Confédération, c'est-à-dire, entre toutes les provinces ayant un intérêt commun à maintenir l'existence du Canada, la manière dont on a répondu à cet appel a fait voir que chaque personne et chaque famille dans la confédération canadienne était prête à contribuer au maintien de la vitalité de nos institutions.

Lorsque nous avons vu la fleur de notre jeunesse dans toutes les provinces du Canada répondre à cet appel aux armes, je crois que nous avons eu une preuve de cet enthousiasme à défendre les institutions d'un pays qui est essentiel à une nationalité, et, M. l'Orateur, je crois que ces troubles auront un bon effet en démontrant qu'il y a un esprit national dans tout le Canada. Maintenant que quelques-uns de nos volontaires ont versé leur sang pour le maintien de la loi et de la constitution du Canada, je crois qu'il est du devoir de ce parlement de rechercher les causes de ces troubles. Ce parlement doit s'enquérir de tous les maux qui arrivent dans le pays; il doit examiner toutes les questions publiques qui se présentent. Je crois qu'il convient naturellement que le parlement examine maintenant la cause de ces troubles, et que nous qui venons de la province du Manitoba, et qui sommes censés connaître quelque chose au sujet du peuple du Nord-Ouest et des causes du récent soulèvement, nous pouvons avec raison exprimer nos opinions sur la question. L'opinion que j'ai à exprimer ce soir, M. l'Orateur, repose sur l'expérience que j'ai acquise pendant les 15 ou 16 années que j'ai passées au milieu de cette population. Depuis que je demeure dans cette partie du pays, depuis 1870 jusqu'à ce jour, les circonstances m'ont familiarisé particulièrement avec les sentiments de cette population métisse dont on a tant parlé dans le cours de ce débat. Mon opinion est que parmi les causes qui ont produit le récent soulèvement, il y en a qui sont tellement éloignées qu'aucun gouvernement n'aurait pu en empêcher l'effet. Parmi ces causes, je citerai d'abord le fait que l'on a refusé une amnistie en 1870, et par amnistie j'entends une amnistie complète pour tout ce qui avait eu lieu jusqu'au 5 juillet 1870. En outre, je dis que la distance qui sépare ce pays de l'ouest de l'ancien Canada a beaucoup à faire avec l'administration des affaires du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Nous savons très bien qu'à cette époque, les communications étaient très lentes.

Nous savons qu'il fallait d'ordinaire 3 ou 4 semaines pour aller de cette partie-ci du Canada à Winnipeg, et qu'il résultait de cela que les chefs des départements ne pouvaient pas exercer un contrôle suffisant sur des subalternes qu'ils envoyaient dans ce pays lointain administrer nos lois ou mettre à effet la politique du gouvernement fédéral. Une autre cause, mais une cause éloignée et qui échappait absolument à la puissance du gouvernement, c'est le fait qu'on ne connaissait pas suffisamment le caractère de la population du Nord-Ouest à l'époque de la cession de ce pays au Canada en 1870. On n'attachait aucune importance quelconque à cette population dans la cession; et même lorsque le Canada acheta les territoires du Nord-Ouest, aucune mention ne fut faite, au moins de la part de

la compagnie de la Baie-d'Hudson, de l'existence d'une population parfaitement organisée dans le Nord-Ouest, et ceci, je crois est une des causes qui ont produit non seulement les troubles de 1870 mais ceux de cette année. Je vais traiter cette question aussi brièvement que possible, aussi brièvement qu'il est possible de traiter une question aussi importante. La question demande une pleine discussion, et il n'est pas étonnant que quelques-uns de nos collègues aient passé 5 ou 6 heures à la discuter. Je vais traiter la question à un point de vue indépendant; un membre indépendant de cette Chambre peut dire quelque chose que ne pourrait pas dire un membre du gouvernement. Je suis pleinement disposé à tenir compte de tout ce qu'on a fait pour le peuple et pour la prospérité future de cette région éloignée du Canada; mais en même temps je suis disposé à critiquer d'une manière indépendante les mesures qui ont donné lieu aux troubles actuels.

Je dois dire que la politique de la présente administration a eu 3 résultats: 1° L'organisation de ces territoires éloignés; 2° Elle a induit à venir ici des immigrants non seulement des provinces de l'Est, mais aussi de l'Angleterre et de quelques autres parties de l'Europe; 3° Elle a consolidé le pays que nous habitons.

A ces points de vue, je puis dire que cette politique a été heureuse. J'ai dit que l'on avait ignoré le caractère de la population du Nord-Ouest en faisant les négociations qui ont abouti à la cession de ces territoires au Canada. C'était une opinion répandue parmi nous qu'il n'y avait au Nord-Ouest d'autres peuples que les Métis, espèce de sauvages qui n'avaient pas d'idées de nos institutions politiques, pas d'existence sociale et pas d'avenir; une population, de fait, qu'on pouvait ignorer sans lui causer le moindre inconvénient à elle ou au gouvernement ou aux provinces de l'Est. Je me propose de démontrer ce soir qu'il y avait une nationalité établie sur les rivages de la rivière Rouge et de l'Assiniboine à l'époque de la cession de ce territoire au Canada. Si nous remontons à l'époque où ces territoires ont eu d'abord une existence politique ou commerciale dans l'histoire de cette partie de l'Amérique du Nord, nous voyons qu'en 1670 le roi Charles II accorda une charte à un certain nombre de marchands et d'aventuriers qui voulaient faire le commerce sur les rives de la baie d'Hudson. On donna à ces marchands un monopole au commerce de toute cette région dont les eaux s'écoulent dans la baie d'Hudson. On fit ce commerce avec succès pendant un certain nombre d'années. En 1731 Gauthier Varennes de la Verandry, Canadien français, né à Trois-Rivières, ayant un permis du roi de France de l'époque, prit la route de l'ouest du lac Supérieur et de la rivière Rouge. Gauthier Varennes de la Verandry était accompagné de ses fils et de quelques-uns de ses compatriotes de la province de Québec, alors la Nouvelle France. Quelques années plus tard, il remarqua en même temps que le gouvernement et les marchands qu'il y avait lieu d'espérer faire un commerce très prospère avec ces tribus sauvages avec lesquelles il s'était mis en rapport ainsi que ses associés, et ce commerce fut établi et devint en effet très prospère.

Dans le cours des événements en 1763, eut lieu le traité de Paris par lequel tout le pays qu'on appelle aujourd'hui le Canada, alors la Nouvelle-France, fut cédé à la couronne d'Angleterre. Cela n'arrêta pas le trafic que faisaient les commerçants de la province de Québec dans ces territoires éloignés; mais ce ne fut qu'en 1714 que la compagnie de la Baie-d'Hudson remarqua que ces commerçants de la province de Québec avaient grandement empiété sur les privilèges qui leur avaient été accordés. Jusqu'alors, les agents de la compagnie de la Baie-d'Hudson avaient cherché à faire ce commerce avec les tribus qui venaient vendre leurs marchandises dans les eaux que reçoit la baie d'Hudson. Il semble qu'ils n'avaient pu concevoir qu'ils auraient pu faire le commerce avec les tribus sauvages qui vivaient sur les rivages de quelques-unes des rivières tributaires de

celles qui se jettent dans la baie d'Hudson ; mais en 1774, d'après les historiens, la compagnie de la Baie-d'Hudson vit que les commerçants qui lui faisaient la concurrence, la soumettaient à des difficultés très sérieuses, et vu le succès que ces gens obtenaient en rencontrant les sauvages sur leurs routes aux fabriques de la compagnie de la Baie-d'Hudson, elle crut de son devoir de protéger ses intérêts en établissant des forts intérieurs aux endroits où ses adversaires avaient jusqu'alors poursuivi leurs opérations sans être beaucoup inquiétés. Cette concurrence dégénéra en une guerre réelle entre la compagnie et ces commerçants indépendants, approvisionnés par des marchands de Montréal, Trois-Rivières et Québec. Afin d'être plus unis et plus puissants, ces différents négociants décidèrent de former une compagnie qu'on appela la compagnie du Nord-Ouest, et qui fut organisée à Montréal en 1783. Pour vous donner une idée du trafic important qui se faisait alors, je puis vous dire que cette année-là, le nombre de ceux qui faisaient le commerce dans les intérêts de la compagnie du Nord-Ouest dans les territoires du Nord-Ouest s'élevait à 5,000. Cela vous donne une idée de l'importance du trafic qu'on faisait en opposition à la compagnie de la Baie-d'Hudson, et ces 5,000 employés à faire le commerce avec les sauvages à l'ouest du lac Supérieur nous indiquent en même temps l'origine la plus éloignée de la population métisse.

La plupart de ces gens ont été importés de la province de Québec et ont donné naissance à cette classe bien connue de trappeurs et de *coureurs des bois* dont la vie a fait le sujet de beaucoup de romans que plusieurs des membres de cette Chambre ont sans doute lus. Cooper, par exemple, a donné dans quelques-uns de ses romans, les portraits les plus frappants de cette vie à la fois romanesque et agréable à tout homme qui aime les aventures. Il est naturel de supposer que de ces 5,000 personnes quelques-unes sont établies ou au moins ont passé la plus grande partie de leur vie dans ces territoires éloignés ; il n'y a aucun doute que ces gens ont formé des unions avec les seules femmes qu'on pouvait alors trouver dans cette partie du territoire, et de ces unions naquit la race des Métis. Les forts de la rivière Rouge et ceux de l'Assiniboine ainsi qu'à l'ouest devinrent alors les quartiers généraux des postes de commerce de l'intérieur des deux compagnies. Les postes sur la rivière Rouge, surtout à la jonction de la rivière Rouge et de l'Assiniboine devinrent de la plus haute importance, et par suite de leur position isolée des diverses circonstances se rapportant à ce commerce, ils ont été le théâtre principal des luttes qui ont eu lieu entre la compagnie de la Baie-d'Hudson et la compagnie de commerce du Nord-Ouest. La rivalité entre ces deux compagnies est devenue si forte que plus d'une fois le sang a été versé. Cette période de l'histoire des territoires du Nord-Ouest—je veux parler de toute la région située à l'ouest du lac Supérieur—nous conduit à la première tentative faite pour établir des colons dans cette partie éloignée du Canada. Cela eut lieu en 1811.

Cette tentative fut faite par lord Selkirk. Il était actionnaire de la compagnie de la Baie-d'Hudson, et je suppose qu'à son point de vue, en établissant une colonie sur les bords de la rivière Rouge à la jonction des rivières Rouge et Assiniboine, le point le plus important, il pensait que la compagnie de la Baie d'Hudson pourrait obtenir un certain nombre d'employés parmi les colons, ce qui lui permettrait de lutter avec plus d'avantages contre la compagnie canadienne du Nord-Ouest. Cette année-là lord Selkirk a fait venir du comté de Sutherland, Ecosse, un certain nombre de familles. Maintenant, M. l'Orateur, tous les historiens sont unanimes à déclarer, que bien que ce fut dans l'intérêt de la compagnie de la Baie-d'Hudson d'établir une colonie sur ces terres, l'établissement de cette colonie donna lieu à des hostilités avec les sauvages et avec la compagnie du Nord-Ouest. Ces colons étaient considérés comme des envahisseurs par les compagnies rivales et les sauvages. Les sauvages étaient exaspérés parce qu'on prenait une si grande

partie de leur territoire pour les fins de l'agriculture. Cet état de choses empira, et les propriétés ont été détruites. Je suppose que plusieurs des membres de cette Chambre ont entendu parler de la compagnie du Nord-Ouest. La rivalité entre cette compagnie et les indigènes a causé bien des troubles. Les colonies ont été attaquées, des forts ont été pris, des hommes ont été capturés, et il y a eu des pertes de vies ; nous avons entendu parler de ces troubles durant ce débat sur la question des frontières. Le titre à la propriété des Métis est en rapport avec l'établissement de cette colonie sur les bords de la rivière Rouge. Lord Selkirk a dû traiter avec les sauvages afin d'obtenir une possession paisible du territoire sur lequel on voulait former une colonie. Le traité fait alors avec les sauvages établissait que tout en mentionnant certaines limites géographiques, tout ce territoire qu'on pouvait apercevoir entre les deux pattes d'un cheval en lui regardant sous le ventre devrait lui appartenir, et la même quantité de territoire devrait être cédée aux sauvages à certaines conditions. Voici ce que je trouve à ce sujet dans les livres de Morris—"Les traités du Canada avec les sauvages du Manitoba, le Territoire du Nord-Ouest et Kéwatin :

En l'année 1817 le comte de Selkirk a visité son vaste domaine, et est entré en négociations avec les tribus sauvages pour l'extinction de leur titre concernant une certaine étendue de terrain décrite comme suit :

Toute cette partie de terrain qui touche à la rivière Rouge et à l'Assiniboine commençant à l'embouchure de la rivière Rouge et s'étendant le long de cette rivière jusqu'aux Grandes Fourches, à l'embouchure de la rivière du Lac Rouge et le long de la rivière Assiniboine jusqu'à la rivière aux Rats-Musqués, autrement nommée rivière des Champignons, et s'étendant à une distance de six milles du fort Douglas de chaque côté, ainsi que du fort-au-Chevreuil et des Grandes Fourches, et en d'autres endroits ayant une largeur de deux milles anglais en arrière des rives de la rivière.

Les sauvages qui habitaient alors cette région étaient connus comme appartenant à la tribu des Chippewa ou Sautaux et Killistine ou Cris. On leur fit comprendre l'étendue de terrain qu'ils cédaient en leur disant qu'elle s'étendait à une distance à laquelle on pouvait voir en dessous du ventre d'un cheval ou à la plus grande distance à laquelle on pouvait apercevoir un cheval sur le niveau de la prairie. On devait donner à chaque tribu annuellement en paiement pour ce terrain, cent livres de tabac vendable.

Le traité a été signé par lord Selkirk et cinq chefs sauvages qui y ont mis leurs signatures en faisant des portraits des animaux d'après lesquels ils étaient nommés ; nous en trouverons un *fac simile* ailleurs. La cession était faite au roi George Trois. En même temps que ce traité une carte a été dressée qui démontrait que le terrain cédé s'étendait aux Grandes Fourches qui font maintenant partie du territoire des États-Unis.

En 1836 la Compagnie de la Baie-d'Hudson a racheté tout ce terrain des héritiers de lord Selkirk pour la somme de £24,000, en s'engageant de respecter les droits des colons qui avaient acheté des terrains de 1811 à 1836. Maintenant, en autant que nous pouvons juger d'après tous les récits historiques, c'est là l'origine des titres à la propriété que les Métis réclamaient de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et que le gouvernement canadien a entrepris de leur garantir par l'acte du Manitoba de 1870. En 1817 les forts de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ont été pris. La Compagnie du Nord-Ouest de Montréal a travaillé avec énergie pour surmonter la compétition faite par la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et c'est à cette époque qu'ont eu lieu les plus grands troubles dans ce pays. En 1816 une bataille eut lieu sur les bords de la rivière Rouge, un peu plus loin que l'endroit où se trouve maintenant située la ville de Winnipeg ; c'est à cette bataille que le gouverneur Semple, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et 26 de ses hommes ont été tués par les hommes employés par la Compagnie du Nord-Ouest. On croyait alors que la Compagnie de la Baie-d'Hudson avait perdu ses droits sur le territoire au sud et au sud-ouest du Manitoba. Mais l'année suivante lord Selkirk est arrivé de Montréal avec une partie du régiment des Murons et a repris tous les forts. Durant ces troubles, causés par les rivalités de la compétition, le commerce est devenu très chancelant et les deux compagnies ont été fortement menacées de la banqueroute ; en 1821, une combinaison fut effectuée, les deux compagnies s'unirent et celle du

Nord-Ouest disparut. J'ai fait allusion à cette hostilité entre les deux compagnies afin de démontrer que la Compagnie du Nord-Ouest de Montréal avait coutume de faire venir tous ses employés de la province de Québec. Plusieurs de ceux qui étaient à son emploi se sont établis dans les parties éloignées du territoire.

D'un autre côté la compagnie de la Baie-d'Hudson faisait venir la plupart de ses employés d'Ecosse ou des îles Orkney; et lorsque les deux compagnies ont été unies plusieurs de ces gens se sont trouvés sans emploi, et c'est de là que datent les premières colonies agricoles dans cette région. L'union entre les employés de la compagnie du Nord-Ouest et les femmes sauvages a été l'origine première des Métis. C'est vers cette époque que lord Selkirk, avec les idées d'un homme d'Etat et le fondateur d'un peuple, — car après tout il peut être considéré comme un des fondateurs de ce pays, — lord Selkirk mettant de côté ses propres idées religieuses a demandé à l'évêque catholique de Québec d'envoyer des prêtres afin d'établir des paroisses de Métis canadiens français dans les colonies qu'il avait fondées sur les bords de la rivière Rouge et de l'Assiniboine. En 1818 les révérends MM. Provencher et Dumoulin ont été envoyés à ce territoire par l'évêque de Québec. Et, M. l'Orateur, lord Selkirk, lorsqu'il a été requis de le faire, n'a pas hésité un instant de fournir à ces prêtres les moyens de bâtir une église, de leur donner les moyens de subsistance, et de propager leur foi parmi les gens de ce pays; il leur aida à former des paroisses à côté des colonies écossaises qu'il avait établies dans ce territoire. Ce n'est que deux ans plus tard que le révérend M. Provencher visita le pays. En 1822 Saint-Boniface devint le noyau d'une vaste colonie.

Comme je viens de le dire lord Selkirk avait amené avec lui ce qui restait du régiment des Murons. Ce régiment était un de ces régiments étrangers qui avaient fait le service sous la couronne d'Angleterre durant les guerres continentales de 1812. Une partie du régiment avait été envoyé au Canada et lord Selkirk, avec la permission des autorités avait engagé les services de quelques-uns d'entre eux pour aller lui aider à reprendre possession des forts qui avaient été pris par la compagnie du Nord-Ouest.

Ce régiment était composé en grande partie de soldats Suisses et Allemands. Quelques-uns de ceux qui accompagnèrent lord Selkirk ont pris des terres et se sont établis dans la province de Saint-Boniface; c'est-à-dire dans le territoire situé à l'est et presque vis-à-vis le fort Douglass, qui se trouve compris dans les limites de la ville de Winnipeg, et ces colons ont formé la paroisse de Saint-Boniface. J'ai été surpris d'apprendre comment on est arrivé à donner à ce diocèse le nom de Saint-Boniface. Le révérend Père Provencher, qui est ensuite devenu évêque de ce territoire, en voyant tant d'Allemands et de Suisses établis en cet endroit a donné à cette partie du territoire le nom de Saint-Boniface, qui est le nom d'un saint d'Allemagne. Nous savons aussi qu'il y a un petit ruisseau à l'est de Saint-Boniface qui se jette dans la rivière Rouge; ce ruisseau est connu sous le nom de ruisseau Allemand. Sur les bords de ce ruisseau et en cet endroit se trouve l'emplacement d'une église; il y avait alors en cet endroit une colonie et une paroisse populeuse et florissante, et Mgr Provencher lui a donné le nom de diocèse de Saint-Boniface. Malheureusement ces soldats suisses et allemands ne demeurèrent pas longtemps dans cette colonie. Quelques-uns, la minorité, épousèrent des Métis françaises, et de ces unions jusqu'à ce jour naquirent des familles nombreuses; mais la plupart des soldats quittèrent le pays, pensant sous les circonstances faire mieux, en allant aux États-Unis ou en retournant au Canada.

A cette époque, 1822, nous avons pour la première fois une population fixe dans l'histoire du territoire. Cette population était formée d'abord par les Écossais qui avaient été amenés d'Ecosse par lord Selkirk; deuxièmement des descendants et des familles de ces Écossais et des Allemands

du régiment des Murons; troisièmement des Métis qui provenaient de l'union des canadiens-français et des femmes sauvages. Il y avait donc trois éléments dans la population alors existant dans les territoires du Nord-Ouest. Dans ces arrangements avec la compagnie de la Baie-d'Hudson, lord Selkirk avait stipulé qu'il donnerait un certain montant à cette compagnie et s'engageait à établir, je pense, 1,000 familles dans l'espace d'un certain nombre d'années, et alors la compagnie pourrait reprendre possession de ses terres et les colons devaient s'adresser à la compagnie pour avoir leurs titres. En 1783, 5,000 personnes s'occupaient de ce commerce prospère et le plus lucratif de la compagnie du Nord-Ouest. Les membres de ces familles qui voyaient une colonie implantée sur les bords de la rivière Rouge, où une église était construite et des maisons d'éducatons établies, émigraient à cet endroit éloigné de l'ouest; et après avoir quitté le service de la compagnie de la Baie-d'Hudson ils s'établirent avec leurs familles dans l'importante paroisse de Saint-Boniface. Telle est l'origine de la nation des Métis dans le territoire du Nord-Ouest, et je dis qu'un sang plus noble et une meilleure parenté ne pouvait donner naissance à cette nation. Les prêtres que lord Selkirk avaient fait venir avec la permission de l'évêque de Québec durent s'occuper des maisons d'éducation; et dans la suite des temps des Sœurs de charité, des Sœurs dévouées à l'éducation, furent amenées de ce pays par les prêtres de la province de Québec.

Ces familles métisses, écossaises ou descendant du régiment des Murons, sont des Métis et ont eu à une certaine époque et jusqu'en 1840, autant de facilités qu'elles auraient pu en avoir dans la province de Québec ou en toute autre province du Canada. Maintenant, M. l'Orateur, après que ces familles furent établies dans des paroisses, ces paroisses commencèrent à s'accroître et donnèrent naissance à beaucoup d'autres. Après que la paroisse de Saint-Boniface se fut accrue ou vit naître les paroisses de Saint-Vital, Saint-Norbert, Saint-Charles, Saint-François Xavier, Saint-Paul et autres, nous les avons vues s'accroître et s'améliorer. La population étant sous le régime de la compagnie de la Baie-d'Hudson, avait sa propre existence particulière. Comme vous pouvez en juger, ces gens se livrèrent à l'agriculture, et comme il n'y avait pas de marché pour écouler le surplus de leurs produits ils se livrèrent aussi à la chasse. La chasse du bison était pour ces gens une source de profit ainsi que pour la compagnie de la Baie-d'Hudson, et cette dernière les encourageait à faire la chasse autant que possible. Il n'y avait pas de monnaie courante dans la colonie. Il n'y avait que des billets promissaires émis par la compagnie de la Baie-d'Hudson, rachetables par des billets d'échange à 60 jours de vue, sur le gouverneur, le député-gouverneur ou le commissaire de la Baie-d'Hudson à Londres. J'ai vu de ce papier-monnaie qui existait dans les territoires en 1870. Il paraît que le billet était d'autant plus grand que le montant y mentionné était plus petit. Les gens donnaient le nom de couverte à un billet d'un chelin à cause de ses grandes dimensions et ces billets diminuaient en grandeur à mesure que le montant augmentait. Les billets de £5 étaient très petits et étaient à peu près de la grandeur de nos billets de banque actuels.

Comme ces gens ne pouvaient récolter sur leurs terres que ce qu'ils pouvaient consommer ou vendre, ils devaient, sur une vaste échelle, se livrer à la chasse pour obtenir la viande qui leur était nécessaire, et leurs semences terminées vous voyiez la plupart de ces gens s'organiser pour la chasse au bison. Règle générale, un prêtre les accompagnait et ils formaient des camps de 500 à 1,500 personnes. Comme on pouvait s'y attendre, ces sorties avaient une grande influence sur le caractère de ce peuple, et leurs principaux traits caractéristiques ont en grande partie dérivé de là. Lorsqu'ils partaient pour les plaines, ils revenaient avec leurs voitures chargées de la meilleure viande, et après avoir terminé leurs récoltes et vendu ce qu'ils pouvaient

vendre, ils avaient tout ce qu'il leur fallait pour l'automne et l'hiver. Lorsque ces gens se trouvaient sur les plaines, ils se trouvaient, sans doute, parmi les tribus sauvages, qu'ils devaient combattre de temps en temps.

En effet, M. l'Orateur, à cette époque, et jusqu'à une époque très récente, les Métis étaient la terreur des tribus sauvages qui habitaient ces plaines, et entre autres exemples nous avons une rencontre qui eut lieu en 1852 sur le Grand Coteau du Missouri, où 67 Métis se défendirent pendant deux jours contre 2,000 Sioux. Et lorsque je suis allé au Manitoba il y a environ quinze ans, j'aimais beaucoup à entendre raconter cette aventure par un témoin oculaire de la bataille. Mgr Lafleche, évêque de Montréal, qui était alors missionnaire au Nord-Ouest, était présent à cet engagement. Je pense qu'il a été blessé et qu'il est demeuré infirme jusqu'à ce jour. En considérant le mode d'existence de ce peuple, la constitution du pays, la distance qui séparait ces colons des autres êtres de l'univers, nous pouvons nous faire une idée des traits caractéristiques de cette nation. Ce qui les caractérisait surtout c'était leur esprit d'indépendance et leur confiance en eux-mêmes. Chacun devait prendre soin de lui-même, et un Métis avec sa femme dans les plaines était aussi indépendant et aussi certain d'avoir tous les besoins de la vie qu'un citoyen de nos villes ou cités. Avec sa famille, son fusil et son cheval il n'avait besoin de personne pour lui aider à obtenir les choses nécessaires à la vie pour lui-même et sa famille. Comme je l'ai dit, ils étaient isolés du reste du monde. Ils étaient à 500 milles de la tête de ligne du chemin de fer américain le plus rapproché. Ils étaient à 60 jours de marche de la province du Canada, et ils avaient eux-mêmes subvenu à leur existence.

Nous avons vu l'origine des métis, nous avons vu l'origine de leurs droits à la propriété, et depuis 1822, alors que les premiers établissements furent fondés sur les rives de la rivière Rouge, jusqu'en 1858, alors que le monopole exercé sur le commerce par la compagnie de la Baie-d'Hudson cessa d'exister, on fut témoins du développement d'une nationalité. Car ce fut une nationalité distincte sous tous les rapports. De leurs ancêtres ils ont beaucoup des vertus des races dont ils descendent, et de leurs alliances avec des sauvages, ils ont, comme de raison, hérité de beaucoup des traits caractéristiques des sauvages. Eh bien, M. l'Orateur, on aurait tort de croire que ces gens n'avaient aucune idée des institutions politiques. Ils étaient sous l'autorité de la compagnie de la Baie-d'Hudson, qui était éminemment et essentiellement une compagnie de commerce; et la compagnie de la Baie-d'Hudson n'était pas la compagnie pour offrir aux colons une partie des territoires qui lui avaient été octroyés par Charles II. Cependant, lorsque commença la colonie, les mêmes institutions lui furent accordées: et quelles étaient-elles?

Les pouvoirs législatifs et exécutifs reposaient dans la personne des gouverneurs et dans le conseil de la colonie d'Assiniboia, comme on l'appelait, jusqu'en 1870, alors que ces territoires ont été annexés au Canada. Les conseillers étaient au nombre de dix-sept, quoique après leur nombre s'éleva à vingt et un. Ces conseillers, ainsi que le gouverneur de la colonie, étaient nommés par le comité de la compagnie de la Baie-d'Hudson; et, remarquez bien, la représentation était alors un des principaux traits caractéristiques des institutions politiques du pays. Les conseillers étaient choisis comme représentant toutes les différentes classes de l'établissement. Les représentants étaient choisis par les directeurs de la compagnie de la Baie-d'Hudson, parmi les différentes nationalités existant dans la colonie—Métis, Ecossais, Français et d'origine étrangère. Le recorder, ou le magistrat du territoire, les deux évêques, l'évêque catholique et l'évêque anglican, représentant les sectes religieuses existantes, étaient nommés conseillers. Conséquemment, lorsque nous voyons dans la presse, et lorsque l'idée se répand parmi la population du Canada, que ces gens, en 1871, n'avaient aucune idée des institutions politiques, l'opi-

M. ROYAL

nion publique a été grandement déçue et trompée. On leur donna les institutions représentatives, parce qu'ils avaient un grand sens de justice, et tous leurs droits, leurs privilèges, les traits caractéristiques, les tendances de leur nationalité furent représentés dans ce conseil. De là, nous devons conclure qu'ils avaient une idée juste du gouvernement politique et savaient que leurs droits politiques seraient respectés lorsque eut lieu la cession de leur pays au Canada.

Maintenant, nous sommes presque surpris que cette population aurait existé pendant 50 ans sans aucune organisation ou judiciaire ou politique. J'ai expliqué ce qu'étaient les institutions politiques. Le pouvoir judiciaire était aussi simple et sommaire, et suffisait pour rencontrer les besoins de cette population. Cette population avait des idées religieuses très prononcées, et vous savez, M. l'Orateur, que cette vie rude engendre de hauts sentiments de moralité; et la moralité existe dans ce peuple, dont la vie est morale et frugale et n'est pas entachée du luxe, que, chez nous, nous appelons civilisation. Leur système judiciaire se composait d'un recorder, ou magistrat, et de magistrats inférieurs. Le recorder était nommé par la compagnie de la Baie-d'Hudson à Londres et avait un siège au conseil, où il remplissait des devoirs semblables à ceux des procureurs-généraux des vieilles provinces; de fait, le recorder était l'aviseur légal de ce conseil. Ils avaient le système du jury complet, personne ne pouvait être jugé si ce n'est par ses concitoyens, et l'histoire de ce temps-là nous dit que c'était le cas. On peut dire que cette population n'avait pas l'idée de notre haute civilisation.

Eh bien, M. l'Orateur, sur ce point il peut y avoir divergence d'opinions. Cependant, par les règlements passés par ce conseil, la vente des liqueurs enivrantes aux sauvages était strictement défendue et était punie des peines les plus sévères. L'octroi de licences—et je suis sûr que cette nouvelle sera très agréable aux prohibitionnistes de cette Chambre—était aussi sujette à règlement et accompagné de beaucoup de formalités. Je crois que nous, des provinces de l'Est, pouvons emprunter à cette législation bien des traits qui nous seraient très utiles. De fait, après la formation de la province du Manitoba, le gouvernement de cette province ne pouvait faire mieux que de s'assimiler les règlements mêmes qui furent faits par le conseil d'Assiniboia. Sous cette organisation sociale et politique, ce peuple vécut et augmenta pendant près de quarante ans. Il n'y avait aucunes dissensions politiques parmi eux; ils étaient sous un gouvernement paternel, qui suffisait à toutes leurs exigences, qu'ils fussent cultivateurs ou chasseurs des prairies. Pas d'avocats, pas de journaux, pas de démagogues, pas de politiques, pas de grits.

M. HACKETT: L'absence de ces derniers était une bénédiction.

M. ROYAL: Sans aucun doute, une grande bénédiction. Ils n'avaient aucune communication avec le reste de l'univers; leur isolement complet les empêcha de goûter au luxe de notre civilisation, mais rendit la population pleine d'entente, unie, sobre et bien convaincue que la liberté n'est praticable qu'avec une somme de protection correspondante, et que pour rendre justice aux différents intérêts il faut une certaine représentation des différentes classes, dans un pays obligé de se protéger contre les incursions des sauvages. L'esprit de ce peuple était élevé et confiant en lui-même. Ce pays était regardé comme leur appartenant, car ils devaient le défendre seuls, et il est remarquable que ces populations, de 12,000 à 15,000 âmes, aient eu à se défendre contre les puissantes tribus de guerres de l'ouest.

La compagnie de la Baie-d'Hudson n'avait qu'un intérêt, celui de faire de l'argent et de retirer le plus de profits possibles par année du commerce des pelleteries. La compagnie a encore eu le monopole du commerce de 1838 à 1858, et telle était la condition de ce peuple, vivant en harmonie, ayant besoin de peu, et étant satisfait. De fait, l'existence

de ce peuple serait une étude très intéressante pour tout écrivain ou économiste politique. Ils n'avaient pas d'exportations, leurs produits étaient achetés sur le marché du lieu, et en outre, ils avaient une circulation d'un certain caractère seulement.

En 1850, l'abolition du monopole induisit plusieurs commerçants américains et quelques aventuriers canadiens, à aller de Saint-Paul, à ce territoire. La civilisation n'était pas ce dont bien des fois nous vantons. Elle pouvait être plus grande si par civilisation nous entendons le plus grand degré d'ordre possible, de bonheur dans toutes les classes de la société; si par civilisation nous entendons une communauté si bien régie que la loi semble poser légèrement sur chacun, et est respectée par tous si par civilisation nous entendons un peuple où l'autorité est respectée, la famille vigoureuse et unie, les besoins peu nombreux, et satisfaits aisément; si par civilisation nous entendons une société où tous les membres aiment leur pays, combattent pour sa défense, respectent ses institutions, et ne jettent pas un œil d'envie sur les autres nations et les autres pays; si par civilisation nous entendons un peuple attaché à sa religion, un peuple dont les manières, les récréations sociales, et les amusements prouvent un haut degré de moralité, de bienfaisance mutuelle et de simplicité; si par civilisation nous entendons une nation qui produit toutes les nécessités de la vie avec le moins d'impôts, de misères, et d'usure d'un homme libre à un autre, et où la médiocrité d'or est dans la maison de tous; la civilisation qui florissait alors sur les bords de la rivière Rouge n'était certainement pas une civilisation marquée par la belle construction des édifices publics ou privés, la grande activité d'intelligence, la littérature, les arts, les bateaux à vapeur, les chemins de fer et les télégraphes; mais j'ose dire que le peuple que nous trouvions là était certainement le plus heureux qui pût exister.

Quant à quelques opinions que les peuples civilisés sont le monopole du patriotisme,—je ne dis pas que c'est celui qui caractérise en particulier l'opposition actuelle; je dois dire que le patriotisme a été et est encore un des traits caractéristiques de cette population. Je demanderai l'indulgence de la Chambre, pour me permettre de citer un extrait de l'histoire de ce peuple, par M. Hargrave. Dans son livre sur la Rivière Rouge, il dit :

Le patriotisme est une vertu qu'on suppose vulgairement devoir fleurir dans les pays montagneux et antiques, dont le paysage majestueux et les souvenirs des anciens temps entretiennent et perpétuent l'orgueil et l'attachement que leurs descendants ont pour eux. Les habitants des plaines de la Rivière-Rouge cependant, ont très certainement pour le sol où ils sont nés une affection qui ressemble beaucoup, si elle n'est pas identique, aux émotions patriotiques des enfants de ces contrées, et leurs sentiments ne se portent pas sur le sol, mais la vie romanesque, les coutumes, les pensées et le langage des sauvages, transmettant les affections de leurs descendants aux générations postérieures.

Maintenant, la coutume des écrivains et des orateurs a été, malheureusement, de représenter la population métisse de la Rivière-Rouge comme une population moitié sauvage, dépourvue de tous les sentiments dont nous sommes fiers, nous qui nous vantons d'être les sociétés civilisées; mais comme je l'ai dit, cette population avait l'idée des institutions politiques, des institutions représentatives; ils avaient plus peut-être que notre peuple accoutumé qu'il est aux institutions représentatives, l'idée de soumission à la loi et à l'autorité, et, quant aux sentiments patriotiques il est démontré par l'écrivain cité plus haut, et qui n'est certainement pas prévenu en leur faveur, que le patriotisme est aussi vivace parmi eux que chez le peuple canadien. Dans l'histoire de ces contrées sauvages, vous trouverez plusieurs exemples—et j'en ai cité quelques-uns—d'idées chevaleresques de valeur et de patriotisme. Maintenant, depuis le commencement de cet établissement de la Rivière-Rouge, il est bon de se demander si cette population a eu quelques communications avec aucune autre population de l'univers. Ces populations étaient isolées, mais ils com-

muniquaient avec les vieilles provinces; par les missionnaires qui leur furent envoyés, par les sœurs de charité, par les ministres de l'Évangile, il y eut des communications non interrompues entre cette population et la population des provinces de l'est, et, lorsque j'ai dit que l'extension du monopole du commerce en 1853 avait été le signal pour quelques marchands du Canada de se rendre parmi ce peuple et de jouir des bénéfices et des profits à retirer de ce commerce, je dois dire que ceci coïncide avec l'arrivée des premiers Canadiens dans ce pays.

En 1859 fut fondé le premier journal dans cette partie de l'Amérique Britannique. Ce fut le *Nor' Wester*, et dans le premier numéro de ce journal, les éditeurs montrèrent un esprit d'hostilité au gouvernement de la colonie. De fait, dès le début, le but et l'ambition des fondateurs de ce journal étaient de combattre les institutions existantes à la Rivière-Rouge. Le premier pas fait publiquement en ce sens, fut à l'occasion de l'envoi d'une requête en Angleterre pour demander des troupes pour protéger la colonie contre les Sioux, qui arrivaient du Minnesota, après le massacre de 1862. La requête était signée par 1,183 colons, dont la majorité se composait de Métis français de cette colonie. Le *Nor' Wester* et le parti dont il était l'organe, envoyèrent une contre-requête, et pour la première fois, et au grand scandale de la colonie, cette requête, tout en demandant des troupes, dénigrait la manière dont la compagnie de la Baie-d'Hudson exerçait ses pouvoirs. En 1862, ce parti composé de Canadiens et d'Américains, se fiant à la faiblesse des institutions du pays, délivra un prisonnier—de fait, la prison fut enfoncée en cette circonstance, ainsi que l'année suivante, en 1863. En 1866 le même parti d'étrangers fit une opposition encore plus redoutable aux institutions existantes du pays. Ils présentèrent au conseil une requête demandant qu'au lieu de faire nommer un conseiller par la compagnie de la Baie-d'Hudson, à Londres, cette nomination fut faite par eux. Bien entendu, la requête fut renvoyée. La réponse du conseil fut que la nomination restait non pas au pouvoir du conseil, mais à celui des directeurs de la compagnie de la Baie-d'Hudson à Londres.

Le *Nor' Wester* dit : "La population de Winnipeg discute ouvertement le droit d'enlever le gouvernement à ceux qui l'ont actuellement, pour le remettre entre ses propres mains." En 1867 une tentative fut faite pour organiser une république dans Portage-la-Prairie. Portage-la-Prairie était alors un établissement situé en dehors des limites de l'Assiniboia. La constitution de l'Assiniboia s'étendait dans de certaines limites en dehors desquelles elle n'avait aucune force. En même temps les colons écossais avaient augmenté en nombre, quelques paroisses à l'ouest de la Baie Saint-Paul, qui était la dernière paroisse du canton, avaient été organisées, et la Pointe du Peuplier, Portage-la-Prairie et une autre paroisse, furent formées, et ces populations voulaient avoir une autorité pour maintenir la paix. Ainsi, en 1867, il y eut une tentative pour former une république pour eux. Thos. F. ne fut élu président; il organisa son conseil, fit quelques lois, imposa des droits sur les exportations et les importations, et il écrivit aux autorités anglaises pour s'assurer si sa république avait une existence légale ou non. Bien entendu, la réponse fut qu'il n'avait aucun droit d'organiser un pareil gouvernement, et ce fut sa chute. Toutefois, ceci démontre que la population augmentait rapidement, et qu'il existait le besoin d'un gouvernement pour maintenir la paix et l'ordre. Je citerai le *Globe*, au sujet de l'établissement de ce gouvernement. Le *Globe* semble toujours prendre un grand intérêt dans le bien-être des populations de ces Territoires, mais je n'hésite pas à dire qu'il a été le principal instrument pour répandre le mécontentement parmi le peuple, et la haine pour le gouvernement du Canada. Voici ce que disait le *Globe* :

Le *Nor' Wester* annonce que, vu la mauvaise administration de la compagnie de la Baie-d'Hudson, le peuple de la Rivière-Rouge s'est

révolté sous la conduite de Spence, et a organisé une république sur le territoire anglais.

Le *Nor-Wester* était le seul moyen de communication entre ce territoire et les provinces de l'est. Pour démontrer combien cet appel eût peu d'écho parmi le peuple, une contre-requête à celle mentionnée plus haut, faite par des Canadiens et des Américains respectant le principe électoral, fut signée par 804 personnes, demandant que les institutions existantes fussent maintenues. Les Métis, qui formaient la majorité du canton d'Assiniboia, avaient quelques idées politiques de ce que serait le système de gouvernement futur. Je lirai une des clauses de cette requête :

Des changements dans le pays sont prévus. Nous ne pouvons prévoir le résultat des négociations pendantes entre le gouvernement impérial et votre honorable corps, mais nous comptons que vous ne perdrez pas notre condition de vue ; et nous supplions humblement Vos Honneurs de prendre des mesures dans les dites négociations pour assurer le bien-être des indigènes et des habitants de cet établissement, et de les protéger contre l'influence prépondérante et indue des nouveaux venus.

Ceci démontre que l'attention publique était renseignée sur les changements qu'on disait devoir arriver bientôt dans les Territoires. Eh bien, M. l'Orateur, le *Nor-Wester* refusa de publier une contre-requête, signée par la majorité du peuple de cet établissement. Les Canadiens qui sont venus dans le pays en 1858 ont naturellement été regardés comme hostiles aux institutions sous lesquelles ces populations avaient été contentes et heureuses. Ils regardèrent les Canadiens comme une race d'hommes dangereux, qui voulaient s'emparer du gouvernement et gouverner le pays à leur guise ; et c'est à ce fait que nous devons attribuer le commencement des mauvaises dispositions que le peuple de ce pays a manifestées contre les Canadiens. En 1868, un parti de Canadiens fut envoyé pour construire un chemin du Lac-des-Bois à Fort-Garry, sous la surveillance d'un nommé Snow, qui était, je suppose, un ingénieur civil. Ce parti de Canadiens comprenait malheureusement un poète. De fait, je crois que ce poète était son assistant, et avait acquis une certaine réputation dans la presse canadienne comme auteur de vers de quelque mérite. Si ce poète s'était borné à écrire des poèmes et à réciter Shakespeare pour son amusement, il n'en serait résulté aucun tort ; mais dès qu'il mit les pieds sur les territoires du Nord-Ouest, il commença à écrire des lettres à ses amis, et ses lettres furent publiées dans le *Globe*. Ces lettres donnaient du pays et de la population une description qui était simplement une caricature, et était des plus injustes. La partie féminine de la population fut très irritée de ces lettres. Une dame tira le nez au poète, et une autre lui frotta les oreilles passablement fort, dans le magasin de son mari. Ces faits démontrent que lorsque des Canadiens ont écrit sur la physionomie du peuple et essayé de caricaturer son mode d'existence et ses institutions sociales, il s'y est montré très sensible, vu qu'il s'enorgueillissait à bon droit de sa condition.

Le malaise de ce peuple a pris une phase différente lorsque, en février 1868, — et, remarquez-le bien, c'est une période très importante dans l'histoire du pays — des troubles éclatèrent à la Pointe du Chêne, en conséquence d'une nouvelle qui s'accréditait parmi les colons de cette localité, et comportant que des Canadiens achetaient des sauvages des terres sur lesquelles les occupants réels avaient un droit de préemption. Nous trouvons dans le manque de jugement de ces employés canadiens que le gouvernement avait envoyés là en 1868, le germe du mécontentement et de l'hostilité qui dégénéra plus tard en révolte ouverte contre les autorités canadiennes. Naturellement, ils défendaient leurs biens, et ces Métis, sensibles et fiers, sentant que les Canadiens envahissaient le territoire, comprirent l'injustice du procédé. Ils savaient parfaitement que ces gens faisaient des affaires avec les sauvages dans le territoire qui avait été vendu à lord Selkirk, et sur lequel ils s'étaient établis, ils avaient fait des améliorations et acquis un droit de préemption. Un de ces individus fut arrêté et conduit à Fort Garry, et la population demanda au gouverneur d'expulser

M. ROYAL

cet homme du territoire, parce que sa présence était de nature à inspirer de la crainte à la population et de l'exciter.

Pour montrer quel était le véritable état du petit parti de Canadiens et d'Américains qui soulevaient alors de l'opposition aux institutions existantes, le *Nor-Wester* publia un article dans lequel il était dit que "pendant que sir George Etienne Cartier et William Macdougall allaient en Angleterre dans le but d'annexer le Nord-Ouest au Canada, le sénateur Ramsay, du Minnesota, soumettait à Washington une série de résolutions pour annexer la colonie de la Rivière-Rouge aux Etats-Unis." Quelle était la conclusion patriotique de ce document ? C'était que : "De quelque côté que tournât la roue, le Nord-Ouest était appelé à devenir un grand pays." Ce n'était pas l'amour pour le Canada qui influait sur les populations, mais c'était le sentiment qu'elle devait avoir quelque pouvoir, soit politique ou autre, et peu lui importait qu'elle fût annexée aux Etats-Unis ou au Canada. Je veux dire que les faits se rattachant aux causes éloignées des troubles actuels ne pouvaient être contrôlés par aucun gouvernement, soit conservateur ou libéral, et qu'il est parfaitement évident que ce sont eux qui ont produit les troubles récents. Je vais citer, relativement à l'influence des Canadiens envoyés au Nord-Ouest, le témoignage d'un écrivain dont les préjugés contre les Métis français sont bien connus :

Si le parti canadien s'était efforcé d'engager les colons à demander d'une manière convenable l'annexion au Canada sans essayer en même temps de nuire le caractère de la compagnie de la Baie-d'Hudson, il est très probable que le Canada aurait trouvé plus d'amis à la Rivière-Rouge. Il n'y avait pas parmi le peuple d'objection à une union avec le Canada, mais lorsque des hommes qui se donnaient pour les champions du Canada bravèrent les lois et essayèrent de pousser la populace à des actes de violence, les colons s'effrayèrent, et sans attendre pour juger convenablement les choses, ils désobéirent tous les Canadiens à cause des actes commis par quelques hommes réfractaires aux lois. Le fait est que la population de la Rivière-Rouge sentait que, bien que le gouvernement de la compagnie de la Baie-d'Hudson fût faible et ne répondit pas aux besoins du pays, c'était cependant alors le seul en existence au Nord-Ouest, et par conséquent la seule protection à la vie et à la propriété. En conséquence elle ne désirait pas le voir renversé tant qu'un meilleur ne lui aurait pas été substitué. Il ne régnait pas de sentiment anti-canadien parmi les colons, mais ces derniers craignaient que si la généralité des Canadiens ressemblait à ceux qui s'étaient donnés pour les représentants du Canada à la Rivière-Rouge, ce ne fût pas un peuple auquel il serait bon ou sûr de s'unir.

Le même auteur ajoute, plus loin :

D'autres personnes commencèrent à jalonner le terrain, jusqu'à ce que les colons, voyant enfin ce qui se passait, intervinrent, et qu'il se produisit parmi le peuple beaucoup de mécontentement à ce sujet. Ces nombreuses réclamations de terres de la part d'étrangers contribuèrent plus que toute autre chose à indisposer la population contre l'annexion au Canada. L'opinion se répandit beaucoup que les droits des colons à leurs terres ne seraient pas respectés, mais que Tom, Dick ou Harry pourraient réclamer des terres partout où ils en trouveraient. Cette conduite égoïste et sans principes de la part de ces hommes fit beaucoup de mal, et sema les germes de troubles futurs dans la colonie. De fait, l'opinion générale parmi un grand nombre de colons fut qu'ils allaient être ignorés et qu'on allait laisser venir dans le pays des étrangers qui feraient ce qu'ils voudraient, et que le seul but du Canada en essayant d'obtenir la possession du pays était de trouver un lieu de refuge pour le surplus de sa population, et que les intérêts de la population de la Rivière-Rouge allaient en souffrir. Toute cette ignorance des véritables intentions du gouvernement canadien fut le résultat des actes de quelques hommes.

Vous pouvez facilement vous figurer, M. l'Orateur, avec quels sentiments de malaise l'arrivée du colonel Dennis et de son parti d'arpenteurs fut accueillie dans l'été de 1866, après les agissements des hommes à la tête desquels était l'arpenteur Snow, après qu'ils eurent essayé d'acheter des terres des sauvages, sans tenir compte des occupants de ces terres. L'anxiété était si grande que lorsque cet officier commença avec ses arpenteurs à arpenter quelques-unes des terres qui étaient occupées depuis longtemps dans les environs de Saint-Boniface, la population arrêta leurs travaux. Ce fut là le commencement de difficultés ouvertes parmi la population de la Rivière-Rouge, période très importante dans l'histoire de cette partie du territoire, en rapport avec les actes des Canadiens. Il est très important de faire connaître les causes éloignées qui portèrent la population à

'effrayer des tentatives faites par ces gens, tentatives imprudentes d'arponter des terres qui étaient cultivées et améliorées depuis plusieurs années.

M. TROW : Je demande pardon à l'honorable monsieur, mais la chaleur est sérieuse, et les députés sont si mal à l'aise après avoir siégé aussi longtemps, que la Chambre serait enchantée, je crois, si l'honorable monsieur voulait bien remettre le reste de son discours aux reporters du *Hansard*. Ce serait tout aussi bien.

M. ROYAL : Je n'ai pas d'objection à proposer l'ajournement du débat.

M. TROW : Le reste du discours serait publié dans le *Hansard*.

M. ROYAL : Pas du tout. Mon discours n'est pas écrit.

M. DESJARDINS : Je crois que nous avons fait preuve de beaucoup de patience pour d'autres honorables messieurs, et que nous devrions avoir la même courtoisie pour l'honorable député de Provencher (M. Royal). S'il parlait dans sa propre langue, ce qu'il ne fait pas par courtoisie pour les députés qui ne comprennent pas le français, il prendrait peut-être moins de temps.

M. ROYAL : Je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre. Ce n'est pas pour moi un plaisir d'être obligé de parler dans une langue étrangère. Je le fais, naturellement, par courtoisie pour cette Chambre et pour ceux qui ne comprennent pas le français. Il me serait sans doute très agréable de m'adresser à la Chambre en français, mais je le fais en anglais non sans quelque difficulté; et je sais que ce doit être très fatigant et très désagréable pour quelques-uns des députés d'écouter un représentant qui porte la parole à la Chambre dans une langue qui ne lui est pas familière. Cependant, je crois que la question est très importante; mais si la Chambre est unanime sur ce point, savoir, qu'il vaudrait mieux ajourner le débat, je n'hésiterai pas à y consentir.

Quelques VOIX : Continuez.

M. ROYAL : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir et d'intérêt quelques-uns des discours prononcés par des honorables députés de la gauche. Naturellement je ne m'attends pas à la même courtoisie de la part de quelques-uns d'entre eux, pour diverses raisons; mais si j'avais écouté mes goûts, je crois que j'aurais préféré donner aux reporters des *Débats* un discours tout fait.

Je dois dire qu'en traitant ce sujet j'ai essayé de pénétrer cette Chambre de l'importance qu'il y a de connaître l'origine de la population que renfermaient les Territoires du Nord-Ouest à l'époque du transfert. Je sais que l'on connaît très peu de chose de cette population et de son histoire, par le simple fait que les honorables messieurs de la gauche ont ignoré qu'il y avait là une population de Métis, et qu'ils ont dit que la population de ces territoires était composée de sauvages et de blancs. Eh bien! M. l'Orateur, il n'en est pas ainsi. Cela est contraire à l'histoire et aux faits, et j'ai cru qu'il était de mon devoir de rectifier l'idée qui s'était répandue au dehors, que la population de cette contrée n'était d'aucune importance, que le chiffre de cette population était insignifiant, qu'elle n'avait aucune institution politique, qu'elle ne connaissait rien aux institutions représentatives, qu'elle accepterait naturellement le gouvernement qui lui serait donné, quel qu'il fût, de la meilleure grâce possible. Je sens qu'il est de mon devoir ce soir de dépeindre le caractère de cette population et de montrer ce que dit l'histoire de l'origine et des traits caractéristiques de cette population. Lorsque les honorables messieurs de la gauche disent que cette population doit se composer de sauvages ou de blancs, je crois que cela est très inexact. Cette population jouissait de ses droits et de son existence dans cette contrée depuis plusieurs années, et elle a quelque

raison de demander au gouvernement du Canada de reconnaître son existence comme peuple séparé et distinct.

J'arrive maintenant, M. l'Orateur, à la période de 1869-70. Je n'ai pas l'intention de repasser en détail les événements de cette période et l'imprudence criminelle du lieutenant-colonel Dennis; ses efforts pour provoquer une guerre des sauvages par sa proclamation insensée, demandant aux sauvages de s'unir au parti canadien pour faire la guerre à la population indigène de cette contrée; les assemblées des colons français et anglais, pour discuter le transfert projeté de leur pays au Canada; la détermination du peuple de s'opposer à ce transfert tant que l'on n'aurait pas reconnu son existence et ses droits d'hommes libres et de sujets anglais; la décision de la population de langue française de combattre, quand même elle serait seule et sans appui, pour l'obtention de ces droits non seulement pour elle, mais pour tous les habitants; l'organisation de la convention à laquelle assistèrent des délégués de toutes les parties de la colonie; l'élection subséquente de membres pour maintenir la paix et l'ordre dans la colonie, par l'établissement d'un gouvernement provisoire; l'élection de Louis Riel comme président; le maintien de ce pouvoir pendant plus de huit mois à de grands risques et de fortes dépenses; le refus de recevoir le lieutenant-gouverneur Macdougall; le choix et l'envoi de délégués à Ottawa, en 1870, pour débattre les termes et les conditions auxquels les habitants de la colonie d'Assiniboia consentiraient à faire partie de la Puissance du Canada; l'adoption de l'Acte du Manitoba, et le transfert final de la colonie, le 15 juillet 1870, à la Puissance du Canada. Je n'ai pas l'intention de traiter ces faits au long.

Mais l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a dit hier que les droits à la propriété avaient été la seule cause du soulèvement au Manitoba, ou dans le territoire qui forme aujourd'hui la province du Manitoba. Je dois différer d'opinion avec lui sur ce point. Ces hommes sentaient que si l'on violait leurs droits à la propriété ils auraient parfaitement le droit de se révolter et de repousser toute tentative d'intervention que l'on pourrait faire; mais il y avait d'autres droits qui leur étaient plus sacrés, et c'était la reconnaissance de ces droits, qui ont existé dans leurs institutions politiques depuis 1822 jusqu'à 1870, qu'ils désiraient; et dire que leurs droits à la propriété ont été la seule cause de leur résistance aux institutions canadiennes, ça n'est pas exact.

Par exemple, sous le régime de leurs institutions, ils avaient la liberté de l'éducation, ils avaient le système des écoles séparées, ils avaient l'usage de leur langue, ils avaient leurs propres lois, administrées comme ils l'entendaient, et ils tenaient à ces lois et à ces institutions aussi fortement qu'à leurs droits de propriété auxquels les Canadiens qui étaient alors dans cette contrée essayaient de toucher.

Si j'entrais dans les détails de cette période mouvementée, je démontrerais les efforts que fit le parti opposé, dans ses journaux et ailleurs, pour faire du capital politique avec la résistance de la population de la Rivière-Rouge. Nous avons entendu, cette après-midi, un discours très fort de l'honorable député d'Ottawa (M. Mackintosh) sur ce sujet. Cette opinion venant de lui a peut-être plus de poids que si elle fut venue de moi. Toutefois il a montré que le *Globe* aurait conseillé la résistance aux autorités canadiennes dans la région de la Rivière-Rouge longtemps avant que nous y eussions envoyé le lieutenant-gouverneur Macdougall et son parti pour prendre possession de cette contrée. C'est à son langage et aux efforts de ses correspondants que nous devons la résistance qui fut faite alors aux autorités canadiennes. Le *Globe* disait que les Métis n'avaient pas besoin d'accepter du gouvernement canadien un gouvernement tout fait, et nous avons entendu l'honorable député d'Ottawa prouver ce fait par des citations empruntées au *Globe*.

Je dirai seulement que plus tard, l'historien calme et modéré de cette période agitée aura beaucoup à dire en

faveur de l'énergie, de la modération et de l'esprit public dont firent preuve les Métis de langue française de la Rivière-Rouge; il pourra alors voir que l'opinion publique fut tellement soulevée et agitée par un malheureux incident qui eut lieu pendant les troubles, qu'il fut impossible au gouvernement du jour de remplir la promesse qu'il avait faite d'accorder une amnistie pleine et entière à ceux dont le plus grand crime avait été d'obtenir à leur pays les libertés inhérentes à tout sujet anglais. De fait, une pareille mesure était devenue impossible à n'importe quel gouvernement, comme l'a pleinement prouvé l'amnistie limitée et incomplète que proclamèrent les honorables messieurs de la gauche en 1875.

Les extraits cités par l'honorable député d'Ottawa, cette après-midi, ont démontré que la gauche avait fait tout en son pouvoir pour faire du capital politique avec la mort de Scott, comme elle l'avait fait avec toutes les autres questions publiques. Les hommes qui étaient à la tête des affaires de la colonie attendaient cette amnistie comme l'essence de leur contrat avec le Canada. De fait, ces délégués qui furent alors envoyés par le gouvernement *de facto* de la région de la Rivière-Rouge, traitèrent avec les autorités canadiennes; ils eurent des entrevues; ils délibérèrent sur la déclaration des droits, et sur diverses autres questions qui furent alors soumises au gouvernement canadien. Chacune de ces questions fut réglée. Tout homme de bon sens supposera aisément que l'amnistie était certainement l'essence du contrat que l'on croyait alors conclu entre les autorités de la Rivière-Rouge et le gouvernement canadien. Il y a beaucoup de divergence d'opinion sur cette question, mais les documents, les registres du pays, et les témoignages rendus devant le comité nommé par le parlement en 1875 nous fournissent la preuve que l'on porta alors les délégués à croire qu'une amnistie serait proclamée avant leur retour au Manitoba.

Telle était l'opinion des habitants du pays à cette époque. J'ai vu moi-même le gouvernement provisoire d'alors, organiser une réception au gouverneur Archibald, lorsqu'il l'attendait par la route Dawson. Des voitures l'attendaient et une adresse avait été préparée; et l'adresse devait être présentée au gouverneur canadien lorsqu'il toucherait le sol du Manitoba. Au lieu de ce dénouement, quel ne fut pas le profond mécontentement du peuple, quel ne fut pas son vif sentiment d'humiliation et de déception lorsqu'il apprit qu'on n'avait pas accordé d'amnistie, et qu'il lui faudrait, pour sauver sa vie, abandonner le pays qu'il venait de rendre libre!

On a beaucoup parlé de l'expédition de nos troupes à travers les portages qu'il y avait entre le lac Supérieur et la rivière Rouge; on a beaucoup parlé dans les revues anglaises de l'exploit merveilleux accompli par nos volontaires sous la conduite du colonel Wolseley. Je sais que sa proclamation n'est pas connue en général au Canada; mais j'étais moi-même à Fort Garry vingt-quatre heures avant l'arrivée des troupes. Je vis le colonel Wolseley venir au fort avec ses troupes déployées en ordre de bataille, et je sais qu'il n'eut pas un seul coup de feu à tirer ni une seule barrière à ouvrir; il n'eut pas à combattre un seul homme, ni même un enfant, pour prendre possession du fort. Quelle proclamation lança-t-il alors le lendemain? J'emprunte cette proclamation au rapport de l'honorable député d'Algoma (M. Dawson), qui a trouvé que c'était un morceau passablement curieux et en conséquence l'inséra dans le rapport qu'il fit alors au département des travaux publics. Le lendemain de son arrivée à Fort Garry, le colonel Wolseley lança la proclamation suivante:

Le trajet de Prince-Arthur's-Landing à Fort-Garry est de plus de 600 milles, à travers une solitude formée de forêts et de nappes d'eau, où il est impossible de trouver des approvisionnements d'aucune sorte. Vous avez eu à porter une grande quantité d'approvisionnements sur pas moins de 47 portages, formant une distance totale de sept milles, exploité sans parallèle dans nos annales militaires. Vous avez descendu une grande rivière, regardée comme si dangereuse à cause de ses rapides, de

M. ROYAL

ses chutes et de ses remous, que seuls des voyageurs expérimentés osent y naviguer. Votre obéissance empressée aux ordres vous a permis, avec la grâce de la divine Providence, d'accomplir votre tâche sans aucun accident.

Bien que les bandits qui opprimaient ce peuple se soient enfuis à votre approche sans vous fournir l'occasion de montrer comment des hommes capables de faire un pareil travail pouvaient combattre, vous avez mérité autant de votre pays que si vous aviez gagné une bataille.

M. Dawson, l'honorable député d'Algoma, ajoute ceci :

Ceci est sans doute très éloquent, et les soldats méritaient tout ce qui pouvait être dit à leur louange, mais, comme cela se trouve dans un document qui sera sans doute conservé dans les archives, je dois protester contre son acceptation comme représentation exacte de l'état des choses dans la colonie de la Rivière-Rouge à l'arrivée des troupes.

Les gens auxquels il fait allusion, au lieu de fuir à son approche, se livraient tranquillement à leurs occupations ordinaires, à l'exception de ceux qui, à sa demande spéciale, faisaient un chemin pour faciliter les mouvements des troupes de Sa Majesté, et les soldats avaient eu, sur la rivière Winnipeg, des guides expérimentés, bien que la proclamation implique le contraire.

Ces gens s'attendaient qu'une amnistie complète serait accordée avant l'arrivée des troupes; ils étaient parfaitement prêts à accepter le gouvernement canadien; ils avaient organisé une démonstration à M. Archibald, le premier lieutenant-gouverneur de cette contrée. La proclamation du colonel Wolseley, traitant ces gens de bandits, les traitant de lâches, parce qu'il n'avait pas eu la chance de tirer un seul coup de feu sur eux, causa très naturellement une grande humiliation, et, je dois le dire, une grande exaspération dans l'esprit de ces gens. Le colonel Wolseley n'avait pas le droit de les traiter de bandits; il n'en avait pas plus le droit que l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), dans un discours qu'il prononça à Toronto en 1872. Lorsque vous traitez les membres de toute une population, de bandits, de voleurs et de brigands, et que vous les traitez de lâches, il n'est pas étonnant que ces gens, dont l'esprit a déjà été empoisonné par les méfaits de quelques fonctionnaires publics, ressentent l'humiliation qui leur est infligée. Voilà quel était l'état des choses à l'arrivée des troupes à Fort Garry en 1870. L'envoi de ces troupes avait été demandé par les chefs de la population de cette colonie, mais ils ne l'auraient certainement pas demandé s'ils avaient cru que l'arrivée des troupes aurait été suivie de pareils résultats. Toute la population fut insultée par cette proclamation, et les événements qui suivirent lui démontrèrent que le Canada, au lieu de la regarder comme un peuple dont les droits devaient être respectés, la considérait comme une nation dont le sort ne valait pas celui du sauvage.

En présence de ces faits, n'ai-je pas raison de dire que ce fut là la cause éloignée des troubles qui ont eu lieu le printemps dernier sur la Saskatchewan? Depuis 1870, et quelques années auparavant, ces gens avaient dans le cœur qu'ils avaient été traités injustement, et que le Canada, au lieu de leur être sympathique, était un réceptacle d'ennemis et d'adversaires. En présence des faits que je viens de mentionner, n'ai-je pas raison de dire que ces faits-là constituent quelques-unes des causes des troubles qui ont eu lieu le printemps dernier sur la Saskatchewan? De ce moment, les Métis regardèrent les Canadiens comme de traîtres envahisseurs, comme un peuple complètement étranger à tout sentiment de justice, de loyauté, de patriotisme, d'honneur public et de dignité. Ils retournèrent chez eux avec le sentiment profondément enraciné de l'injustice, de l'humiliation et de l'insulte avec lesquelles ils avaient été traités, comme nation; la bonne foi de leur évêque dévoué et de leur clergé avait été surprise et trompée; leurs chefs naturels étaient en exil, et on leur confiait l'organisation du rouage gouvernemental lorsqu'on les avait mis dans l'impossibilité d'en profiter. J'ai été témoin de leur chagrin, de leurs plaintes, et leur manque complet de respect pour le gouvernement et les institutions de mon pays. Je n'oublierai jamais ces scènes. Je pouvais alors comprendre combien avaient été et sont encore criminels à l'égard de leur pays ces politiciens et ces journalistes dont l'unique programme consiste à faire appel aux préjugés religieux ou nationaux dans

un pays comme le nôtre, et tel a été le programme du *Globe* depuis trente ans. De fait, toute une génération a poussé dans Ontario sous les enseignements de ce journal. Mais le complément de la politique du *Globe* et de ses partisans fut la promesse de \$5,000 pour la capture de Riel et de ses complices faite par le chef de l'opposition lorsqu'il faisait partie du gouvernement d'Ontario.

Dans les remarques que j'ai faites, j'ai essayé de démontrer que le peuple avec lequel nous étimes à traiter en 1870 était un peuple distinct, formait une nationalité par lui-même, était un peuple ayant son caractère national, ses institutions, son existence sociale; que ce peuple était entièrement différent du nôtre, que ses idées de civilisation n'étaient pas tout à fait les nôtres; et j'ai essayé de démontrer qu'il avait été oublié dans la convention faite en 1869 entre la compagnie de la Baie-d'Hudson et le gouvernement canadien. Que ce fût la faute de la compagnie de la Baie-d'Hudson, comme l'a déclaré le chef du gouvernement, je l'ignore; mais je dois dire que nous avons aujourd'hui à nous occuper des causes des troubles récents, et au nombre des causes éloignées se trouvent quelques-unes de celles que j'ai mentionnées. Eu égard à la distance, eu égard à l'impossibilité de mettre un frein convenable à la conduite des fonctionnaires canadiens au Nord-Ouest, ces fonctionnaires ont été dans une grande mesure la cause du mécontentement, du soupçon et de l'hostilité que les naturels de cette contrée ont montrés à l'égard du Canada; et il n'était possible à aucun gouvernement de faire disparaître ces causes éloignées dont j'ai signalé l'existence. Je ne puis m'empêcher d'établir un contraste entre l'expédition des volontaires canadiens en 1870, et l'expédition des volontaires qui a eu lieu dernièrement.

Quelques VOIX : Ajournez.

M. McMULLEN : Je propose l'ajournement du débat.

M. TROW : L'honorable monsieur (M. Royal) ayant repris son siège, ne peut parler une deuxième fois.

M. ROYAL : Je vois que les honorables messieurs de la gauche n'aiment pas à entendre dire la vérité sur certains points.

M. McMULLEN : L'honorable monsieur a repris son siège, et j'ai proposé l'ajournement du débat.

M. ROYAL : Au cours de mes remarques —

M. TROW : L'honorable monsieur a repris son siège.

M. McMULLEN : La question de l'ajournement n'est-elle pas devant la Chambre ?

M. L'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait repris son siège avec l'intention d'abandonner son droit. Si un honorable député reprend son siège lorsqu'un autre député se lève pour parler, il perd son droit.

M. McMULLEN : Lorsqu'il s'est assis, j'ai proposé l'ajournement du débat.

M. ROYAL : Je me suis assis lorsque j'ai été rappelé à l'ordre.

M. L'ORATEUR : L'honorable monsieur aurait-il la bonté de continuer son discours ?

M. ROYAL : Je pourrais établir un contraste entre les deux expéditions des troupes, en 1870 et en 1885. En 1885, les troupes étaient certainement mieux disciplinées. Elles ont montré un meilleur esprit; et l'on a vu que, lorsqu'une partie de la population d'un jeune pays, à tort ou à raison, recourt aux armes pour obtenir le redressement de ses griefs, à l'appel aux armes, les volontaires de toutes les parties de ce jeune pays sont unanimes. Cela montre la force de nos institutions, et je crois qu'il n'est pas un jeune pays qui ait jamais été aussi fidèle à une aussi grande épreuve que celle qu'a subie le Canada. En 1870, les troupes, en arrivant à Winnipeg, montrèrent beaucoup d'indiscipline,

dont je fus moi-même témoin. Mais cette année nos volontaires ont fait preuve d'une somme de discipline, d'énergie et de patriotisme dont tous les membres de cette Chambre peuvent avec raison être fiers. Le 65ième régiment, de Montréal, a fait une marche de trente-deux milles à travers une région marécageuse, ce qui, je crois, est sans parallèle dans l'histoire d'aucune marche. Comparez la proclamation lancée par le colonel Wolseley avec celle du général Middleton. Dans la proclamation du colonel Wolseley, il y avait une insulte à la population du pays, tandis que celle du général Middleton était un appel simple et digne au peuple de poser les armes et de se soumettre aux lois du pays. Le résultat de la proclamation du colonel Wolseley a été de créer un sentiment profond d'humiliation et de chagrin parmi la population, tandis que la conduite du général Middleton a eu pour effet de concilier le peuple au gouvernement; et au lieu de rencontrer chez le peuple un esprit de résistance et d'hostilités prolongées, je suis sûr que dans quelques semaines il sera évident pour tout le monde que la population métisse ne s'est pas soulevée, mais qu'elle a été trompée par des politiciens astucieux.

Le colonel Wolseley a, dans sa dépêche, accusé les Métis de lâcheté; mais si nous pouvons juger de la résistance qu'ils auraient pu offrir à sa marche vers la Rivière-Rouge, et de la résistance qu'ils ont offerte à nos troupes, je crois que si les Métis l'avaient voulu, le colonel Wolseley n'aurait jamais pu lancer sa proclamation de Fort-Garry. A chaque portage que nos volontaires eurent à faire, 25 Métis armés auraient pu empêcher longtemps le colonel Wolseley et ses troupes de se rendre de Port-Arthur à la Rivière-Rouge.

On a aussi accusé ces Métis de cruauté. Cependant nous savons par les journaux que c'est aux Métis que les blancs retenus prisonniers dans les camps des sauvages, le printemps dernier, ont dû la liberté et la vie. Nous savons que madame Delany, qui était prisonnière au camp de Faiseur-d'Etangs, a été libérée par un pauvre Métis du nom de Delphis Nolin, qui n'avait avec lui que deux *ponies*, et les a donnés avec plaisir à Faiseur-d'Etangs pour obtenir la mise en liberté de madame Delany. Ce n'est là qu'un exemple, mais il y en a eu plusieurs autres, durant le dernier soulèvement, qui prouvent l'humanité des Métis. Loin d'exercer la moindre vengeance sur aucun de leurs prisonniers blancs, soit bourgeois ou militaires, nos Métis anglais et français ont sauvé ces prisonniers aux cruautés que les sauvages ont toujours exercées sur leurs captifs.

On a aussi dit que les Métis étaient inférieurs à notre peuple sous le rapport de l'agriculture et de la civilisation. Cependant, si nous lisons les rapports publiés par les journaux américains—qui ne nous sont certainement pas trop sympathiques—nous voyons que les Métis de Batoche, de Saint-Laurent et d'autres paroisses, avaient des fermes aussi améliorées qu'aucune ferme de l'Etat du Minnesota. Nous avons vu la description de la maison située en face de Batoche, et d'autres maisons de ferme de cette région, qui démontre qu'il y a chez les Métis un degré considérable de civilisation et de goût cultivé. Les instruments aratoires y sont nombreux; ils sont aussi nombreux sur leurs terres que sur n'importe qu'elle ferme des provinces de l'est.

Quant à l'intelligence de la population métisse du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, je crois que nous n'avons pas raison d'en avoir honte, vu qu'ils descendent, comme nous, de pères anglais et français. Un Métis anglais, M. Norquay, est, depuis huit ans, premier ministre du Manitoba. Nous voyons aussi, par le dernier rapport, qu'un Métis français a gagné la médaille donnée par le gouverneur au concours des collèges affiliés à l'université du Manitoba. Lorsque j'ai fait partie du gouvernement du Manitoba, j'ai siégé au conseil avec deux ou trois Métis, et je dois dire qu'ils n'étaient inférieurs à personne tant sous le rapport de l'intelligence que de l'instruction.

J'ai énuméré ce que je regarde comme les causes éloignées des troubles qui ont eu lieu sur les rives de la Saskatche-

wan. J'arrive maintenant à la deuxième partie de mes observations, et j'aurai à parler de quelques faits désagréables pour les honorables messieurs de la gauche, faits qui ne peuvent cependant être contestés. J'arrive aux causes plus immédiates du soulèvement. J'ai dit qu'il y avait des causes éloignées, qu'aucun gouvernement, libéral ou conservateur, n'aurait pu contrôler. Elles étaient de l'essence des choses. Il y a eu le manque de sagacité et de jugement de la part des Canadiens qui se rendirent les premiers dans la colonie de la Rivière-Rouge. Puis il y a eu le manque complet de jugement de la part des fonctionnaires envoyés là en 1869-70, et le fanatisme et le manque de jugement de quelques fonctionnaires envoyés au Manitoba en 1870. Puis il y a eu le manque de communications faciles et rapides, et il est presque impossible à un gouvernement de contrôler complètement ses fonctionnaires à une grande distance.

Je crois que ces causes immédiates ont été aggravées dans une grande mesure par la honteuse spéculation qui a eu lieu aux dépens des Métis pendant les années qui ont suivi 1870. Par l'Acte du Manitoba, une certaine réserve avait été affectée à l'extinction des titres des sauvages en faveur des habitants de cette partie du pays. De fait, par cet acte les Métis étaient reconnus comme peuple distinct, ayant des privilèges et des droits distincts que le gouvernement du Canada avait à régler. Et permettez-moi de dire ici relativement aux griefs du Nord-Ouest, qu'il y a trois sources de griefs en rapport avec les affaires du Nord-Ouest. Il y a les lettres et les pétitions adressées au gouvernement par les populations tant du Manitoba que des territoires du Nord-Ouest.

Ces lettres et ces pétitions ont été lues et commentées longuement par quelques honorables députés de la gauche, plus particulièrement par le chef de l'opposition. Puis nous avons les résolutions et la déclaration de droits proposés par Riel et ses partisans grisis de race blanche à Prince-Albert et ailleurs; et les résolutions proposées aux assemblées de Moosomin et de Calgary, et elles forment une partie distincte des griefs. La troisième classe de griefs est composée des griefs de l'opposition, et je crois que ce sont les seuls griefs dont nous devons nous occuper dans le règlement de cette question. D'après l'Acte du Manitoba, les Métis avaient, comme je l'ai dit, droit à une certaine étendue de terre pour l'extinction des titres des sauvages. Une réserve de 1,400,000 acres de terres avait été affectée à cette fin. Mais les délais furent longs. Je n'ai pas l'intention de faire de ces détails plus que l'on n'en devrait faire. Et les délais furent si longs dans le partage de ces réserves, et l'émission des lettres patentes fut tellement différée, que le peuple commença à douter de la bonne foi du gouvernement et fut aisément amené par les spéculateurs à vendre ses droits aux terres. Ces spéculateurs sollicitèrent les gens à les vendre et leur disant qu'ils n'obtiendraient pas avant plusieurs années la possession de leurs 240 acres; que le gouvernement ne voulait pas qu'ils en prennent possession, et en employant d'autres arguments de ce genre, je suppose que les honorables messieurs de la gauche en savent quelque chose, car je crois que quelques-uns d'entre eux et quelques-uns de leurs amis possèdent plusieurs milliers d'acres de ces réserves.

Je crois qu'un jour 240 acres de terre appartenant aux Métis furent achetées pour 5, 6, 7 et 8 livres, et ces prix furent payés durant l'administration des honorables messieurs de la gauche. Le résultat fut que les Métis perdirent confiance dans les lois et les promesses du Canada et furent aisément amenés à céder leurs réserves pour une simple bagatelle. De fait, je ne crois pas qu'aujourd'hui le vingtième de ces réserves soit entre les mains de ses premiers propriétaires, et c'est pour cela que nous voyons dans certaines paroisses un si grand nombre de ces réserves incultes. Le résultat fut qu'en 1880, 1881, et 1883, un grand nombre de ces Métis quittèrent la province, quelques-uns se dirigeant vers la région de la Montagne de la Tortue, dans le Dakota, et étant ainsi entièrement perdus pour nous, d'au-

M. ROYAL

tres allant vers l'ouest augmenter sensiblement les colonies du Lac aux Canards, de Qu'Appelle, de Battleford et de Saint-Albert. On rapporte qu'il ne reste plus à la Montagne de Bois qu'un petit nombre d'habitants, lorsqu'il y avait là autrefois une forte colonie, les autres ayant émigré aux Etats-Unis. Il ne reste plus aujourd'hui au Manitoba que quelques milliers de Métis, bien qu'à l'époque du transfert, en 1870, il y eut une population de 12,000 à 13,000.

Quant à la conduite des divers fonctionnaires, j'ai parlé de celle de Snow, de Dennis, du colonel Wolseley, et d'autres fonctionnaires chargés de traiter avec la population. Ces fonctionnaires prenaient très souvent des airs d'importance parmi cette population, et comme ils étaient regardés comme des représentants du gouvernement canadien, ils firent beaucoup de tort au Canada et aux institutions canadiennes.

A la conduite malhonnête de quelques-uns de ces fonctionnaires est dû le fait que quelques-unes de ces réclamations, qui devraient être réglées depuis longtemps, ne le sont pas encore. Ces réclamations existent depuis quinze ans, et ont été signalées à l'attention du gouvernement durant cet intervalle, et je suis persuadé que sans la malhonnêteté de ces fonctionnaires, dont le gouvernement ne pouvait avoir connaissance que longtemps après, à cause des difficultés de surveillance et de communication, on aurait mis plus tôt un frein à ces fonctionnaires et redressé ces griefs. Ces griefs ont existé, et dans une grande mesure, durant l'administration des honorables messieurs de la gauche. De fait, si vous comparez le nombre de lettres patentes émises—et, naturellement, celles qui ont été émises l'ont été parce qu'il n'y avait pas de contestation à leur sujet—si vous comparez le nombre de lettres patentes émises par l'ancienne administration avec celles délivrées par la présente administration, vous verrez que le gouvernement actuel a plus rendu justice à ces personnes que ses prédécesseurs. Pour ce qui regarde les arpentages, je me suis procuré les chiffres suivants concernant l'ouvrage fait dans le Nord-Ouest par les gouvernements conservateur et réformiste respectivement :

Superficie totale des territoires du Nord-Ouest	9,899,000 acres.
Terres arpentées depuis 1874 jusqu'à 1884.....	1,797,120 do
do do 1879 do 1884.....	55,618,500 do
Blocs et townships, arpentages de délimitation de 1874 à 1878, inclusivement	2,200 milles.
Blocs et townships, arpentages de délimitation de 1879 à 1884, inclusivement.....	35,900 do
Traverses de première classe de 1874 à 1878, inclusivement.....	200 do
Traverses de première classe de 1879 à 1884, inclusivement.....	2,300 do
Odomètre et autre traverse de 1874 à 1878, inclusivement.....	1,600 do
Odomètre et autre traverse, de 1879, à 1884 inclusivement.....	6,900 do

Voilà l'ouvrage qu'ont fait au Nord-Ouest les deux gouvernements; les chiffres montrent de quel côté a été le désir sincère de travailler à développer notre pays nouvellement acquis.

J'arrive maintenant à une partie plus sensible de mes remarques, et je dis que la conduite, le langage, l'exemple, et même l'appui direct de la grande majorité du parti gris semblent avoir été les causes les plus immédiates et les plus directes des troubles qui ont eu lieu récemment sur les rives de la Saskatchewan. Personne n'essaiera de nier cela avec aucun semblant de raison. Et cependant ne perdons pas de vue ce fait remarquable que les Métis n'ont pas les sympathies de l'opposition. L'ancien ministre de l'intérieur, M. Mills, a dit que les Métis n'obtiendraient aucun privilège—qu'ils devaient être des blancs ou des sauvages. De 1873 à 1878, le gouvernement a fait très peu de chose pour satisfaire les Métis. Rien n'a été fait; comme l'a dit le très honorable chef du gouvernement, il y avait un blanc ce jour-là. Je dois dire qu'à part la récompense offerte par la gauche pour la capture de Riel, la nomination d'un juge pour instruire son procès et le refus de donner aux Métis

une représentation dans les nominations qui furent faites, et le refus de reconnaître ces droits en dehors du Manitoba, les honorables messieurs de la gauche ont fait très peu de chose, et ils ont très mauvaise grâce aujourd'hui à venir défendre les droits et les privilèges de la population métisse, qu'ils disent avoir été si honteusement négligée par le gouvernement actuel.

Quelques VOIX : Question, question.

M. ROYAL : Pendant le long et ennuyeux débat qui a eu lieu sur le bill du cens électoral, je n'ai jamais interrompu aucun des honorables messieurs de la gauche, mais j'ai écouté très patiemment leurs discours.

Quel a été le premier acte du présent gouvernement, pour régler les questions brûlantes des territoires du Nord-Ouest ? Il a entrepris de s'occuper de ces questions et de les régler de manière à répondre aux plus grandes demandes de cette population. Durant la période comprise entre 1873 et 1878, les honorables messieurs de la gauche n'avaient rien fait. Au contraire, ils avaient gâté toute la question, et c'est le pire legs qu'ils aient fait au gouvernement actuel, lorsqu'ils abandonnèrent le pouvoir, en 1878. Mais ce changement de gouvernement, en 1878, a semblé avoir éveillé chez les honorables messieurs de la gauche tout leur intérêt dans la question. La protection a paru les faire courir aux armes, et ne pas les faire distinguer entre les moyens qu'ils pouvaient prendre pour renverser le présent gouvernement. La guerre était commencée—une guerre de paroles. Cette guerre de paroles peut passer entre nous, parce qu'elle est restreinte aux journaux et à quelques discours très violents dans cette Chambre, mais elle a eu un effet très différent sur l'esprit de la population du Nord-Ouest. Celle-ci a interprété ces paroles exactement d'après leur signification ; elle ne pouvait comprendre que deux partis se faisant la lutte sur une certaine question, ne voulaient pas dire exactement ce que disaient leurs orateurs.

J'arrive maintenant, M. l'Orateur, à la province du Manitoba. En 1882, l'agitation qui avait eu lieu dans les provinces de l'Est a eu pour résultat, là-bas, l'organisation de ce que l'on appela plus tard l'Union des cultivateurs, qui, sous prétexte de remédier à l'état de choses qui semblait alors préjudiciable aux cultivateurs, n'était rien autre chose qu'un projet ferme et bien caché destiné à renforcer la cause de l'opposition au parti conservateur.

M. WATSON : Non, non.

M. ROYAL : J'entends un honorable membre de l'opposition dire "non." Il y avait une co-existence de causes différentes qui poussaient les cultivateurs à chercher à remédier à un certain état de choses qu'ils croyaient leur être préjudiciable, et dans les rangs de l'Union des cultivateurs, telle qu'organisée en premier lieu, se trouvaient quelques conservateurs de bonne foi, mais je dois dire qu'ils formaient la minorité. Supposé que le pays traversât une crise comme celle qu'ils prétendaient exister, les chefs, au lieu de se borner à l'objet immédiat de cette organisation, telle qu'établie en premier lieu, étendirent leur protection et leur patronage à tous les intérêts de la province. Ils ne permirent point que rien leur échappât. Ils se chargèrent de corriger et de contrôler les affaires de la province, depuis la direction d'une école jusqu'à l'agrandissement des limites de la province jusqu'à la baie d'Hudson, depuis l'intervention dans la production et la vente du grain par le colon jusqu'à l'élaboration de la politique du pays dans ses rapports avec le Canada. Ils se constituèrent en parlement rival de la législature locale, et dictèrent des conditions à M. Norquay et à sir John A. Macdonald. Ils ne firent pas des protestations ou des représentations, mais des demandes. Ils prirent tout le pays et ses divers intérêts sous leur protection, et les façonnèrent avec une superbe impudence, selon leurs propres idées. En un mot, ils exercèrent les pouvoirs du gouvernement local, et demandèrent la liberté de les exercer.

Tel fut le caractère de l'association qui fut fondée alors, sous le nom fallacieux d'Union des Cultivateurs, par quelques politiciens astucieux appartenant à la gauche. En novembre 1884 eurent lieu des assemblées pour protester contre le désaveu des chartes de chemins de fer, assemblées auxquelles on se servit d'expressions très violentes et très perfides. Avec votre permission, M. l'Orateur, je lirai quelque chose qui va sans doute attirer l'attention de quelques honorables membres de la gauche. A une assemblée des délégués tenue en 1882 à Portage-la-Prairie, assemblée que les journaux de l'opposition ont rapporté avoir été très enthousiaste, un membre de cette Chambre s'est servi du langage suivant, d'après les compte-rendus de cette assemblée :

Il croyait que ce qu'il fallait, c'était un gouvernement local, qui défendrait le Manitoba, et que, si, après avoir tout essayé, nous ne pouvions obtenir la reconnaissance de nos droits, nous devrions essayer un peu de ce que quelques-uns appelleraient rébellion, ou demander l'annexion aux Etats-Unis.

Un autre homme, qui fait partie de la Chambre locale, a dit :

Les provinces de l'Est se reposent dans une grande mesure sur cette province pour écouler le surplus de leurs articles manufacturés, et nous devrions leur dire que si elles ne veulent pas nous accorder des droits égaux à ceux qu'elles possèdent, nous n'aurons rien à faire avec elles. Je crois que votre devoir n'est pas d'adresser des pétitions à M. Norquay, mais de faire entrer dans le gouvernement local des hommes qui défendent vaillamment le Manitoba, et insistent pour que ses droits soient reconnus.

Voilà l'espèce de langage tenu par des personnes qui n'appartenaient pas au parti conservateur, dans les diverses assemblées qui eurent lieu en 1882, sous prétexte de protester contre le désaveu de chartes accordées à des chemins de fer. Plus tard, à une assemblée de citoyens tenue à Brandon, dans la salle du conseil, en décembre 1883, M. Purvis, un des esprits dirigeants de l'Union des cultivateurs.....

M. WATSON : Et un conservateur.

M. ROYAL : Il n'est pas conservateur.

M. WATSON : Il l'a toujours été.

M. ROYAL : M. Purvis a dit : " Si nous ne pouvons obtenir nos droits, annexons-nous aux Etats-Unis." En février dernier, eut lieu une assemblée de l'Union des cultivateurs à laquelle cette question fut convoquée plus tard pour discuter la question de l'indépendance. Il n'y a pas longtemps que le *Free Press* excitait les sentiments du peuple, et sans l'esprit de modération de ce dernier, l'agitation aurait eu pour résultat la rupture de l'Union. Le *Free Press* est l'organe reconnu, et, je dois le dire, habile, des honorables messieurs de la gauche au Manitoba ; l'activité, l'énergie et l'esprit d'entreprise du rédacteur de ce journal ne font pas de doute, et en conséquence j'attache la plus grande importance à ses écrits. Le *Free Press* a dit :

Les menaces de Riel ne méritent pas qu'on s'y arrête, en présence de ce que nous avons à redouter du traître non moins scrupuleux mais beaucoup plus puissant qui gouverne le Dominion. Il serait un million de fois préférable que Riel et ses descendants soient pour toujours rois ou présidents, ou quoi qu'ils puissent s'appeler, des Métis du Nord-Ouest, plutôt que de laisser sir John Macdonald se proclamer ainsi que ses amis les gouvernants perpétuels du Canada.

Le *Spectator* de Hamilton a compris les motifs qui avaient fait écrire ce qui précède, et il les a commentés comme suit :

Ceci est assez clair. Et sa signification, s'il signifie quelque chose, c'est qu'il est de la plus haute importance que le pouvoir soit de nouveau confié au parti grit. Renverser le gouvernement actuel et donner le pouvoir aux grits, voilà la seule chose qui mérite nos efforts. Riel peut être rebelle, les sauvages peuvent se soulever, les hommes et les enfants peuvent être massacrés, les femmes peuvent souffrir quelque chose de pire que la mort, nos soldats bourgeois peuvent être massacrés, mutilés et estropiés, tout le pays, depuis la Saskatchewan jusqu'à l'Atlantique, peut être plongé dans la douleur et pleurer ses morts—mais qu'est-ce que cela fait ? D'après le *Free Press*, 'il serait un million de fois préférable' que cela arrivât plutôt que les tories restassent au pouvoir—il vaut un million de fois mieux que le meurtre, le pillage, la

mutilation, le massacre et le viol aient lieu plutôt que de voir les griffes ambitieuses des grifs éloignées davantage des sacs d'argent convoités du Dominion.

Je n'accuse pas toute la presse et tout le parti de l'opposition d'être directement responsables de la dernière insurrection, mais sans l'excitation qu'ils ont créée au Manitoba, les événements de la Saskatchewan n'auraient pas eu lieu. Ces expressions de déloyauté, parce que par loyauté je veux dire dévouement aux intérêts du pays, et dévouement à la prospérité et au développement du pays, ces expressions de déloyauté ne sont pas limitées seulement au parti oppositoniste de la province d'Ontario; le parti libéral de la province de Québec partage les mêmes sentiments. Naturellement, je ne voudrais attribuer directement au parti libéral de la province de Québec rien de ce qui a eu lieu pendant l'insurrection du Nord-Ouest, le printemps dernier. Je dois dire cependant que, sous le rapport de la déloyauté, il n'est pas le moins en sympathie avec ses collègues de la province d'Ontario ou des autres provinces. Que voyons-nous dans le *Herald* du 27 mai dernier? Nous voyons que le club national, qui est le club par excellence des honorables messieurs de la gauche dans la province de Québec, donna un banquet, que ce banquet eut lieu dans la ville de Montréal; qu'à ce banquet des santés furent proposées, bues, et qu'on y répondit, et que parmi ces santés il y en eut deux, l'une à l'indépendance du Canada et l'autre à la république du Canada; et qu'un des orateurs déclara qu'il souhaitait que M. Mercier, chef de l'opposition dans la province de Québec, puisse être le premier président de cette république. Je crois qu'il y a une liaison entre les choses; il y a quelque chose qui éclate tôt ou tard, et démontre l'unanimité de principes et de sentiments dans un parti. Je n'attribuerais pas au parti rouge de Québec les événements qui eurent lieu sur la Saskatchewan; mais il sympathise pleinement avec les sentiments exprimés dans les journaux grits du Manitoba, d'Ontario et d'ailleurs.

Comme il est très tard, et que mes premières remarques ont été passablement longues, je vais m'abstenir de citer des extraits que j'avais l'intention de vous lire. J'arrive maintenant à la fin de mes observations. Si, au cours de ces remarques, j'ai réussi, M. l'Orateur, à donner une idée suffisante de l'origine des premiers habitants du Nord-Ouest, que nous rencontrons là-bas, de leurs traits caractéristiques, de leur haut degré de prospérité et de satisfaction, de leur position religieuse, politique et sociale; si j'ai réussi à convaincre la Chambre que la population métisse n'est pas une population demi-sauvage, mais qu'elle se distingue par son humanité, son courage, son industrie, son intelligence et sa moralité, j'aurai accompli une grande partie de ma tâche. J'ai essayé de démontrer les causes éloignées de même que les causes immédiates des troubles. Néanmoins nous ne devons pas perdre de vue la motion qui est soumise à la Chambre. J'ai essayé de démontrer que la cause immédiate des troubles repose dans la conduite, le langage et les actions de l'opposition. Je n'accuserai pas ce parti de déloyauté; je veux bien lui donner crédit de ce que l'administration Mackenzie a fait de 1873 à 1878, et parmi les actes de cette administration, je dois payer un grand tribut d'admiration à l'organisation territoriale qu'elle a donnée aux territoires du Nord-Ouest. Mais, M. l'Orateur, je m'arrête là. J'ai fait partie du conseil du Nord-Ouest, et je me rappelle que, lorsqu'on disait que nous avions à légiférer sur l'extinction du bison, sur la variole qui sévissait alors parmi certaines tribus, le gouverneur Morris, qui était alors président, nous faisait invariablement chaque fois cette réponse: "Il n'y a pas de fonds." C'était, malheureusement, l'époque des déficits, et ces messieurs n'avaient pas de fonds pour aucun de ces objets. Ils pouvaient créer un conseil du Nord-Ouest pour le renseigner sur la manière de régler les affaires, mais lorsque arrivait le temps d'agir, leur réponse invariable était qu'ils n'avaient point de fonds, et ce fut la même chose lorsqu'on signala à leur attention la question des arpentages.

M. ROYAL

Lorsque le premier ministre a dit qu'il y avait eu une lacune relativement à l'administration des affaires du Nord-Ouest, de 1873 à 1878, j'aurais été heureux de partager sa manière de voir; mais je dois dire que dès le commencement les Métis furent complètement ignorés comme ayant des droits et des privilèges distincts, de fait, comme ayant une existence distincte, par le gouvernement des honorables messieurs de la gauche.

Le premier ministre a dit l'autre soir, avec raison, je crois, que le chef de l'opposition s'était abstenu avec soin de donner son opinion sur le mérite intrinsèque des réclamations de la population métisse du Nord-Ouest. Je crois que le chef de l'opposition a eu parfaitement raison, parce que s'il eût dit qu'elle avait des droits, il aurait logiquement parlé affirmé qu'elle avait des griefs, mais il n'a pas dit si elle avait ou non des droits, et lorsqu'il n'y a pas de droits il n'y a pas de griefs. En 1873, l'évêque Grandin écrivit au gouvernement de M. Mackenzie. En 1874, il écrivit au même sujet et appela l'attention du gouvernement sur les réclamations de cette population. En 1875, le même prélat, avec toute son autorité et toute la bienveillance qu'il éprouvait pour son peuple, avec le vif désir qu'il avait de voir ces territoires jouir d'un bon gouvernement et être contents du régime canadien, écrivit de nouveau au gouvernement et parla de l'excitation et du malaise qui régnaient depuis quatre ou cinq ans parmi les Métis de ces territoires. En 1876, le major Walsh, alors fonctionnaire de ce gouvernement, écrivit de nouveau au sujet des réclamations contestées de terres dans Prince-Albert et Saint-Laurent. En 1877, le gouverneur Laird transmit ses lettres. Cela forme tout le résumé, tout le dossier des actes des honorables messieurs de la gauche, avec ce que j'ai dit et ce qu'ont dit jusqu'à présent l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard) et les honorables messieurs de la droite qui vous ont adressé la parole sur ce sujet. Il est bien connu qu'en 1878 il n'avait pas été fait de partage. Depuis 1870, époque de l'acquisition de ces territoires, on n'avait assigné aucune partie de ces réserves aux paroisses françaises. Le 16 mars, M. Mills, alors ministre de l'intérieur, écrivit:

Il est parfaitement inutile de rechercher les personnes qui peuvent avoir des réclamations contre le gouvernement. Qu'elles se présentent et fassent valoir leurs réclamations.

Ceci était conforme à la déclaration de ce monsieur, qui avait dit qu'il ne ferait pas de distinction entre les blancs et les sauvages, mettant par là à néant les dispositions qui avaient été insérées dans l'acte du Manitoba de 1870.

Maintenant, pour ce qui regarde la conduite de l'administration à l'égard des colons, je vais citer quelques remarques faites le 20 avril 1878 par M. Schultz, alors membre de cette Chambre:

M. SCHULTZ. D'après le débat qui a eu lieu dans le Sénat, il est évident qu'il existe un mécontentement prononcé au sujet de ces réclamations, et à ce propos je dois signaler à la Chambre les griefs particuliers des paroisses de Saint-Clément et Saint-Pierre, au Manitoba.

J'ai déjà eu l'occasion d'en parler, et j'ai contribué à fournir toute sorte de données et de renseignements, mais on n'a rien fait, et il n'y a pas d'espoir de voir venir une prompt solution, tandis que les occupants de ces terres sont soumis aux plus grands inconvénients.

De même, dans les environs du Fort de Pierre, un certain nombre de quarts de sections ont été vendus à Stephens et autres, de Montréal, et donnés à la compagnie de la Baie-d'Hudson; ces sections se trouvent dans la zone où le privilège de la coupe du foin est accordé, et appartiennent par conséquent aux gens de ce district qui ont des fermes riveraines. Si le gouvernement tient à la bonne opinion des populations de ce district, il devra redresser de suite les griefs dont on se plaint.

En ce qui regarde les amendements à l'acte concernant les conflits de réclamations, si l'acte a besoin d'être amendé, je regrette beaucoup qu'on n'en ait pas vu la nécessité il y a un an, et je suis surpris que le commissaire nommé en vertu de cet acte ait retiré ses émoluments jusqu'au dernier moment et ne se soit plaint qu'alors que l'acte était impraticable.

On a déjà perdu trop de temps de cette manière, et apparemment de toutes les façons dans la province. De fait, une fatalité semble peser sur toutes les matières qui se rattachent à la question des terres du Manitoba. Les étendues de terres prises par les paroisses, notamment par celle de Saint-André, n'ont pas été conservées intactes, mais changées d'après la convenance du ministère. L'omission des scriptions

été retardée jusqu'à ce que les bénéfices qui pouvaient en découler eussent cessé, et les retards que l'on continue à apporter dans la distribution des terres de mineurs sont pour tous les intéressés une injustice trop palpable pour avoir besoin de commentaires. A chaque session j'ai parlé de ces choses; je fais aujourd'hui un dernier appel. Le gouvernement m'a souvent promis d'examiner ces matières; j'espère qu'il va remplir sa promesse, et je crois que, en raison de ces retards longs et préjudiciables et du calme avec lequel la population les a subis, il ne ferait qu'un acte de justice en remettant le paiement qu'il a reçu pour les grains de semence.

Non seulement les Métis furent ignorés par le gouvernement des honorables messieurs de la gauche, mais on ne leur donna pas même de représentation dans l'organisation du conseil du Nord-Ouest. En 1874, le gouvernement retira aussi de la vente et de la colonisation toutes les terres situées dans un rayon de 24 milles de chaque côté du chemin de fer du Pacifique canadien; et en 1875 il retira les terres comprises dans un rayon de 35 milles de chaque côté des lignes télégraphiques. En 1877, un changement eut lieu; on n'accorda pas de homesteads, et toutes les terres durent être vendues \$1 l'acre. La même année, l'honorable monsieur présenta son fameux bill concernant les chemins de fer de colonisation, en vertu duquel ceux qui voulaient construire une voie ferrée pouvait obtenir une subvention de 10,000 acres de terres par mille. Tout ceci a été fait par l'administration des honorables messieurs de la gauche, depuis 1873 jusqu'à 1878.

L'honorable député de Durham-Est (M. Blake) est de la même opinion que son collègue. Il dit qu'il ne reconnaît pas de droits particuliers à l'ancienne population des territoires. Il semble ignorer entièrement son existence, et sous leur régime les honorables messieurs de la gauche intervinrent de toutes manières dans les affaires du Manitoba. Ils semèrent les germes d'un désordre permanent. Leur conduite dans Ontario, relativement aux troubles qui avaient eu lieu dans le Manitoba en 1870, eut pour effet de décourager entièrement l'émigration du Nord-Ouest. Et, M. l'Orateur, ils échouèrent d'une manière signalée dans leurs tentatives de construire un chemin de fer d'un océan à l'autre afin de mieux développer cette contrée.

Je dois dire que si je votais pour la motion qui nous a été mise entre les mains, il me faudrait ignorer tous les faits du passé. Ce serait ignorer l'histoire des vingt-cinq dernières années; ce serait ignorer les enseignements et les leçons que le peuple du Canada et les deux partis politiques du pays doivent puiser dans les faits que j'ai énumérés très imparfaitement, peut-être, mais certainement avec autant d'exactitude qu'il m'a été permis de le faire. Le gouvernement actuel, sous la conduite distinguée du premier ministre, a accompli durant les huit ou dix dernières années relativement au Nord-Ouest, un travail comme l'histoire ne fournit aucun exemple dans aucun pays du monde. Avec une population de 4,000,000, une simple colonie, nous avons acquis un pays plus vaste que les États-Unis. Isolé comme l'est ce pays, qui se trouve à 500 milles du reste du monde, nous y avons cependant organisé un gouvernement et établi une province. Le premier ministre a fait plusieurs traités avec les sauvages et a établi la loi et l'ordre au moyen d'un gouvernement territorial. Nous avons construit un chemin de fer qui relie les deux océans, et nous avons fait cela malgré la modicité de nos ressources. Ceci est l'œuvre d'un gouvernement qui a attiré au Nord-Ouest 150,000 immigrants, d'un gouvernement qui a fait des traités avec les sauvages et s'est chargé d'administrer notre population sauvage, gouvernement qui a établi dans la Puissance des institutions dont les derniers événements qui ont eu lieu relativement aux troubles du Nord-Ouest, ont prouvé la permanence et la solidité.

Je dis que dans ces circonstances, il ne peut y avoir de doute sur la manière dont les membres de cette Chambre doivent voter sur cette motion. Lorsqu'en 1870, l'honorable Joseph Howe déclara, après avoir visité cette contrée durant l'hiver, qu'il n'était pas en faveur de son acquisition par le Canada, il ne prévoyait pas qu'il y aurait entre le

Manitoba et le Nord-Ouest et les provinces de l'Est, un commerce annuel de plusieurs millions; qu'il y aurait une province indépendante quant à l'administration de ses affaires, et que l'on verrait aussitôt une population prospère et satisfaite.

M. EDGAR : Je crois que ce n'est pas une heure déraisonnable pour proposer l'ajournement du débat. Il y a deux ou trois heures, il était entendu que la division aurait lieu; mais comme nous avons été retenus ici depuis ce moment, et que plusieurs députés des deux partis de la Chambre désirent parler—il y en a dans tous les cas de ce côté-ci,—je propose l'ajournement du débat.

Sir HECTOR LANGEVIN : Il est vrai que la discussion s'est un peu prolongée, mais on se rappellera qu'hier soir, après que l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) eut parlé pendant une heure et demie, ses amis et lui ont demandé l'ajournement, ce qui fut accordé avec l'entente que le vote aurait lieu ce soir; ça été là l'entente.

M. LAURIER : L'honorable monsieur est parfaitement dans le vrai en disant qu'il a été convenu hier soir que le vote aurait lieu ce soir. Mais l'honorable monsieur doit admettre que les députés de la gauche ont essayé de clore le débat beaucoup plus tôt. L'honorable député de Provencher (M. Royal) a pris la parole vers minuit, disant qu'il ne parlerait pas plus d'une heure; voyant cela plusieurs de nos amis qui étaient prêts à parler ont décidé de ne pas le faire. L'entente qui avait eu lieu n'a pas été observée; et l'honorable monsieur ayant parlé pendant près de quatre heures, il n'est que raisonnable que les honorables députés de la gauche aient l'occasion de lui répondre, surtout après qu'il eut déclaré dans son discours qu'il serait sévère pour l'opposition.

Sir JOHN A. MACDONALD : Lorsque je suis entré dans la Chambre, il y a une demi-heure, plusieurs honorables députés de la gauche criaient "question."

M. TROW : J'ai toujours compris que les gentileshommes tiennent rigoureusement parole. Pour ma part je sacrifierais tout ce que je possède dans ce monde pour tenir parole. Les honorables messieurs de la gauche ont acquiescé avec répugnance au désir que je leur avais manifesté de faire cet arrangement, et lorsque j'ai mentionné la chose au whip des honorables messieurs de la droite et au ministre des travaux publics, il a été convenu expressément que l'honorable député de Provencher ne parlerait pas pendant plus de trois-quarts d'heure environ.

M. WOODWORTH : Hier soir, lorsque cet arrangement a été fait, l'honorable député d'Ontario (M. Edgar) n'était pas ici et il a été convenu solennellement que nous aurions un vote ce soir, à la demande de l'honorable député de Huron-Ouest, qui implorait la Chambre d'ajourner à une certaine heure, hier soir. Il y a deux heures, l'honorable député de Huron-Sud criait "ajournez;" et il y a deux heures l'honorable député de Wellington-Nord (M. McMullen) criait "question" et "division." J'avais préparé un discours assez long; mais vu la longueur de la session et la somme de travail que nous avons à faire, j'ai consenti à ne rien dire sur cette question, afin que nous puissions prendre le vote ce soir. Ces honorables messieurs, qui ont fait cet arrangement, demandent maintenant que la Chambre s'ajourne sans avoir pris le vote.

M. VAIL : Nous admettons tous qu'il a été convenu hier soir que le vote aurait lieu ce soir à certaines conditions. Un deuxième arrangement a été conclu ce soir, et je crois qu'il est passablement injuste, en présence de cet arrangement, que l'on permette à l'honorable député de Provencher de clore le débat par un discours de trois heures. Je dis, en conséquence, que le second arrangement a été rompu, vu que l'honorable député de Provencher a parlé pendant deux ou trois heures de plus qu'il ne s'était engagé à le faire.

M. McCALLUM : Nous n'avons pas d'objection à rester ici et à écouter l'honorable député d'Ontario s'il désire parler.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pour ce qui regarde l'arrangement, autant que la chose pouvait être arrangée entre le ministre des travaux publics et moi, je vais donner les faits tels que je me les rappelle, et l'honorable monsieur me corrigera si je fais erreur. Hier soir, lorsque l'honorable député de Huron-Ouest eut parlé pendant quelque temps, j'ai suggéré l'ajournement, et le ministre des travaux publics, après un peu d'hésitation, a consenti à ce que le débat fut clos ce soir. Je lui ai fait remarquer la longueur du discours prononcé par l'honorable député de Jacques-Cartier et lui ai demandé de promettre que les discours des députés de la droite ne seraient pas aussi longs. L'honorable monsieur doit se rappeler cela. Or, depuis huit heures, il y a sept heures que nous sommes ici, la gauche a pris une heure et demie de ce temps, autant que je me rappelle. Cependant je dirai à mes honorables amis que nous ferions peut-être mieux de consentir à ce que le vote soit pris maintenant.

M. McMULLEN : En réponse à ce qu'a dit l'honorable député de King, N.-E. (M. Woodwoorth), je ferai remarquer que nous avons compris que l'honorable monsieur qui portait la parole dans le temps ne parlerait pas plus d'une heure, ou un peu plus. Nous l'avons écouté avec patience et j'ai résolu de ne pas parler, bien que j'eusse l'intention de faire quelques remarques. Je crois qu'il est injuste que l'honorable monsieur ait parlé pendant toute la soirée, vu qu'on lui avait certainement fait comprendre qu'il ne devait parler que pendant environ une heure.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je désire faire une remarque en réponse à ce qu'a dit l'honorable député de Perth-Sud. Je puis dire que lorsque je rencontrai l'honorable monsieur dans le corridor, il m'a dit que les deux partis paraissaient vouloir arriver à une entente au sujet de la clôture du débat; qu'après que l'honorable député de Bothwell, qui parlait alors, aurait fini, nous pourrions prendre le vote. Je lui fis remarquer que le député de Provencher (M. Royal) désirait faire quelques remarques en réponse à l'honorable monsieur, et que, comme le débat avait commencé par la motion de l'honorable député de Durham-Ouest, du côté de l'opposition, et qu'un honorable membre de notre parti avait répondu, et ainsi de suite alternativement, jusqu'à ce que l'honorable député de Bothwell eut parlé, si l'honorable député de Provencher faisait un discours cela mettrait les deux partis sur le même pied. L'honorable monsieur a répondu : Eh bien, je crois que oui; mais combien de temps va-t-il parler? j'ai compris qu'il parlerait une heure ou une heure et quart. Voilà ce que j'ai à dire en réponse à l'honorable monsieur.

M. WATSON : Comme je viens du Manitoba et que je représente le comté le plus près de la région désaffectée, j'avais l'intention, en justice pour moi, de parler sur cette question; mais lorsque le *whip* de la gauche, M. Trow, m'a dit, à environ une heure moins le quart, que l'on avait fait des arrangements pour clore le débat, et que M. Royal aurait fini à une heure, j'ai résolu avec regret de ne pas parler, sachant que les députés avaient hâte de retourner chez eux et que l'on n'avait pas répondu aux arguments présentés par la gauche, et vu que jusqu'à ce moment-là l'honorable député de Provencher n'avait rien dit qui méritât une réponse de ma part. L'honorable monsieur a mis deux heures et quart de plus qu'il ne devait le faire à énoncer des arguments auxquels j'aurais aimé à répondre.

Mais comme j'étais présent hier soir lorsqu'il a été convenu qu'il n'y aurait que des discours de peu de durée et que le débat se terminerait ce soir, je suis prêt à renoncer à parler sur cette question, bien qu'il m'eût été agréable d'exprimer mes opinions. Mais comme elles ont été énoncées par les députés de mon parti qui ont parlé, je me contenterai de voter pour l'amendement.

M. VAIL

M. EDGAR : Je comprends, après ce que nous avons remarqué de ce côté-ci de la Chambre, que le ministre des travaux publics et son ami ont cherché pendant ces dernières heures à mettre fin à cette discussion et à avoir un vote. Je suis sorti de la Chambre pour quelques instants avant l'ajournement hier soir. Je dois naturellement accepter les déclarations de mes amis quant à ce qui s'est passé; pour cette raison, je retire la motion d'ajournement.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Blake.

POUR :
Messieurs

Allen, Auger, Bernier, Bourassa, Burpee, Cameron (Huron), Cameron (Middlesex), Campbell (Renfrew), Cartwright, Casey, Casgrain, De St. Georges, Edgar, Fairbank, Fleming, Forbes, Geoffrion,	Gillmor, Guay, Harley, Holton, Innes, Irvine, Kirk, Langelier, Laurier, Lister, Livingston, McCrane, McIntyre, McIsaac, McMullen, Mills,	Malock, Paterson (Brant), Platt, Ray, Rinfret, Scriven, Somerville (Brant), Somerville (Bruce), Springer, Sutherland (Oxford), Trow, Vail, Watson, Weldon, Wells, Wilson.—49.
--	---	--

CONTRE :
Messieurs

Abbott, Allison, Bain (Soulanges), Baker (Missisquoi), Baker (Victoria), Barnard, Beaty, Bell, Benoit, Bergeron, Bergin, Billy, Blondeau, Bowell, Bryson, Cameron (Inverness), Campbell (Victoria), Carling, Caron, Cimon, Cochrane, Colby, Costigan, Coughlin, Curran, Cuthbert, Daly, Dawson, Desaulniers (Mask'ngé), Desaulniers (St. Maurice), Desjardins, Dickinson, Dodd, Dugas, Dupont,	Farrow, Ferguson (Leeds et Gren), Ferguson (Welland), Fortin, Gault, Gigault, Girouard, Gordon, Grandbois, Guillet, Hackett, Haggart, Hall, Hesson, Hickey, Homer, Hurteau, Jamieson, Jenkins, Kaulbach, Kilvert, Kranz, Labrosse, Landry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (Kings), Macdonald (Sir John), Mackintosh, Macmaster, McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald (Pictou), McDougall (O. Breton), McGreavy,	McLelan, McNeill, Massue, Moffat, Montplaisir, Orton, Pain, Pinsonneault, Pruyn, Riopel, Robertson (Hamilton), Ross, Royal, Shakespeare, Shanly, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Taschereau, Tassé, Taylor, Temple, Thompson, Tupper, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), White (Renfrew), Wigle, Wood (Brockville), Woodworth, Wright.—105.
--	---	--

L'amendement est rejeté et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. BOWELL : Je propose :

Que lorsque quelque article manufacturé sera importé en Canada en parties séparées, chacune de ces parties sera passible du même taux de droit que l'article parachevé, sur une évaluation proportionnée; et lorsque le droit imposé sur cet article sera un droit spécifique et *ad valorem*, un taux moyen de droit *ad valorem*, égal au droit spécifique ou spécifique et *ad valorem* ainsi imposé, sera établi et imposé sur telles parties d'article.

La motion est adoptée. Le comité se lève et rapporte la résolution.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 4 heures a. m., jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 9 juillet 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

VOIES ET MOYENS—EXPLICATION PERSONNELLE.

M. BOWELL: Je propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. SOMERVILLE (Brant): Je désire retenir la Chambre quelques instants pour donner une explication que j'étais à donner hier, quand on a déclaré que j'étais hors d'ordre. Je répéterai l'extrait du *Citizen* d'Ottawa que j'ai lu hier. (Voir *Débats* du 8 juillet).

Comme j'allais le dire hier, si ces paroles du *Spectator* de Hamilton étaient vraies, elles suffiraient pour discréditer tout ce que je pourrais dire en cette Chambre à l'avenir; et pour montrer qu'elles ne sont pas vraies, je vais disséquer aussi rapidement que possible ce paragraphe. Il dit:

Somerville dit une chose qu'il sait fausse. On n'a pas payé le double du prix pour des impressions.

Je vois dans les comptes fournis par la compagnie du *Spectator* de Hamilton qu'elle a demandé le paiement de 20,865 marques de tirage, pendant qu'elle n'avait droit qu'à 10,433, et qu'elle a reçu 30 centins par marque au lieu de 10 centins, prix des entrepreneurs. Conséquemment, je crois que j'ai établi au delà de tout doute que le *Spectator* n'affirme pas une chose exacte quand il dit qu'il n'a pas reçu le double du prix pour des impressions. Quiconque examinera les comptes produits devant le comité des comptes publics pourra vérifier l'exactitude de mes paroles. Ensuite le rédacteur du *Spectator* dit:

On a payé au *Spectator* les prix fixés par le gouvernement Mackenzie.

On n'a pas payé les prix fixés par le gouvernement Mackenzie. Cela va de pair avec les accusations que les partisans de la présente administration portent au sujet des troubles du Nord-Ouest. Ils disent que le gouvernement Mackenzie est responsable du sang versé et que c'est lui qu'il faut blâmer s'il a fallu employer les fonds du trésor pour écraser cette rébellion. Tout le monde sait bien que le gouvernement actuel qui administre les affaires du pays depuis sept ans est entièrement responsable de ces dépenses et de cette effusion de sang. Le *Spectator* continue:

On n'a pas payé au *Spectator* des impressions qu'il n'a pas faites, et Somerville ne croit pas, ne pense pas cela.

Eh bien! c'est ce que je crois et que je pense, et je l'ai prouvé:

Dix centins n'est le prix d'aucun tirage quelconque faite en vertu d'un contrat du gouvernement; et Somerville sait cela.

Je désire citer les documents sessionnels qui contiennent une copie du contrat qui existe maintenant, et que tout membre de cette Chambre peut examiner ainsi que le rédacteur du *Spectator* de Hamilton; et je vois qu'il y est dit:—

Tirage, par marque de 250 impressions de 18 pages, royal octavo, 10 centins!

Composition par 1,000 *emmes* de mesure réelle, caractère romain, 10 centins.

Je crois que j'ai établi que le *Spectator* ne dit pas la vérité en faisant cette assertion, et j'ai répondu à ce qu'il publie à ce sujet. Mais que dirais-je du *Citizen* d'Ottawa, le journal

qui m'accuse d'être un lâche et un espion cherchant à nuire à ses confrères? L'histoire du *Citizen* d'Ottawa offre le sujet d'une bonne discussion. La carrière du *Citizen* d'Ottawa a présenté bien des variations pendant quelques années. Pendant un certain temps, il a été, je crois, la propriété d'un ministre de la couronne en vertu d'une hypothèque; à une autre époque, il a été la propriété du shérif; dans un autre temps il a été la propriété du percepteur de taxes de la cité d'Ottawa; et je crois qu'il n'existe, comme le prouvent les documents publics, que grâce aux miettes qui tombent de la table du gouvernement, qu'il est toujours prêt à ramasser. Et l'histoire du directeur de ce journal nous offre aussi plusieurs causes d'étonnement. Nous savons que ce journaliste puriste est connu par tout le Canada comme courtier de contrats, depuis surtout qu'il a obtenu des fonds considérables en vertu du célèbre contrat Whitehead. Je dis qu'il est le dernier homme et que son journal est le dernier journal qui devraient accuser un membre de cette Chambre d'être un lâche et un espion.

Je désire affirmer qu'en remplissant le devoir que j'ai rempli, j'ai travaillé dans les intérêts du peuple; j'ai accompli un devoir envers mes commettants et le pays en général en dénonçant les fraudes que la presse conservatrice de ce pays a perpétrées avec la sanction du gouvernement. Tant que j'aurai l'honneur de représenter un comité en cette Chambre, je ferai mon devoir sous ce rapport. Je n'ai aucun désir d'espionner mes confrères en journalisme; mon seul désir est d'élever le ton de la presse en ce pays, d'élever la moralité du peuple, et je crois que le pays me justifiera d'avoir exposé ces fraudes et d'avoir dénoncé ce gouvernement corrompu, comme je l'ai fait.

La motion est adoptée et la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. BOWELL: Avant de proposer la résolution que j'ai l'intention de soumettre au comité, je désire mentionner un ou deux items que l'on a mis de côté lorsque le comité s'est levé la dernière fois. La première question dont je veux parler a rapport aux chiffons. On a déjà discuté cette question pendant environ trois heures, et la discussion a été remise à ma demande. Le chef de l'opposition a demandé, en cette circonstance, ce qu'il adviendrait quant à cet article si le comité n'adoptait aucune mesure. J'ai dit à la Chambre que l'article resterait sur la liste des objets admis en franchise en vertu de l'arrêté en conseil qui décide cela. On avait alors l'intention de fixer un taux auquel on taxerait cet article, mais après avoir bien examiné la question quant aux importations, la qualité de l'article importé, la quantité fournie par le pays et l'effet sur les industries manufacturières du pays, on a décidé de laisser cet article sur la liste des effets libres de droits pour la raison suivante: on obtient dans le pays la classe de chiffons plus communs dont on a surtout parlé dans la discussion. L'importation de chiffons de cette espèce n'est que très restreinte. Les chiffons qu'on importe le plus et qui ont le plus de valeur, sont employés dans les différentes manufactures, et ce sont ceux qu'on appelle les rognures des établissements de tailleurs, et ils se vendent de 5 à 15 cents la livre. J'ai constaté que si on mettait des droits sur cette matière première qui entre dans la fabrication d'une espèce particulière de drap faite dans le pays, le résultat serait d'en empêcher la manufacture dans le Canada.

Je n'ai pas besoin de dire à ceux qui ont donné la plus légère attention à la question que l'espèce de drap que nous fabriquons dans le pays est bien meilleure que celle que l'on importe. Je sais que l'on a prétendu qu'il ne faudrait pas encourager la fabrication de cette espèce d'étoffe; mais elle n'est pas faite dans le pays, elle devra être importée, parce que cette marchandise à bon marché est nécessaire ici; et sous notre politique, particulièrement, il est mieux que nous

fabriquions cela ici et que les profits soient pour nous au lieu d'aller à des étrangers. Nous avons, par conséquent, décidé de laisser les chiffons parmi les objets admis en franchise. Le comité se rappellera que nous avons parfaitement considéré la question du transport à l'intérieur lorsque nous étions en comité. Les difficultés qui se sont présentées, les fraudes qui ont été commises, ont donné lieu à beaucoup d'embarras, et le gouvernement a songé à recommander le rappel de cet article de la loi ; mais constatant que cela nuirait, jusqu'à un certain point, à un commerce très considérable, particulièrement aux nouveautés et à d'autres espèces de marchandises au sujet desquelles nous n'avons jamais eu aucune difficulté, nous avons cru qu'il serait sage de recommander au comité de laisser l'article tel qu'il est maintenant dans le statut et d'ajouter une disposition autorisant le ministre des douanes à déduire la somme qu'il voudra de la facture pour le transport à l'intérieur. Cela peut avoir l'air d'un pouvoir arbitraire, mais il est en harmonie avec toutes les dispositions de la loi des douanes, et la Chambre verra aisément que si une dispute s'élève entre un importateur et le département des douanes quant au taux du fret, disons de Manchester à Liverpool, il sera aisé pour le département de savoir positivement des intéressés en Angleterre quel sera le taux du fret dans le temps et de déduire ce montant de la facture. Je donnerai au comité un exemple de l'opération de la loi telle qu'elle existe. Prenez Storebridge, ville manufacturière très considérable, près de Glasgow, à 15 ou 20 milles de Glasgow, disons ; on nous a présenté des factures aux douanes avec une réduction de 20s. sterling par tonne pour le fret, de cette ville à Greenock ; nous avons eu d'autres factures à moins d'un mois ou deux de distance, avec une réduction de 5s. par tonne pour le fret, ce qui fait une différence de 15s. par tonne.

Ces factures, je puis le dire à la Chambre, sans donner les noms, appartenaient à deux gros établissements en gros dans une même ville d'Ontario. Si le département a le pouvoir de dire, par exemple : le taux sera de 5s., et qu'il lance une circulaire à cet effet, dans tous les différents ports du Canada, quand on aura des factures de cette ville en particulier, on permettra à l'importateur de déduire 5s. pour le fret et on évitera par là des disputes avec l'importateur, et des fraudes. Voici comment on a fait les factures : la somme payée au manufacturier ou au marchand d'Europe est exactement la même pour les marchands du Canada ; seulement dans un cas, la facture comprendrait disons £5, 5s., et 20s. pour le fret ; de sorte que quand il s'agirait de payer les droits, un marchand aurait un avantage de 17½ ou 15 pour 100, ou tout ce que pourrait être le tarif par 15s. par tonne. J'ai fait voir au comité qu'elle est l'opération de cette loi, et je demande simplement maintenant, que le département ait le pouvoir de dire, après avoir pris tous les renseignements voulus, quel sera le taux du fret que chaque marchand pourra déduire de sa facture. Il y a d'autres résolutions que je désire soumettre à la considération du comité, qui auront pour effet d'augmenter la taxe sur certains articles, et de changer le tarif sur un point particulier, en autant qu'il concerne le sucre, sans, je crois, affecter le revenu du pays, en aucune façon.

On a trouvé dernièrement que l'importation de ce qu'on appelle les sucres de qualité inférieure, ou sucres jaunes fabriqués principalement avec la betterave, en Allemagne, et sur lesquels les fabricants recevaient une subvention de deux centins par livre, permettait à ces derniers de nous envoyer ici leurs qualités inférieures, et d'empêcher la fabrication du sucre en ce pays. Ce que nous proposons, c'est changer les droits sur le sucre, de manière à créer une classe séparée et d'imposer les droits qui existent maintenant sur les sucres au-dessus du n° 14, sur toutes les classes de sucres raffinés. L'article du tarif se lira comme suit : "Tous les sucres raffinés paieront 1 cent par livre et 35 pour 100 *ad valorem*." On se propose aussi d'augmenter les droits sur les spiritueux, le tabac, à l'accise et à la douane. Les résolutions

M. BOWELL

que je désire soumettre au comité, auront l'effet d'augmenter les droits d'accise sur le whiskey fabriqué avec le blé-d'inde, de \$1.00 à \$1.30 ; le whiskey fabriqué avec le malt, de \$1.02 à \$1.32 ; le whiskey fabriqué avec la mélasse et autres articles de même espèce, de \$1.03 à \$1.33. La Chambre sait que les droits actuels imposés sont de \$1.00 par gallon sur les spiritueux extraits du blé-d'inde ; \$1.02 sur ceux extraits du malt, et \$1.03 sur ceux tirés de la mélasse et autres produits de ce genre. Ce droit extra de 2c. et de 3c. a été imposé sur la fabrication en ce pays des spiritueux tirés du malt et de la mélasse, à cause des droits dont le blé-d'inde était chargé.

M. PATERSON (Brant) : Vous ajoutez 30 cts sur le tout

M. BOWELL : Oui. Les droits de douane sur le genièvre, le rhum et le whiskey et autres spiritueux de même caractère, qui sont à présent de \$1.32½, seront augmentés jusqu'à \$1.75 ; et les droits sur les eaux-de-vie, qui sont de \$1.45, seront portés à \$2 par gallon ; du moins c'est ce que l'on demande au comité. Le droit d'accise sur le tabac fabriqué avec des feuilles venant de l'étranger, est actuellement de 12 cts par livre. L'ancien droit était de 20 cts par livre ;—nous proposons de rétablir l'impôt dans le même état qu'il était en 1873, alors qu'il a été réduit à 12 cts, et de l'élever à 20 cts par livre, et le tabac du pays, en proportion. Je dois dire à la Chambre que jusqu'à 1883, le tabac en feuille du pays était chargé d'une taxe de 8 cts. Nous proposons de l'augmenter de 2 cts, somme actuellement imposée par les lois d'accise, à 5 cts par livre. Les droits de douane sur le tabac à priser, sont maintenant de 20 cts par livre. Nous proposons de le porter à 30 cts la livre, ce qui fera 5 cts de plus pour le tabac importé, qu'il n'était lorsque les droits d'accise étaient de 20 cts par livre, sous l'ancien tarif. En vertu de l'ancien tarif, les droits de douane sur le tabac importé étaient de 25 cts ; ils sont maintenant de 20 cts ; nous proposons de les porter à 30 cts, ce qui donnera une meilleure protection aux fabricants canadiens, que ne le faisait l'ancien tarif, et la protection aussi aux fabricants de tabac canadien, sera de 3 cts par livre plus élevée qu'elle ne l'était sous l'ancien tarif avant la réduction de la taxe. J'ai expliqué aussi succinctement que possible, sans entrer dans les détails des chiffres, les changements que nous proposons de faire dans ces articles particuliers d'accise et de douane, quant aux droits dont on veut les charger. Je dois déclarer que nous ne nous attendons aucune augmentation appréciable du revenu, des changements des droits sur le sucre.

M. VAIL : L'honorable ministre aurait-il la bonté de répéter en quoi consiste le changement ?

M. BOWELL : Nous proposons d'imposer 1 cent par livre sur tout le sucre raffiné, et 35 pour 100, sans avoir égard à la qualité d'après le type allemand. J'étais à dire que nous n'attendions pas une augmentation appréciable du revenu de ce changement, parce que si l'importation de ce que l'on appelle les qualités inférieures ou les espèces communes de sucre, décroît, elle sera compensée par l'importation du sucre brut qui entrera dans la fabrication de cette classe particulière de sucre dans ce pays.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Prétendez-vous admettre cela sans égard à la couleur et à la proportion de saccharine ?

M. BOWELL : Oui, sans tenir compte de la couleur ou de la proportion de saccharine. L'honorable député sait bien que la force du principe sucré n'est pas prise du tout, en considération dans le tarif actuel, excepté quand les raffineurs achètent leurs sucres avec la garantie qu'il sera d'une certaine force, alors que s'il excède cette force, ils ont à payer un excédant proportionnel sur la valeur *ad valorem*. Quand l'épreuve est faite avec le polariscope, si l'on trouve que le sucre n'arrive pas à l'étalon, alors, comme de raison, on réduit le montant de la facture pour obtenir l'exacte valeur *ad valorem* du sucre. De même, si l'achat est fait à 85,

et que le sucre, à l'épreuve, donne 90 de principe sucré, alors quel que soit le montant à être payé par l'importateur, à la face de la facture, il faudra ajouter cet excédant pour que les droits soient payés sur la valeur additionnelle. C'est le seul cas où la force de la saccharine puisse être prise en considération sous le tarif actuel.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pratiquement, vous excluez tous les sucres raffinés en dessous d'un certain étalon ou d'un certain numéro. Quels sont vos calculs sur ce point ? Proposez-vous d'exclure tous ceux qui sont au-dessous des nos 14 ou 15, ou quel numéro ? Je parle du résultat pratique.

M. BOWELL : Nous ne nous proposons pas d'exclure aucune espèce de sucre, mais nous voulons comprendre tous les sucres raffinés dans l'obligation de payer des droits. L'effet que nous en attendons est celui-ci : Que cette classe particulière de sucre à laquelle j'ai fait allusion se trouvera exclue dans une certaine mesure ; mais nous comptons que le revenu sera équilibré par l'accroissement de l'importation du sucre brut.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est justement le point sur lequel j'aurais des doutes moi-même.

Comme de raison, il sera très difficile de deviner quel sera le cours du commerce dans cette matière ; mais l'honorable ministre propose présentement une nouvelle taxe sur tous les sucres raffinés—et par le mot "raffiné," je suppose qu'il veut désigner les sucres qui ont subi un procédé de fabrication quelconque ; comment va-t-on s'y prendre pour définir ce que c'est que du sucre raffiné ?

M. BOWELL : Ce sont tous les sucres importés de n'importe quel pays, et qui ont passé par n'importe quel procédé de raffinage. Il est presque impossible de répondre à l'honorable député avant d'avoir fait l'essai du système.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Actuellement, je crois que vous prélevez 1 cent par livre sur ces qualités inférieures de sucre, je veux dire sur le sucre importé pour les fins de la fabrication. Aujourd'hui même, il s'importe du sucre brut sur lequel on prélève un impôt d'une demi-cent ou d'un quart de cent par livre. Je suppose que cette taxe d'un cent se montera, en chiffres ronds, à au moins 2 cents par livre.

M. BOWELL : Dans plusieurs cas elle se montera à 2 cents par livre, surtout au prix actuel du sucre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le sucre est à bas prix, comparativement aux années précédentes. Je pense, en regardant au montant, qu'on y perdrait une certaine proportion de revenu.

M. PATERSON (Brant) : Si je comprends le ministre, les droits ne sont pas augmentés sur les sucres au-dessous du n° 9 ; sur tous les numéros au-dessus de celui-là, les sucres bruts ne sont pas touchés du tout, c'est seulement le sucre jaune partiellement raffiné. Eh bien, nous n'avons aucun moyen de constater par aucun renseignement entre nos mains quelle est la proportion des sucres au-dessous du n° 9, par exemple, qui soient des sucres raffinés. Je ne sais pas si l'honorable ministre peut le dire lui-même ; s'il ne le peut pas, nous travaillons dans les ténèbres, dans une large mesure. Je croirais cependant que l'effet du projet du ministre serait d'exclure cette qualité inférieure de sucres jaunes raffinés. Cela équivaut à peu près à la prohibition.

M. BOWELL : Ce mot raffiné ne se trouve pas dans le tarif. Il n'y a pas de registre séparé qui tienne compte des quantités brutes ou raffinées. Le sucre peut-être au-dessous du n° 9, et pourtant être raffiné, c'est-à-dire les qualités inférieures ; de là il est impossible pour nous de constater quelles sont les quantités de cette sorte particulière de sucre qui ont été importées. Je concède que cela aura pour effet dans une certaine mesure, d'exclure les qualités inférieures de sucre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je croirais plutôt que cela l'exclura complètement. Nous avons importé, en chiffres ronds, à peu près pour trente millions de livres de sucre, entre les nos 14 et 9, et cela, indubitablement, couvrirait toutes les quantités auxquelles l'honorable monsieur a fait allusion. Eh bien, il est assez clair que nous ne recevons que $1\frac{1}{2}$ cent sur les sucres au-dessus du n° 9. Si vous ajoutez une taxe qui variera de $2\frac{1}{2}$ à $2\frac{3}{4}$ cents, en moyenne, vous détruisez complètement la possibilité d'importer cette qualité-ci et les autres qualités de sucre ; vous imposez une taxe si minime que je crains bien que vous ne perdiez du revenu par ce changement.

M. STAIRS : Je ne crois pas, bien qu'il soit impossible de séparer dans les rapports du commerce, le sucre fin des qualités inférieures, que le changement dans le tarif réduise en rien le revenu. Pour cette raison-ci : On prélèvera 30 pour 100, et 1 pour 100 sur tous les sucres au-dessus du n° 14. C'est justement la même taxe qui a été prélevée jusqu'ici sur les sucres raffinés au-dessus du n° 14, et sur les sucres bruts. Le seul moyen par lequel le revenu pourrait être affecté, serait que des vaisseaux apporteraient ici du sucre raffiné au-dessous du n° 14, et dont les prix seraient de beaucoup plus élevés que ceux du sucre brut. Un examen minutieux des droits sur les sucres importés dans le Dominion, pris aux prix courants de l'an dernier, montrera, comme l'a mentionné le député de Brant Sud dans la première partie de la session, au cours d'une discussion à propos du sucre, que du sucre raffiné a été acheté à Greenock à aussi bon marché que le prix ordinaire du sucre brut au-dessous du n° 14. Si la quantité totale de 30,000,000 de livres qui a été importée durant le dernier exercice, s'était composée de sucre raffiné, et qu'elle eût été échangée pour un montant égal de sucre brut, cela n'aurait pas affecté le revenu de 15 pour 100, parce que le sucre brut prenant la place du sucre raffiné aurait payé autant, comme le raffiné aurait payé 30 pour 100 et $\frac{1}{2}$ de cent. Comme de raison, je ne dis pas qu'il en est ainsi. Je pense que la partie de l'importation se composait de sucre brut ; mais je suppose l'existence d'un cas qui peut se présenter, pour démontrer quel eût été l'effet produit si le sucre eût été raffiné et qu'il eût été remplacé par la même quantité de sucre brut.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si c'est le cas, le résultat pratique sera que le fardeau qui pèse sur le peuple se trouvera considérablement alourdi, pour le bénéfice d'aucun être humain, à l'exception des fabricants de sucre. Nous élevons considérablement les droits sur des espèces de sucre que l'on propose de prohiber, et sans aucun doute les raffineurs seront à la hauteur de la situation, et élèveront leurs prix en conséquence. Quant à savoir jusqu'à quel point cela peut affecter les raffineurs, je n'exprime pas d'opinion ; mais le ministre ne prétend pas qu'il va augmenter le revenu, ce en quoi il a sans doute raison ; de sorte qu'il est rationnel de conclure que l'augmentation des droits va sortir de la poche des consommateurs.

M. VAIL : Je regrette que le ministre des douanes ne soit pas allé un peu plus loin, et n'ait pas fait quelque rajustement dans le tarif en général en ce qui concerne le sucre ;—car je peux l'assurer que le mode de perception des impôts sur le sucre, est loin d'être satisfaisant. Les importateurs de sucre brut, dans la Nouvelle-Ecosse, se sont depuis quelque temps plaints du manque d'uniformité dans l'application des lois de douane, et prétendent que, pendant que les officiers de douane à Halifax administrent la loi avec sévérité, et prélèvent le montant entier des droits dans la proportion la plus large permise par la loi, la même rigueur n'est pas observée dans d'autres parties du Dominion, et plus spécialement à Montréal ; et si leur prétention est exacte, les importateurs et les raffineurs de sucre à Montréal ont un avantage marqué sur ceux qui sont engagés dans le même genre d'affaires à Halifax. La Chambre se

souvent que, de bonne heure, durant la présente session, un ordre a été donné pour avoir un état de toutes les cargaisons de sucre brut importées à Halifax de la Jamaïque, entre le 1er janvier 1883 et le 31 décembre 1883; aussi pour avoir un état de tous les sucres importés dans le port de Montréal, pendant la même période, soit directement ou par voie d'Halifax, donnant le nombre de livres dans chaque cargaison, le montant des droits par 100 lbs., et la valeur par 100 lbs pour les droits.

Un examen de cet état fait voir que parmi les autres arrivages dans le port d'Halifax, se trouvaient quatre bâtiments venant de la Jamaïque. Deux de ces vaisseaux, *Georgie* et *Annie*, avaient des cargaisons pour Montréal, les deux autres navires, étaient *S. J. Mussen* et *Clifford*; et comme l'état ne donne pas les dates de l'arrivée de ces vaisseaux, ni les prix de leurs cargaisons, telles qu'entrées, afin que la Chambre puisse être complètement renseignée sur le sujet, je me propose de parfaire le renseignement. Le *Annie* est arrivé le 23 avril; *S. J. Mussen*, le 26 avril; *Clifford*, 29 avril; *Georgie*, le 2 mai. Tous ces arrivages ont eu lieu dans l'espace d'une semaine. C'est l'usage pour les cargaisons expédiées à Montréal par voie de Halifax de les passer à la douane en transit, sans les entrer; mais accidentellement, l'agent de ces deux navires, l'*Annie* et le *Georgie*, déclara leurs cargaisons à la douane; alors le percepteur des douanes découvrit que les factures des cargaisons étaient beaucoup moins élevées que les factures des deux autres cargaisons de sucre de même espèce venant du même port. Il appela tout de suite l'attention de l'agent sur ce fait, et lui dit que ces factures-là étaient trop basses; qu'il ne pouvait pas les recevoir, excepté à la même valeur estimée pour les deux autres cargaisons. Et la chose, je crois, fut dénoncée à Ottawa. L'acte des douanes dit explicitement que les droits *ad valorem* seront prélevés, suivant la valeur réelle du marché au temps de l'expédition; et par conséquent, comme je viens de le dire, le percepteur ne pouvait pas faire autrement que d'exiger que les deux cargaisons pour Montréal fussent entrées aux mêmes conditions que les deux cargaisons pour Halifax l'avaient été. L'état produit fait voir que les sucres étaient marqués au-dessous des nos 14 et 9, et qu'ils étaient par conséquent de même valeur, et soumis aux mêmes droits. Mais l'état montre encore que les droits prélevés sur les deux cargaisons pour Montréal, étaient bien inférieurs à ceux perçus à Halifax; je cite cet état :

	Droits.	Valeur par 100 lbs. pour les droits.
<i>Annie</i> , au-dessous du n° 14,	\$1.58½	} \$2 80½
“ “ “ 9,	1.34½	
<i>Georgie</i> , “ “ 14,	1.60½	} 2 85½
“ “ “ 9,	1.35½	
<i>S. J. Mussen</i> , “ “ 14,	1.81	} 3 54
“ “ “ 9,	1.56	
<i>Clifford</i> , “ “ 14,	1.75	} 3 34½
“ “ “ 9,	1.50	

J'ai été très particulier en établissant ces chiffres, parce qu'ils ont une portée importante sur ce que j'ai l'intention de dire sur cette matière. Le 16 décembre dernier, il a paru dans un journal de Montréal, l'article qui suit, et qui est très intéressant, comme démontrant les avantages qu'ont les importateurs de Montréal sur ceux de Halifax. L'article est intitulé "Saisies de sucre à Montréal," et se lit comme suit :

MONTRÉAL, 16 décembre.—Une décision a enfin été rendue dans une cause entre M. S. B. Heward et les autorités de la douane. M. Heward a commencé à importer du sucre de la Jamaïque, il y a à peu près 4 ou 5 ans; et après qu'une petite cargaison eut été passée en douane, de plus grandes consignations furent faites au même prix. Grâce à la jalousie de certains marchands de Halifax, une saisie fut pratiquée; mais on n'y donna pas suite. A l'ouverture de la navigation, le sucre a été expédié directement; mais la cargaison du premier navire a été saisie, et un montant considérable de droits additionnels a dû être payé, avant qu'on ait pu obtenir main levée de la saisie. Comme ce montant avait été payé sous protêt, une déduction a été demandée, et le département d'Ottawa, trouvant que les prix étaient les mêmes que les prix originaires, auxquels la première importation avait été passée, a décidé qu'on n'aurait pas dû exiger de droits additionnels. Mais

M. VAIL

pendant ce temps-là on a découvert que d'autres maisons importaient du sucre et payaient les droits à des prix moins élevés, et que M. Heward, au lieu de frauder le revenu (comme ils disaient), en faisant passer des factures au dessous du prix réel, payaient des droits plus élevés que ses rivaux. La question s'est alors soulevée de savoir si les droits de M. Heward seraient diminués ou si les autres seraient élevés; le département en est venu à la conclusion qu'il serait plus facile de baisser les droits sur les nouvelles importations que de les élever sur les anciennes; c'est ce qui a été fait. M. Heward réclamait une déduction sur les droits payés antérieurement, avec les dépenses légales, et des dommages; mais la cause a été arrangée par l'acceptation de \$1,500 par M. Joseph Duhamel, O. R., qui a agi pour M. Heward, lequel est arrivé d'Ottawa ce matin après avoir obtenu un règlement.

Eh bien, monsieur, cet article paraît bien étrange après les chiffres que j'ai donnés à cette Chambre, chiffres puisés aux états fournis par le département des douanes sur un ordre de cette Chambre. Maintenant, si cet avancé est correct, et je ne doute pas qu'il ne le soit, que les autorités de la douane ont découvert que d'autres maisons à Montréal importaient des sucres sur lesquels elles payaient des droits moins élevés que M. Heward, lequel, d'après les états, payait moins que d'autres maisons,—j'aimerais à savoir pourquoi le ministre des douanes, qui avait les papiers devant lui, n'a pas fait payer aux maisons de Montréal une somme égale à celle payée par M. Heward, au lieu de tirer du trésor public \$1,500 pour réduire le montant payé par M. Heward au même niveau des montants payés par les autres maisons qui, il devait le savoir, payaient des taux plus bas que des maisons des autres parties du Dominion. Je ne puis concevoir quelle excuse le ministre des douanes apportera pour ces procédés par trop extraordinaires, à moins qu'il n'ait l'intention de rembourser aux importateurs de sucre de la Nouvelle-Ecosse les droits qu'ils ont payés en trop. Voici maintenant un autre sujet de plainte qu'ont les habitants de la Nouvelle-Ecosse, c'est que tandis que, dans la Nouvelle-Ecosse, le sucre est pesé par les officiers de douane, je suis informé qu'à Montréal il l'est par les peseurs de la cité, et il arrive souvent que ces messieurs retirent des échantillons pour classer. Qui-conque connaît un peu le commerce de sucre, verra que comme le sucre est gradué d'après la couleur, le choix des échantillons constitue une partie importante de l'affaire, et si la personne qui choisit les échantillons désire aider l'importateur, elle peut établir une différence d'un quart de cent par 100 lbs, et 5 pour 100 *ad valorem*, et faire en apparence son ouvrage irréprochablement.

Je ne suis pas en position d'accuser les officiers de Montréal d'avoir agi malhonnêtement, mais on m'assure que les importateurs considèrent que la matière exige la considération du gouvernement. Ce que j'ai dit au sujet de ces questions, peut confirmer peut-être ce qu'a dévoilé l'investigation qu'on m'assure avoir été faite l'an dernier ici, à savoir, que les sucres débarqués à Montréal payaient, comme règle générale, 15 à 20 cts par 100 lbs, de moins que les sucres débarqués à Halifax. Cela peut ne pas paraître une grosse somme à ceux qui ne sont pas familiers avec le commerce; mais si j'affirme à la Chambre que, répartie sur le total des importations de 1883, qui était de 180,000,000 de livres, cette bagatelle atteint le chiffre respectable de \$360,000, on verra bien que c'est une question d'une grave importance. Je puis citer ici un cas qui s'est présenté il y a quelques années, et qui sera d'un grand poids pour convaincre la Chambre qu'il y a un manque d'uniformité dans le commerce de sucre, auquel on devrait remédier d'une manière quelconque. Un marchand de Montréal avait acheté une cargaison de sucre à Halifax; le sucre en majeure partie était au-dessus du n° 14. Il était acheté sur cette base, droits payés. Le sucre s'en vint à Montréal, et y fut classifié de nouveau, et, c'est étrange à dire, le gros de la cargaison fut classé au-dessus du n° 14, tandis qu'à Halifax il avait été classé au-dessus du n° 14, et l'importateur de Montréal eut l'avantage de la différence dans les droits, ce qui a dû se monter à une somme considérable, parce qu'il y avait une économie de 25 cts par 100 lbs, et 5 pour 100 *ad valorem* dans le coût de la mar-

chandise. Je pense que cela démontre que l'on tient à Montréal une ligne de conduite bien différente de celle tenue dans les autres parties du Dominion dans ces matières. Je pense avoir démontré aussi qu'il y a un vice sérieux dans le mode de classification et de gradation du sucre, et qu'une grande injustice est faite aux importateurs de Halifax, et que le gouvernement doit y donner toute son attention. Je vais maintenant démontrer, le plus succinctement possible, que le mode actuel d'inspecter le sucre est défectueux, et que, s'il est continué, il sera ruineux pour le commerce des Indes Occidentales, qui est très important pour le Dominion, et spécialement pour les provinces maritimes. Le sucre paie à la fois un droit spécifique et un droit *ad valorem*, et est classifié d'après la couleur, et quiconque a étudié le sujet, sait que la couleur n'est pas un indice quant à la force et la valeur du sucre.

Par exemple, un échantillon en dessous du n° 9, paie $\frac{1}{2}$ pour 100, et donne à l'épreuve 97 degrés, et est par conséquent un excellent sucre pour les fins du raffinage; tandis qu'un autre échantillon au-dessus du n° 9, mais au-dessous du n° 14, paie $\frac{3}{4}$ de cent, et n'accuse à l'épreuve que 82 degrés, bien que le premier échantillon vaille de \$1 à \$1.50 de plus par 100 lbs, que le second; et il arrive souvent que deux lots de sucre de même prix, droits payés, paient des droits qui diffèrent de 25 cts par 100 lbs. L'impôt *ad valorem* étant prélevé d'après le coût de la marchandise au lieu de l'expédition, permet aux raffineurs d'importer du sucre de betterave à bon marché, dans des conditions bien plus avantageuses qu'ils ne peuvent importer du sucre plus brillant et plus clair des Indes Occidentales, et le résultat a été de tuer le commerce des Antilles, et d'encourager l'importation des sucres à bon marché de la Chine et des autres pays étrangers. Par exemple, on me dit que, dans la première partie de l'année dernière, et je présume que c'est la même chose maintenant, on pouvait importer de Chine du sucre de même force et le débarquer ici, droits payés, pour 25 cts de moins par 100 lbs, qu'on ne pouvait l'importer de Demerara, un port comparativement rapproché, n'étant qu'à environ 3,000 milles de Halifax. Cela démontre l'injustice du tarif actuel en faveur des sucres produits à l'étranger, et contre le sucre des Antilles. De tout le sucre importé durant la dernière moitié de l'année 1883, et consommé à Halifax, une proportion de 40 à 50 pour 100, venait des pays étrangers, et, comme de raison, il fallait bien vendre le sucre des Antilles à des prix correspondant à ceux des sucres artificiellement abaissés par l'opération du tarif, ou l'envoyer ailleurs; et la conséquence a été une grande dépression dans l'importation du sucre des Antilles à Halifax pendant la dernière moitié de l'année 1883, dépression qui a réduit l'importation pour cette période, au tiers de celle de la période correspondante pour l'année précédente, en 1882.

Les raffineurs pour tenir tête à leurs concurrents, doivent vendre sur les marchés les plus bas, mais le tarif devrait être arrangé de façon à favoriser l'importation du sucre, des pays avec lesquels il nous est avantageux de commercer. De fait, la fabrication du sucre est devenue nuisible au commerce du Dominion, au lieu d'être ce qu'il devrait, et ce que nous, dans les provinces maritimes, supposons qu'il serait, c'est-à-dire un moyen d'agrandir notre commerce avec les Antilles et le Brésil, et de nous fournir un marché pour nos pêcheries, nos fermes, nos forêts et nos produits manufacturés, aussi bien que de l'emploi pour une classe de navires de 75 à 200 tonneaux spécialement adaptés pour le commerce du poisson, commerce bien autrement important en soi, que la raffinerie du sucre. Les pêcheries de la Nouvelle-Écosse, ont rapporté, l'an dernier, à peu près \$8,500,000, constituant presque un bénéfice clair pour le pays, et je pense qu'une exportation de cette importance, qui est en grande demande dans les Antilles, et que l'on nous paie en sucre, mérite bien quelque considération de la part du gouvernement. Les statistiques pour les six mois finissant le 31

décembre 1883, accusent une diminution dans la quantité du sucre des Antilles importée à Halifax, de 28,000,000 livres, ou 46 pour 100 de moins que pour la période correspondante de 1882. Dans les sucres du Brésil, pour la même période, il y a eu une diminution de 10 $\frac{1}{2}$ pour 100, tandis que l'importation de Chine et d'Allemagne, pays qui n'achètent aucun de nos produits, était de huit fois aussi considérable que pour la période correspondante de l'année précédente, soit 28 $\frac{1}{2}$ pour 100 de l'importation totale du sucre. Maintenant, en face de tout cela, on aurait naturellement supposé que le ministre des douanes, quand son attention a été attirée sur ce sujet, l'an dernier, aurait fait des démarches pour remédier à cet état de choses. Mais, au contraire, comme je le disais il y a quelques jours, pour quelque raison que je n'ai jamais pu comprendre, hormis que ce ne soit pour détruire le commerce avec les Antilles, le gouvernement a accordé une subvention de \$48,000 par année à une ligne de steamers entre Anvers et le Canada, et entre le Canada et l'Allemagne.

Les steamers viennent à Montréal en été, et à Halifax en hiver, chargés de sucre à bon marché, à raison de 14 chelins par tonneau de fret, et comme de raison, le sucre des Antilles est ainsi chassé du marché pour autant. Pour avoir une cargaison de retour, ils vont aux États-Unis, et en s'en retournant ils arrêtent à Halifax de nouveau pour prendre les malles, qui consistent, me dit-on, en un sac contenant une ou deux lettres. Alors encore, dans le but, je présume, de discréditer davantage les sucres des Antilles, le gouvernement, de bonne heure, cette année, a passé un ordre en conseil permettant l'importation du sucre de betterave de l'Allemagne, sur paiement des droits sur le coût, moins une remise, laquelle, a dit le ministre en réponse à ma question à propos de la feuille d'avis, se monte à un peu plus de 2 cts par livre, autre discrédit contre le sucre des Antilles, de 55 cents par 100 lbs.

M. BOWELL: Est-ce que l'honorable député objecte à cet ordre en conseil?

M. VAIL: Certainement, je m'y oppose, parce qu'il permet que les sucres à bon marché de l'Allemagne et d'ailleurs viennent faire concurrence aux sucres des Antilles, et que les Antilles font commerce avec nous, tandis que ces pays étrangers ne le font pas. En conséquence, il faut que les sucres des Antilles se vendent à aussi bas prix que le sucre de betterave, ou qu'ils s'écoulent ailleurs. Maintenant, l'honorable ministre des douanes peut dire qu'il est facile de signaler les défauts dans le mode actuel d'inspecter et de classer le sucre; mais quel remède faut-il y apporter? ma réponse est qu'il faudrait adopter l'épreuve du polariscope, qui doit être nécessairement un moyen plus sûr et plus exact d'arriver à la détermination de la valeur et de la force relatives du sucre, plus particulièrement pour les fins de la raffinerie, et charger les droits sur la force actuelle, comme cela se pratique aux États-Unis. Ils ont adopté cette épreuve, il y a plusieurs années, et n'ont pas encore eu de raisons pour en changer. C'est le seul moyen correct pour éprouver le sucre. On me dit que le gouvernement belge s'était adressé, il y a quelque temps, aux principaux savants d'Europe, pour avoir leur opinion sur la meilleure méthode à suivre pour prélever l'impôt sur le sucre, et la réponse a été que l'usage du polariscope était la meilleure, la plus correcte et la plus équitable que l'on puisse adopter, attendu que l'épreuve par la couleur était la pire que l'on puisse concevoir.

Je me suis étendu un peu longuement sur cette matière, et je pense avoir démontré à la Chambre assez clairement que non seulement il existe un vice sérieux dans le mode de classification et de gradation des sucres, vice qui requiert l'attention des autorités de la douane, mais aussi qu'une grave injustice a été faite aux importateurs de sucre de Halifax, injustice qui demande des explications de la part du gouvernement et qui doit être réparée. J'espère donc

que le ministre des douanes va s'occuper de la chose et voir s'il n'y a pas moyen d'adopter quelque mesure pour l'établir sur des bases plus satisfaisantes.

M. GUNN : Je pense que le changement va tuer l'importation des sucres jaunes tout à fait ; ils étaient déjà presque prohibés auparavant. Le ministre des douanes aurait dû nous montrer quelle était la quantité importée, afin que nous puissions voir exactement où nous en étions. Je ne crois pas que la quantité importée l'an dernier ait excédé 5 ou 7½ pour 100, et que la perte des droits sur cette proportion serait de \$50,000 à \$75,000. Les raffineurs payent actuellement sur le sucre éprouvé à 90 degrés, environ \$1.25 par 100 lbs., tandis que les raffineurs américains payent \$2, soit 75 centins de plus que les nôtres. Le sucre granulé se vend à New-York 6½, et à Montréal 7 centins, droits payés sur tous les deux ; c'est ½ de centin de plus que nous avons à payer pour notre sucre, et nous avons ¾ de centin de droits de moins, ce qui équivaut à 1 centin de perte par livre pour la population ; soit, sur une importation de 200,000,000 lbs. seulement, \$2,000,000. Le raffineur est déjà si protégé, que je ne crois pas que la taxe sur le sucre jaune doive être augmentée davantage.

M. PATERSON (Brant) : Il ne me paraît pas que ce soit réellement un octroi fait aux raffineurs de sucre pour une protection additionnelle, et en tenant compte de la protection qu'ils ont déjà, je crois qu'ils devraient être les derniers à s'adresser à nous de nouveau. Je ne désire aucunement voir se fermer les raffineries de sucre. Mais je dis que, quand il a été démontré d'une manière concluante, en mai dernier, que la moyenne des droits *ad valorem* à cette époque, à être payés sur le sucre granulé importé des Etats-Unis, était de 96½ ; quand il a été prouvé que ce sucre pouvait être importé dans le pays, et que l'importation pouvait s'acquitter en payant l'impôt *ad valorem* sur le pied de 96½, quand il a été démontré par des chiffres puisés aux cotes les plus dignes de confiance tant du Canada que de New-York, que le sucre se vendait aux Etats-Unis pour ½ centin par livre de moins qu'au Canada, tandis que le raffineur des Etats-Unis avait à payer ½ centin de plus par livre que le raffineur canadien, j'ai considéré que la protection accordée aux raffineurs canadiens était trop forte.

Au lieu de proposer la diminution de ce montant excessif de protection, le gouvernement veut conserver les mêmes droits sur ces sucres supérieurement raffinés, et offrir aux raffineurs canadiens de nouveaux avantages qui équivaudront, dans mon opinion, à une prohibition complète de tous les sucres raffinés étrangers. Le ministre est tout simplement en train de livrer tout le commerce du pays, pieds et poings liés, aux raffineurs. Je redoute à présent, que les raffineurs ne forment une alliance entre eux pour maintenir les prix élevés. Quant une industrie a été poussée au point que la production dépasse la consommation, et qu'il y a liberté d'action et de concurrence parmi ceux qui sont engagés dans le commerce, le prix de la marchandise peut, en certain cas, n'être pas surfait ; mais quand le commerce se trouve concentré dans quelques mains seulement, et qu'on peut arriver à une entente entre ce petit nombre, comme je pense que c'est le cas pour les raffineurs, mais non pas pour réduire le prix, le peuple doit avoir à en souffrir. L'industrie de la raffinerie se trouve entre les mains de quatre ou cinq personnes, — et il n'y a pas de probabilité qu'il y ait plus de quatre ou cinq personnes engagées dans cette industrie, parce qu'il n'y a pas de place pour un plus grand nombre, — et cela étant, le consommateur devra payer n'importe quel prix elles choisiront de fixer. L'effet des changements au tarif maintenant proposés sera de donner une plus grande protection au raffineur sur le sucre jaune, au risque d'infirmer des pertes au revenu, et des prix surchargés au consommateur.

M. STAIRS : Je pense que l'honorable député se méprend du tout au tout, en disant que la mesure proposée donnera

M. VAIL

trop de protection aux raffineurs. Il commet cette erreur qu'il fait toujours en prenant comme admis qu'il ne se consume pas dans le Dominion d'autre sucre que le granulé. Je pense qu'il reconnaîtra qu'il n'y a pas plus d'un cinquième de notre sucre qui soit granulé, et que les autres quatre cinquièmes sont du sucre jaune.

M. PATERSON (Brant) : Ceci, c'est du sucre jaune.

M. STAIRS : Oui ; mais ce sucre jaune est au-dessous du n° 14, et forme une infime partie du sucre jaune du Dominion. Le député de Kingston (M. Gunn) est tombé dans la même erreur que l'honorable député de Brant-Sud, et a parlé de l'augmentation des droits créée par les résolutions, et, d'après ce que j'ai compris, il a pensé que ces résolutions s'appliquaient aux sucres granulés et aux qualités supérieures, tandis qu'elles n'atteignent que les qualités au-dessous du n° 14.

M. PATERSON (Brant) : Il n'a fait allusion qu'au sucre jaune.

M. STAIRS : J'ai compris qu'il disait quelque chose à propos du sucre jaune ; mais je n'ai pas pu bien entendre. S'il n'a fait allusion qu'aux sucres jaunes, le montant affecté par ces résolutions ne peut en rien ressembler à la somme que j'ai cru entendre mentionner. Le changement proposé dans les droits sur le sucre n'est que l'application de la politique préconisée par le parti au pouvoir depuis 1879. Sans aucun doute, c'est l'intention du gouvernement de protéger les industriels du Dominion. En réponse à l'avancé de l'honorable député de Brant-Sud, (M. Paterson) quant à une entente des raffineurs de sucre, je dois dire que rien de tel n'est encore venu à mes oreilles. Mes renseignements depuis ces quelques derniers mois sont à l'effet contraire. Je reconnais cependant que je n'ai rien eu de nouveau à ce sujet dernièrement. Mais je crois que le nombre des raffineries actuellement en opération dans le pays rend toute combinaison impossible, et le gouvernement peut être sûr en cela comme en toute autre chose, que la concurrence nationale réduira les prix.

M. PATERSON (Brant) : Ceux d'aujourd'hui sont immodérés. Il est facile pour l'honorable député de comparer les cotes de New-York avec celles du Canada.

M. STAIRS : Je n'admets pas que les prix des sucres soient aujourd'hui immodérés. Avant que ce changement fut proposé, il n'y avait pas de protection pour les sucres au-dessous du n° 14 ; le même droit qui était prélevé sur les sucres raffinés au-dessous de 14 l'était sur le sucre brut, et si vous consultez les prix des sucres jaunes des Antilles vous verrez que le droit par livre était un peu plus élevé sur les sucres bruts que sur les sucres raffinés. Donc je soutiens que le gouvernement avait raison de suivre sa politique et de donner aux raffineurs une protection suffisante, parce que le droit augmenté imposé sur les sucres n'est pas très élevé, — il est de 5 pour 100 sur un coût vraiment peu élevé, de pas plus de 10 cents au coût actuel et 25 pour 100. L'honorable député de Brant a dit qu'il ne s'opposait pas à ce que les manufacturiers aient une protection suffisante. Je dis que les raffineurs n'ont pas une aussi grande protection que les manufacturiers de coton avant 1878 sous le tarif de 17½ pour 100. Les honorables députés parlent des droits sur les sucres granulés, mais ils ne disent rien de celui imposé sur le sucre brut. La mesure de la protection est dans la différence entre ces droits, en égard à la perte résultant de la manufacture. L'honorable député de Digby (M. Vail) a dit que le raffinage du sucre avait fait tort au commerce avec les Indes Occidentales. S'il veut en référer aux rapports jusqu'à 1878, il verra que c'est tout le contraire. Je ne veux pas entrer dans la question maintenant, parce que je ne veux pas prendre le temps du comité ; mais le raffinage du sucre dans le pays a considérablement augmenté le commerce avec les Indes Occidentales au lieu de le diminuer. Quant à l'épreuve du polariscopes,

quoique je sois fortement en sa faveur, je dirai qu'elle ne pourra pas aider à éloigner le sucre de betterave—au contraire, je pense qu'elle lui permettra de s'introduire à des conditions plus favorables que le sucre des Indes Occidentales.

M. VAIL : Je ne veux pas le tenir éloigné. Seulement je pense qu'il devrait payer un droit selon sa force, de même que les autres sucres. Il ne devrait pas venir en concurrence avec le sucre pur qui vient des Indes Occidentales d'une qualité inférieure, sans payer le même droit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le seul résultat de cette mesure sera d'augmenter le prix du sucre, car il est bien clair que le raffineur arrachera au consommateur autant de centimes qu'il pourra. Le seul frein qui lui était imposé était le pouvoir d'importer ces sucres lorsqu'ils étaient aux bas prix où ils sont maintenant, ce qui pourrait être fait sous le tarif actuel, mais ne pourra pas avoir lieu sous le tarif proposé. Ceci s'élèvera en moyenne, en prenant les évaluations données dans le rapport des douanes, à 68 pour 100, et cela sur un article qui peut difficilement être appelé un luxe, et qui est, sinon de première nécessité, du moins nécessaire à la vie dans toutes les parties du pays, ce qui est un droit énorme, et comparant les prix payés ici à ceux payés dans les États-Unis, sous une lourde échelle de droits, nos raffineurs prélèvent des droits énormes sur le peuple de ce pays. J'aimerais à entendre ce que le ministre des douanes a à dire sur la différence des droits sur les cargaisons importées à Montréal et à Halifax, et auxquelles mon honorable ami a fait allusion. Laissant entièrement de côté la question de protection, il est parfaitement clair qu'on devrait s'efforcer de rendre les droits semblables dans les différents ports du Canada, et si les faits énoncés par mon honorable ami sont corrects, il est évident que le peuple et les raffineurs d'Halifax sont soumis à une grande injustice.

M. BOWELL : Je me propose de m'occuper pendant quelques minutes de l'accusation portée par l'honorable député de Digby. Elle n'est pas nouvelle de sa part. Comme je le prévoyais, il est arrivé tout préparé pour renouveler l'attaque qu'il fit il y a quelque temps, et je crois qu'après des recherches complètes à ce sujet, s'il eût eu tous les faits devant lui, il n'aurait probablement pas porté une si grave accusation, surtout celle de négligence de la part du chef du département des douanes en ce qui concerne l'investigation touchant ces matières. Qu'il y ait eu des différences dans la graduation et des erreurs commises dans différents ports, je ne le nierai pas. Tous ceux qui ont quelque expérience de l'administration des lois des douanes dans les différents ports du pays, et prenant par conséquent en considération le nombre considérable d'estimateurs et de percepteurs qui envisagent différemment les sujets, sauront qu'il serait presque impossible même de supposer qu'on pût assurer l'uniformité dans tous ces ports. La question de l'importation des deux cargaisons de sucre à Halifax et leur envoi à Montréal, où elles sont entrées à un prix peu élevé, n'a pas été exposée suivant les faits. Je ne dis pas que l'honorable député a fait sciemment ces énoncés erronés. Mais je dis, particulièrement quant à ce qui a rapport à l'importation des sucres, que quand la plainte fut reçue d'Halifax, j'ai de suite envoyé un officier chargé de faire une enquête non seulement quant à cette entrée, mais quant à la valeur du sucre en Jamaïque au temps de l'exportation, et quant aux prix qui devaient raisonnablement être chargés sur tel sucre. On me rapporta que les réclamations faites à l'importateur par l'estimateur à Montréal, étaient plus élevées que la valeur du sucre sur le marché au temps où il avait été exporté de la Jamaïque, et il était du devoir du département, dans de telles circonstances, de rembourser toute somme additionnelle qui avait pu être prélevée. Mais je puis assurer le comité qu'il n'a pas été remis un seul dollar à aucun importateur sur aucun article sans de complètes recherches.

417

Quand ceux qui sont compétents font une enquête et un rapport, on ne doit pas s'attendre à ce qu'un département, à moins qu'il n'y ait quelque chose de si flagrant qu'on le découvre facilement, se mette en conflit avec ce rapport. L'accusation portée par les marchands et les importateurs d'Halifax, que Montréal a l'avantage sur Halifax, a été examinée à fond, et il en résulte qu'Halifax, au contraire, a l'avantage sur Montréal quant à ce dont l'honorable député a parlé, et qu'elle a aussi l'avantage sur Montréal dans la graduation des sucres. Lorsque l'honorable député mit cette question devant la Chambre dans une autre occasion, comme je désirais avoir les informations les plus complètes, j'écrivis à M. Dustan, qui avait visité Ottawa peu de temps auparavant, et qui avait fait les mêmes graves plaintes non seulement contre le département, mais contre les estimateurs et les percepteurs à Montréal. Il fut invité à examiner tous les rapports que nous avions, et tous les rapports faits par ceux qui avaient examiné la question, et j'écrivis aussi au percepteur à Montréal lui demandant de permettre à M. Dustan d'avoir accès à tous les livres et de voir toutes les entrées et le priant de lui donner tous les renseignements dont il pourrait avoir besoin pour s'éclairer sur la manière dont les affaires se faisaient dans ce port. Ma lettre était en date du 19 de février, immédiatement après le débat dans cette Chambre ; je vais la lire :

MON CHER DUSTAN,—En conversant avec le commissaire il y a quelques jours sur la question des sucres importés à Montréal et à Halifax, j'ai appris que vous aviez fait une enquête complète à Montréal, il y a quelque temps, et que vous vous étiez déclaré satisfait quant à l'exactitude des évaluations se rattachant aux droits.

Soyez donc assez bon pour me dire comment vous avez trouvé les choses dans le port.

Votre, etc.,

(Signé,) M. BOWELL.

Le 23 février, M. Dustan me télégraphia ce qui suit :

Lettre du 19 reçue. Jugeant d'après mes recherches au bureau des douanes à Montréal, je considère l'attaque dirigée contre les officiers de ce bureau par la raffinerie de la Nouvelle-Ecosse sans fondement.....

Ce langage est joliment fort.....

et une vile calomnie. Je vous écris concernant les évaluations relatives aux droits.

GEORGE GORDON DUSTAN.

Le 24 février, le jour qui suivit le télégramme, il m'écrivit ce qui suit :

HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE,

24 février 1885.

MON CHER M. BOWELL,—J'ai reçu votre estimée lettre du 19 courant, me demandant des renseignements sur la question des sucres importés à Montréal concernant l'exactitude des évaluations se rattachant aux droits ; je dois dire en réponse que dans l'automne de 1883 on attirera mon attention sur le fait supposé qu'on avait éludé le paiement d'une partie des droits payables sur certaines cargaisons de sucre de la Jamaïque, au sujet desquelles on me donna des détails, et s'élevant à 4,777,046 livres, de la valeur de \$139,249, et sur lesquelles un droit de \$41,774.70 fut payé, et que suivant comparaisons avec la valeur de sept cargaisons semblables de la même île de la Jamaïque, qui furent enregistrées pour le paiement des droits, dans le port d'Halifax, il y a eu une perte pour le revenu de \$7,611.30, d'après une basse estimation de \$25,371.

Ce sont là les accusations qu'il dit avoir été faites, et il continue :

Je me suis aussitôt rendu à Ottawa et reçus du département des douanes permission de m'adresser à l'estimateur au port de Montréal et de m'assurer moi-même si un tel état de choses existait, comme j'avais été induit à le croire. Le gouvernement me reçut de la façon la plus franche et me permit de faire une enquête irrégulière. Tous les échantillons des sucres en question avec les mois et les entrées étaient dans le bureau de l'estimateur, et M. Moir, l'estimateur d'épicerie, me fournit l'occasion d'examiner l'affaire.

J'avais en ma possession des avis de l'état du marché durant la période couverte par ces importations, et je déclare positivement que j'arrivai à la conclusion que tous les droits auxquels le gouvernement avait légitimement raison de prétendre avaient été payés sur les sucres en question. Je n'ai pas besoin de mentionner d'autre point que celui-ci : La basse estimation qu'on alléguait n'a été faite qu'au point de vue des statistiques. Chaque cargaison était en moyenne la même. Ceux qui connaissent le sucre de la Jamaïque savent que les cargaisons peuvent être faites de différentes qualités, et comme celui de qui je tenais mes informations n'avait jamais vu les cargaisons en question, je n'ai pas été surpris du résultat de mon examen. Je suis revenu du

port de Montréal convaincu que dans ce cas particulier il n'y avait pas de juste fondement de plainte contre le département des douanes.

J'ai l'honneur d'être, mon cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEO. GORDON DUSTAN.

L'honorable MACKENZIE BOWELL,
Ministre des douanes, Ottawa.

M. VAIL: Qu'est-ce que vous lisez ?

M. BOWELL: La lettre de M. Dustan. Le comité verra que j'ai pris la précaution d'écrire à un homme qui non seulement a la réputation de connaître la valeur du sucre, mais encore de connaître parfaitement le commerce du sucre dans ce pays.

M. VAIL: Il ne le connaît pas assez pour faire de l'argent.

M. BOWELL: C'est le tort de plus d'un honnête homme. Il y en a beaucoup, comme le sait l'honorable député, qui ayant une connaissance complète des affaires, ne peuvent réussir en travaillant pour eux-mêmes, mais qui font des serviteurs admirables et gagnent de l'argent quand ils travaillent pour les autres. Nous voyons cela dans toutes les conditions de la vie. Cependant, j'étais bien sûr que les rapports des officiers du département et du commissaire dont le nom a été mentionné ne satisferaient pas ceux qui ont fait ces plaintes. C'est pourquoi j'écrivis à l'homme en qui j'ai cru que tous avaient confiance, du moins quant à ce qui regardait la connaissance de la question du sucre, car M. Dustan a fait ce commerce pendant un grand nombre d'années, et dévoué beaucoup de temps à l'étude de cette question. Je lui ai demandé de me faire connaître le résultat de ses recherches, et je l'ai lu à la Chambre. Il vaut mieux je crois que le rapport d'un homme sans expérience, ou d'aucun de nos officiers. Quant à l'énoncé général concernant les différentes importations, je trouve en parcourant les rapports auxquels l'honorable député a fait allusion et desquels il a tiré certaines conclusions au sujet d'une ou de deux importations, que les résultats de toute les importations pour l'année 1883 dans les ports d'Halifax et de Montréal ne soutiennent pas la déclaration faite par l'honorable député ni les conclusions qu'il a tirées des deux cargaisons de sucre en question.

L'honorable député devrait savoir qu'un marchand peut acheter du sucre en Jamaïque ou dans aucun autre port pour l'exportation, et que le prix dominant de la même qualité de sucre peut être plus ou moins élevé le même jour, et que des cargaisons peuvent être exportées à un prix le matin et le soir, et le jour suivant à un autre prix. Le marché quant au sucre et particulièrement le sucre brut, change presque aussi rapidement que la bourse ou l'échange. Je n'ai pas besoin de dire à l'honorable député, qui semble parfaitement connaître la question, qu'il sait la vérité des faits que j'ai avancés. On me pardonnera si je mets un peu de temps à traiter cette question, vu que je désire renseigner plus particulièrement les importateurs des différents ports, et que cette question revient constamment. Montréal se plaint au bureau principal qu'Halifax ait un avantage. Les marchands d'Halifax disent que Montréal avec ses grandes raffineries a une influence considérable, et ils sont allés jusqu'à dire dans les journaux que les peseurs et les estimateurs sont sous l'empire des raffineurs. J'ai examiné assez complètement ces choses, et j'en suis encore à ignorer qu'il y ait une parcelle de vérité dans les accusations portées contre nos officiers à Montréal ou à Halifax. Ils ont fait leur devoir honnêtement et fidèlement et au meilleur de leur connaissance. Voici un état comparé des sucres importés de la Jamaïque dans les ports de Montréal et de Halifax, directement, pendant l'année 1883:—

M. BOWELL

Ports et description du sucre.	Quantité.	Importé de la Jamaïque.			Proportion de chaque degré importée
		Valeur.	Droit.	Taux du droit par 100 lbs.	
Montréal—	Lbs.	\$	\$ cts.	\$ cts.	Pour cent.
Au-dessus du n° 14.....	958,280	31,085	20,455 55	2 13	06·13
De 9 à 14.....	6,750,735	211,228	113,998 91	1 69	43·11
Au-dessous du n° 9.....	7,917,096	244,069	112,806 18	1 42	50·76
Total.....	15,626,111	486,362	247,260 64	1 58	100·00
Halifax—					
Au-dessus du n° 14.....	489	16	10 49	2 14	00·04
De 9 à 14.....	2,729,891	89,630	47,363 18	1 73	27·13
Au-dessous du n° 9.....	7,331,047	240,084	108,674 44	1 48	72·83
Total.....	10,061,427	329,710	166,048 11	1 55	100·00

Cet état révèle les faits suivants: Les sucres de la Jamaïque en 1883 étaient cotés comme suit: à Montréal, 43·11 pour 100 entre 9 et 14. A Halifax, 27·13 pour 100 entre 9 et 14. La moyenne des droits payés: à Montréal, \$1.58 par 100 lbs.; à Halifax, \$1.55 par 100 lbs., soit une différence en faveur d'Halifax de 3 cents par 100 lbs. Quant au pesage, il a été dit par la presse d'Halifax et répété par l'honorable député de Digby qu'il y était fait sous la surveillance des autorités des douanes, et qu'à Montréal il est fait par le peseur de la cité, sans aucune espèce de surveillance. L'honorable député est inexact dans cet avancé. Du moment que je vis cette accusation, je l'ai crue très grave, et j'ai immédiatement envoyé M. Wolff s'enquérir de la chose. Voici le résultat de son enquête. Cet officier dit:

DÉPARTEMENT DES DOUANES, CANADA,
SUCCESSIONALE DE L'AGENT SPÉCIAL,
MONTRÉAL, 23 août 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que deux cargaisons de sucre par le *Craighton* et le *Ayrshire*, ont été dernièrement débarquées à Halifax.

Le consignataire, qui réside ici, n'ayant pas une confiance implicite dans les peseurs à Halifax, a envoyé un peseur de la ville de Montréal dans le but de vérifier les cargaisons—et j'ai maintenant l'honneur de vous donner des copies du pesage de divers lots importés par les vaisseaux mentionnés. On affirme en certains quartiers que les peseurs d'Halifax ne se montrent pas aussi sévères pour obtenir de pesanteurs justes que les peseurs des autres ports; de plus, comme ils considéraient les boucants de petites dimensions comme des tierçons, l'importateur d'Halifax obtient un avantage sur la tare des tierçons (ainsi nommés) pesant au-delà de 1,300 livres. Comme les énoncés ci-inclus vous donnent le poids brut exact dans chaque cas, ce sera facile de vérifier les rapports d'Halifax et de savoir s'il y a du vrai dans ces assertions. On dit aussi que les peseurs à la douane n'incluent pas les gratures dans le poids soumis aux droits de douane, ce qui devrait être inclut, car en plusieurs circonstances ces gratures forment un poids considérable et représentent souvent plusieurs boucants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAS. F. WOLFF, agent spécial.

J. JOHNSON, écr,
Commissaire des douanes,
Ottawa.

Je ne suis pas préparé à dire si cela est correct ou non, mais quelqu'un qui connaît le commerce du sucre verra que non seulement il convient, mais qu'il est absolument nécessaire d'ajouter les gratures si l'on veut obtenir le poids correct.

Ensuite l'inspecteur fait rapport comme suit:

MONTRÉAL, 6 décembre 1884.

J'ai l'honneur de vous remettre la liasse 3591-84, qu'on m'a envoyé pour avoir plus de renseignements, et de faire rapport que les faits qui m'ont été remis par les officiers à Halifax, s'accordent avec ceux remis par ce peseur privé, et que la seule différence qui existe entre la pratique à Halifax et à Montréal, en autant qu'il est démontré par les cargaisons *Ayrshire* et *Craighton* quant à ce qui regarde le pesage du sucre, est dans le poids de la tare. Le compte-rendu ci-inclus signé par l'aide-peseur à ce port, démontre que la cargaison du *Ayrshire* a été entrée comme étant de 2,553 livres, et celle du *Craighton* 12,434 livres, ou moins. Le même poids brut aurait été entré à Montréal, parce que ce dernier port n'alloue que 12 pour 100 de tare sur des colis pesant

au delà de 1,300 livres, tels colis étant considérés comme des boucauts, tandis que dans le port d'Halifax le nom facturé du colis paraît régler la tare.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. JOHNSON, 6er, Commissaire des douanes, Ottawa.
JAS. F. WOLFF, Agent spécial.

Ils prennent les noms des factures au lieu d'appliquer la règle qui prévaut à Montréal comme étant celle sur laquelle l'allocation est faite. Maintenant, qu'est-ce que cela démontre ? Cela démontre :

RELEVÉ DES POIDS EX SS. AYRSHIRE.

897 boucauts, sucre, poids brut.....	2,094,832	
12 pour 100, tare.....	251,358	
		Net, 1,843,276
2 tierçons, 1,300 lbs. ou moins.....	2,444	
14 pour 100, tare.....	342	
		Net, 2,102
285 tierçons, au delà de 1,300 lbs.	477,612	
12 pour 100, tare.....	57,313	
		Net, 420,299
508 barils.....	126,389	
Tare, 26 lbs. chaque.....	13,208	
		Net, 113,181

Total..... 2,378,858
Entré comme étant..... 2,369,305

A être entré..... 9,553

RELEVÉ DES POIDS EX SS. CRAIGHTON.

1,086 boucauts, poids brut.....	2,481,942	
12 pour 100, tare.....	297,833	
		Net, 2,184,109
30 tierçons, 1,300 lbs. ou moins.....	35,672	
14 pour 100, tare.....	4,994	
		Net, 30,678
389 tierçons, au delà de 1,300 lbs..	621,676	
12 pour 100, tare.....	74,601	
		Net, 547,075
363 barils.....	89,032	
Tare, à 26 lbs. chaque.....	9,438	
		Net, 79,594
1 demi-baril.....		Net, 107

Total..... 2,841,563
Entré comme étant..... 2,829,129

A être entré..... 12,434

M. F. QUINN,
Aide-peseur et jaugeur, port de Montréal.

J'ai donné ces chiffres pour faire une comparaison entre les deux systèmes, non pas dans le but de trouver à redire contre ce que l'on fait au port de Québec, au contraire, c'est pour démontrer que dans l'importation du sucre, en 1883, ils ont eu un avantage sur Montréal de 3 cents par 100 livres, et dans ces deux cargaisons, un avantage de 12,434 livres. J'ai lu tous les chiffres qui ont rapport aux vapeurs *Craighton* et *Ayrshire*, démontrant par le calcul que le marchand de Halifax qui a fait l'entrée, a eu un avantage dans le pesage seul,—après avoir calculé et retranché la tare,—de 12,434 livres sur ce qu'il aurait été si l'importation et le pesage avaient eu lieu à Montréal, et l'entrée faite à ce port. Maintenant, quant à ce qui regarde l'investigation—quant à ce qui regarde les droits—

M. VAIL : Avant que l'honorable monsieur passe à ce point, je lui demanderais s'il est vrai ou non que le sucre à Montréal est pesé par les peseurs de la cité.

M. BOWELL : L'honorable monsieur ne m'a à peine donné le temps. J'arrivais à cette question.

M. VAIL : Je pensais que vous l'omettiez.

M. BOWELL : J'allais justement faire mention de ce point. Le sucre à Montréal est pesé par les peseurs de la cité.

M. VAIL : Ecoutez, écoutez.

M. BOWELL : Qu'avez-vous à répéter les mots : écoutez écoutez.

M. VAIL : C'est justement ce que j'ai dit.

M. BOWELL : Voulez-vous que je m'arrête là ? Le sucre est pesé par les peseurs de la cité et vérifié par un officier de douane. J'ai fait la même question au percepteur, et à M. Wolff, l'inspecteur. J'ai entendu des gens répéter les mots : " Ecoutez, écoutez " et crier avant d'être sortis de la forêt, et je pense que mon honorable ami est dans cette position.

M. BLAKE : Il est dans la forêt.

M. BOWELL : Non, il est sorti de la canne et tombé dans le sucre, et ce sucre est très mou. L'inspecteur fait rapport que :

Le pesage est vérifié par un officier de douane au temps où le pesage est fait, et un compte séparé est tenu comme mémoire par l'officier de douane. Les tares des douanes et les tares des cités diffèrent sans doute, parce qu'on ne les calcule pas de la même manière.

Ceci n'a rapport qu'aux tares, et c'est peut-être pour cette raison que le marchand de Halifax a eu l'avantage que je viens de mentionner :

Les officiers de douane ne reçoivent pas d'honoraires pour peser ou jager à Montréal, et les importateurs ne savent jamais quels officiers seront envoyés pour peser leurs marchandises.

C'est là certainement un avantage sur le système qui prévaut dans quelques ports qui n'ont qu'un peseur pour peser tout le sucre, et ce peseur est connu de chaque importateur.

M. VAIL : Qui paie le pesage du sucre.

M. BOWELL : C'est la douane. C'est le gouvernement.

M. VAIL : Vous voulez parler du peseur de la cité ?

M. BOWELL : Oui, pour tout ouvrage fait par lui pour la douane. Je ne sais pas comment la chose se pratique à Halifax ; mais dans les provinces d'Ontario ou de Québec je n'ai jamais pu trouver un homme qui consentit à travailler pour rien, et quand nous employons un officier public, par exemple, un analyste public, il nous faut le payer, comme nous payons tous ceux qui travaillent pour nous. Je puis aussi annoncer à l'honorable monsieur que le peseur de la cité de Montréal prête un serment solennel de remplir ses devoirs au meilleur de sa connaissance et habilité, et nous n'avons pas le droit de dire qu'il s'est laissé corrompre sans que cela soit prouvé.

Je ne désire pas occuper l'attention du comité plus longtemps à moins que l'honorable monsieur désire me faire d'autres questions. J'ai déjà fait mention de l'importation Heward, et l'honorable monsieur dit que je devais savoir qu'elle n'était pas correcte.

Eh bien, je savais par des rapports et surtout par les journaux d'Halifax, qu'on disait qu'elle n'est pas correcte. J'ai pris tous les moyens possibles pour connaître les faits : premièrement, en envoyant un officier pour faire un examen et faire rapport ; ensuite, en faisant faire par un comptable du département un rapport quant aux prix et aux calculs, et tout ce qui était nécessaire afin d'arriver à une conclusion correcte, et ayant découvert que les états qui avaient été faits contre cette importation en particulier n'étaient pas corrects, j'ai pris sur moi d'ordonner de remettre le montant extra de droit qui avait été payé. L'honorable monsieur s'objecte à la manière dont on s'y prend pour s'enquérir de la qualité du sucre et de ce que l'on ne veut pas reconnaître la force de la saccharine dans le sucre.

C'est une question qui contrarie beaucoup de gens ; c'est une question que le plus expérimenté des experts n'a pu encore résoudre. L'honorable monsieur, au sujet du tarif américain, est à peu près aussi correct qu'il l'était sur d'autres points sur lesquels il a attiré l'attention de la Chambre. Il n'y a qu'une qualité de sucre qui est soumise au polariscope pour en connaître la qualité, sous le tarif des États-Unis. Aux États-Unis ils ont le système mêlé du polariscope pour une sorte, le type allemand pour une autre, et le raffiné pour une troisième. Je les lirai à l'honorable monsieur pour qu'il ne tombe pas dans l'erreur encore une fois. Le tarif américain se lit comme suit :—

Sucres, classe 1ère. Ceux dont on reconnaît la qualité par le polariscope ; tous les sucres qui ne sont pas au-dessus de l'étalon allemand n° 13 en couleur, paieront des droits sur le polariscope comme suit, à savoir : tous les sucres non au-dessus de l'étalon allemand n° 13, sirops de jus de canne ou de betterave, méléasses solidifiées et concentrées qu'on a examinées au moyen du polariscope et qui ne sont pas au-dessus de 75 degrés, 1^{er} cent par livre ; pour chaque degré additionnel ou fraction de degré démontré par le polariscope, on paiera 3/8 de cent par livre additionnelle.

Classe 2e. Sucres raffinés, ceux qualifiés par l'étalon allemand quant à la couleur. Tous les sucres au-dessus du n° 13, étalon allemand, seront classifiés par cet étalon allemand quant à la couleur, et seront soumis aux droits comme suit, à savoir : tous ceux au-dessus du n° 13 et non au-dessus du n° 16, 2^{es} centins par livre, et tous ceux au-dessus du n° 16 et non au-dessus du n° 20, 3 centins par livre ; et tous ceux au-dessus du n° 20, 3^{es} centins par livre.

Classe 3e. Sucres raffinés ; tous sucres raffinés, teints ou colorés d'aucune manière, évalués à 30 centins par livre ou moins, 10 centins par livre.

Le gouvernement des États-Unis ne veut pas se conformer à l'épreuve faite avec le polariscope pour payer les droits, si ce n'est pour une qualité de sucre en particulier ; et n'a pas jugé à propos de se baser sur cette épreuve du polariscope pour baser notre tarif sur le sucre pour bien des raisons. Si l'on admet que les divers experts, en établissant la qualité du sucre quant à sa couleur, peuvent se tromper, on doit admettre qu'il y aurait eu d'autres difficultés si toute la décision dépendait exclusivement de l'examen visuel de l'individu qui se sert du polariscope. Il y en a beaucoup d'autres qui pourraient le faire, mais lorsque vous avez tant d'officiers, je suis porté à croire, — et je sais que c'est là l'opinion du ministre des finances, qui a beaucoup étudié la question — qu'on pourrait commettre autant d'erreurs en se servant du polariscope qu'en adoptant le système actuel.

L'honorable monsieur s'objecte aux subsides accordés aux vapeurs faisant le trajet entre Halifax et Anvers, qui d'après lui ont importé du sirop de betteraves, et je pense qu'il est correct en cela, et il accuse le gouvernement d'avoir accordé ces subsides dans le but de détruire le commerce des Indes Occidentales.

M. VAIL : Je n'ai pas dit cela ; j'ai dit que la chose était arrivé, et je ne pouvais m'imaginer que le gouvernement pouvait avoir une autre raison de le faire.

M. BOWELL : L'honorable monsieur dit qu'il n'a pas allégué que ces subsides avaient été accordés dans le but de détruire le commerce des Indes, mais il déclare que ce but a été obtenu, et que d'après lui le gouvernement n'avait pas d'autre raison d'en agir ainsi, si ce n'est de monopoliser le commerce du sucre de betteraves entre Anvers et le Canada, et de détruire le commerce des Indes Occidentales. Je laisse à l'honorable monsieur de faire la distinction. Il y a autant de différence entre cela et ce que j'ai allégué qu'il y en a entre *tweedledum* et *tweedledee*. Si l'honorable monsieur est correct dans ses allégués, et s'il veut que les raffineurs d'Halifax et de Moncton fabriquent en se servant du sucre des Indes Occidentales seulement et non pas du sucre de betteraves, quel sera le résultat ?

Si l'on n'avait pas, durant l'année dernière, importé au Canada du sucre de betteraves, je vous le demande, une seule de nos raffineries fonctionnerait-elle aujourd'hui ; je ne le crois pas, parce que si nous avions exigé le droit de 2 pour 100 payé par le gouvernement allemand sur ces exportations de sucre de betteraves, aucun marchand et aucun raffineur n'aurait pu importer une seule livre de sucre, et le résultat aurait été le suivant : le produit du sucre de betteraves des raffineries anglaises et écossaises aurait été importé dans ce pays pour lutter contre le produit de nos propres raffineries, et aucune de nos raffineries ne serait en opération aujourd'hui, et les prix auraient augmenté en proportion. Par conséquent, la politique que l'honorable monsieur veut faire adopter par le gouvernement, est une politique qui empêcherait les raffineurs de ce pays d'obtenir une matière brute à bon marché, pour alimenter le marché, afin, comme il le dit, que les vaisseaux

M. BOWELL

d'Halifax pussent aller aux Indes Occidentales et apporter le sucre de canne en ce pays.

Où pourrions-nous trouver un marché pour le sucre importé des Indes Occidentales s'il ne pouvait être employé par les raffineries de ce pays ? Tout ce qu'ils pourraient faire, ce serait d'apporter des sucres raffinés pour alimenter le marché. Le résultat aurait été ce que je viens de dire, la fermeture des raffineries dans la Paissance du Canada et la destruction du commerce des Indes Occidentales.

Je fais présent à l'honorable monsieur de son argument, et je n'ai aucun doute que lorsque non seulement les raffineurs, mais aussi les marchands d'Halifax, auront examiné la question à fond, ils apprécieront l'intérêt de l'honorable monsieur en leur faveur, ce qui aura pour résultat la destruction totale non seulement du commerce des Indes Occidentales en autant qu'il s'agit de la matière brute, mais de la fermeture de toutes les raffineries que nous avons dans le pays.

Je demande pardon au comité de l'avoir entretenu si longtemps, mais cette question a été tellement débattue dans les provinces maritimes que j'ai cru qu'il n'était que juste que l'information que j'ai donnée fût donnée au public, afin que ce dernier pût savoir précisément ce qui a été fait au département des douanes, et que s'il y a eu erreur ce n'a pas été la faute des officiers ou du chef du département. Jamais une plainte n'a été faite sans qu'on se soit de suite mis à l'œuvre pour découvrir la vérité de l'allégué. Jamais une plainte n'a été faite à Halifax sans que j'aie de suite envoyé quelqu'un non seulement pour faire une enquête à ce sujet, mais aussi pour comparer le fonctionnement de tout le système entre les deux ports.

J'espère avant longtemps mettre ce plan à exécution sur une plus vaste échelle, en faisant voyager de port en port une personne qui a une connaissance complète du commerce des Indes Occidentales et de la valeur des sucres. Je pense que cette manière d'agir donnerait plus de satisfaction aux marchands et épargnerait beaucoup de dépenses au revenu ; si ce plan n'épargne pas une piastre il donnera satisfaction au marchand et à l'importateur en lui faisant savoir que nous voulons un seul système.

M. VAIL : L'honorable monsieur nous a donné plusieurs précieux renseignements, mais il a pris soin d'éviter la question principale. Quant aux peseurs, je suis informé de bonne source que le pesage est fait par les peseurs en la cité de Montréal, tandis qu'en d'autres ports il est fait par les officiers de douane. L'honorable monsieur dit qu'un officier de douane surveille les travaux, mais un seul officier ne pourrait surveiller le pesage de plusieurs cargaisons qui arriveraient le même jour.

M. BOWELL : Nous avons un officier de douane chargé de surveiller le pesage de chaque cargaison.

M. VAIL : Pourquoi ne pas obliger les officiers de douane à faire ces travaux, au lieu d'obliger les officiers de la ville et des douanes à les surveiller ?

Quant aux prix dans les factures des différentes cargaisons arrivant en même temps et qui sont parties vers le même temps, l'honorable monsieur a dit que dans les Indes Occidentales on pouvait acheter le sucre pour un tel prix le matin et pour un autre l'après-midi. Mais dans les cas que je viens de mentionner cette hypothèse ne peut avoir lieu quant aux deux vaisseaux qui sont arrivés à Halifax, et cependant les cargaisons de Montréal ont été entrées à un taux moins élevé que celles d'Halifax. L'honorable monsieur dit qu'il trouve que les sucres ont été entrés à un prix plus élevé à Montréal qu'à Halifax ; mais si j'examine le rapport de l'année, je trouve que la moyenne des prix à Montréal par 100 lbs sur lesquels les droits *ad valorem* ont été perçus a été pour l'année 3.16 cents, contre 3.27 cents à Halifax. Ce qui est tout le contraire de ce que l'honorable monsieur a avancé ; et il ne reniera certainement pas son rapport.

Le ministre a référé au rapport de M. Dustan sur son examen à Montréal. Eh bien, chose étrange, M. Dustan, bien qu'il se soit beaucoup occupé de la question du sucre, diffère souvent avec d'autres honorables messieurs qui ont étudié cette question depuis longtemps et se sont beaucoup occupés de l'importation du sucre, et je ne sache pas que M. Dustan soit une meilleure autorité sur cette question que d'autres personnes.

Depuis un an ou deux il y a beaucoup de divergence d'opinion entre M. Bremner, qui s'est autrefois occupé de ce commerce au Antilles, et M. Dustan, quant à la manière de classer les sucres, et quant au montant de droits payés à Montréal, comparés avec ceux payés à Halifax; et, lorsque M. Bremner était ici il y a un an ou deux, j'ai compris qu'il avait démontré clairement au ministre des douanes que tout n'allait pas bien dans la classification des sucres.

M. BOWELL: Des erreurs avaient été commises à Halifax.

M. VAIL: Il est évident qu'Halifax avait beaucoup de difficultés à classer le sucre. Il ne faut pas s'en tenir à la couleur pour déterminer la qualité du sucre, et on devrait adopter un autre mode.

Le ministre des douanes dit que les Américains ne se servent pas toujours du polariscope, mais il admet qu'ils s'en sont servi au-dessous du n° 13. Eh bien, c'est à peu près tout ce que nous voulons faire adopter, parce que nous ne l'employons que pour les sucres au-dessous du n° 14, pour les fins de la raffinerie, et tout ce que nous demandons c'est d'employer le polariscope pour les sucres qui tombent sous ce numéro. Je ne sais pas si des sucres au-dessus du n° 14 sont importés pour être raffinés, et le sucre raffiné n'a pas besoin d'être raffiné vu qu'il paye les taux les plus élevés, 1 cent par lb., et 35 pour 100 *ad valorem*.

M. WHITE (Cardwell): Je pense que l'honorable monsieur, d'après ce qu'il vient de dire, veut laisser entendre qu'on a pratiqué des fraudes dans l'intérêt d'un des ports de la Puissance, au détriment d'un autre port, dans l'évaluation du sucre, et il se propose de surmonter cette difficulté par le système du polariscope ou du présent système d'évaluation par la couleur. Je ne sache pas que l'honorable monsieur ait jamais vu un polariscope ou connaisse le fonctionnement pratique de cet instrument. Je ne dis pas cela dans le but de le froisser, car je m'imagine que bien peu de personnes, excepté celles qui se livrent à ce commerce, ont jamais vu un polariscope. J'ai eu assez de curiosité pour en étudier le fonctionnement en présence de personnes qui en faisaient l'essai, et j'ai conclu qu'il n'y a aucun système qui donne plus d'occasions de commettre des fraudes que celui du polariscope, si on est enclin à commettre des fraudes. En premier lieu, je ferai connaître le résultat d'une expérience. Le sucre a été enlevé d'un boucaut avec une grande cuiller et placé sur une table. Puis on a fait dissoudre une partie de ce sucre dans un petit vase et on en a fait l'essai dans le polariscope et on a trouvé qu'il avait un pourcentage particulier. Nous prîmes une autre petite quantité du même sucre qui était sur la table et en avons fait l'essai, nous avons trouvé qu'il y avait une différence de 3 pour 100. Voici la raison de cette différence: Dans le choix de ces deux quantités de sucre qu'on devait soumettre au polariscope, on laissa entrer dans une un peu de matière étrangère qui n'entra pas dans l'autre.

Lorsque vous songerez que la propreté des vases, la pureté de l'eau, le soin de choisir exactement la même sorte de sucre en quantité pour les mêmes essais, tout cela doit être observé, vous verrez que toute personne qui veut commettre une fraude—et l'honorable monsieur prétend que parce qu'à Montréal on permet au peseur de faire le pesage sous le contrôle de l'officier de douane, il peut y avoir eu, il va presque à dire qu'on a commis des fraudes,—il admettra avec moi, je pense, que ce sera très facile pour une personne, si elle est disposée à commettre une fraude, si les officiers

de douane se laissaient tromper de cette manière, on pourrait le faire, en se servant du polariscope, beaucoup plus facilement qu'à présent, parce qu'il n'y aurait plus moyen de vérifier ce sucre. Comme je viens de le dire, la petite partie de matières étrangères a causé une grande différence sur les droits, dans les deux quantités de sucre soumis au polariscope. Quand j'affirme que la différence que ce faible pourcentage causerait dans les droits du pays par une seule raffinerie se monteraient à 100,000 livres, vous admettez avec moi que le polariscope ne nous donne pas cette vérification absolue et certaine que nous devrions avoir. L'avantage de la vérification par la couleur est qu'au moins vous pouvez soumettre ce sucre à un essai subséquent, en prenant les quantités qui restent dans le département et les bureaux de douane. Je cite ces faits, parce que j'en suis venu à la conclusion suivante: Après avoir été fortement en faveur de ce que je considérais une méthode tout à fait scientifique d'arriver à la connaissance parfaite de la force de la saccharine dans le sucre, et conséquemment de savoir parfaitement quels droits il fallait imposer; après avoir passé une partie du temps à voir faire des essais, je suis venu à la conclusion que l'usage du polariscope est le moyen le plus facile de commettre des fraudes.

M. VAIL: Est-il raisonnable de croire que les Américains qui sont si habiles et si clairvoyants auraient adopté le polariscope et s'en seraient servis si tel était le cas?

M. WHITE (Cardwell): Il y a une grande divergence d'opinion sur l'usage du polariscope maintenant aux Etats-Unis.

M. VAIL: L'honorable député a vu le polariscope. J'avoue que je ne l'ai pas vu, mais j'ai pris beaucoup d'informations à ce sujet. Je ne pense pas que l'opinion de mon honorable ami de Montréal ait beaucoup de poids comparée à l'opinion des savants de l'Europe que j'ai cités cette après-midi. Il n'y a pas le moindre doute que le gouvernement belge a confié cette matière aux savants de l'Europe, et leur rapport a été unanime en faveur du polariscope. L'honorable monsieur dit que vous pouvez prendre du sucre d'une partie de la table et d'une autre et avoir des résultats différents. Je ne vois pas la possibilité de ce fait; toutefois en admettant cela, prenez l'essai actuel; vous essayez par la couleur, mais tout le monde sait qu'une partie d'un boucaut peut être très obscure et l'autre très éclairée, et il est impossible d'avoir un résultat certain par la couleur. Ce n'est pas du tout une marque de la valeur du sucre. On peut avoir un sucre clair ressemblant en tout au sucre raffiné, marqué au-delà du n° 14, et payer 1 cent par lb. et 35 pour 100, mais peut ne pas être plus que le n° 9 en force, payant seulement $\frac{1}{2}$ cent par lb. et 25 pour 100. L'honorable député ne voit-il pas l'injustice de ce procédé?

M. WHITE (Cardwell): L'honorable monsieur n'a pas compris mon argument du tout; je ne nie pas que le polariscope soit un moyen scientifique de connaître le sucre. Je traite la question de savoir comment vous pouvez apprécier le sucre aux différents ports au point d'enlever toute possibilité de fraude ou d'injustice. L'honorable député a basé tout son argument, quand à ce qui regarde Montréal, sur l'opinion que comme le sucre était pesé par le peseur de la ville, il suggérerait—quoiqu'il ne l'ait pas dit—que le peseur était à la solde des raffineurs—tout son argument reposait sur l'idée de fraude commise par cet officier, il ne vaut rien, à moins qu'il y eut fraude. Mon idée était que le polariscope fournissait même de plus grandes chances de fraude que le système ordinaire.

M. VAIL: Je n'ai pas attaqué le peseur; j'ai fait allusion à ce fait incidemment, comme étant une autre objection des marchands d'Halifax au mode adopté à Montréal, comparativement à celui d'Halifax. J'ai fait ressortir qu'il y a deux ou trois ans une cargaison de sucre a été achetée à Halifax; où il avait été classifié et marqué. La plus grande

partie était marquée à au delà du n° 14, et il fut acheté sur cette base. Par accident, il fut marqué de nouveau à Halifax, le tout au-dessous du n° 14. La cargaison fut expédiée à Montréal et le marquage démontra qu'il y avait une grande différence entre la classification du sucre à Montréal et à Halifax, et l'acheteur de ce sucre fit un bénéfice de 25 cents par 100 livres, et 5 pour 100 de droit *ad valorem*.

M. MILLS: Tous ceux qui connaissent assez l'épreuve des sucres pour s'assurer de leur valeur pour la taxation, doivent admettre que le polariscope est un mode bien supérieur au type de Hollande. Maintenant, il n'y aurait aucune difficulté possible dans le sens suggéré par l'honorable député de Cardwell (M. White). Il est vrai que là où les sucres sont falsifiés vous pouvez en trouver un morceau qui, d'après le polariscope, représenterait une marque plus basse qu'un autre morceau du même poids; mais les hommes de la science, en faisant leurs recherches pour vérifier la somme de sucre de canne, prendraient une douzaine de morceaux et s'assureraient du résultat mitoyen. Par le polariscope, il n'y a aucune difficulté. Un des inconvénients signalés aux Etats-Unis et qui le fut aussi spécialement par le comité, fut l'expansion de l'habitude de colorer les sucres avec des teintures d'aniline dans la préparation, en sorte que la couleur du sucre n'en indiquait aucunement la pureté ou la force. Il est bien reconnu qu'aux Etats-Unis la pratique de fixer la taxation par la couleur a augmenté tout en adoptant le type hollandais, et que les importateurs s'entendent avec de grands manufacturiers de sucre de l'île de Cuba pour avoir des sucres manufacturés d'un numéro particulier. Quelques-uns des plus beaux sucres, quelques-uns de ceux qui étaient presque purs étant marqués à 97 et 98 pour 100, par le polariscope, furent introduits dans le pays, avec le n° 9, type hollandais, et ils étaient colorés dans la manufacture avec de la teinture d'aniline préparée avec du sucre brûlé; la teinture circulant dans les paniers sur la roue centrifuge, et en peu de temps, toute la matière colorante était communiquée au sucre, l'eau disparaissant. Le sucre est coloré de la nuance exacte requise pour indiquer le type particulier. Il est teint en quelques minutes par la force centrifuge, et vous avez là un sucre qui vient au marché comme la marque la plus basse, tandis que de fait il est aussi pur que le sucre en pain. Il ne faut qu'enlever les couleurs, et c'est là tout le procédé du raffinement. Eh bien, pour faire face à cette difficulté, nous imposons ce droit spécifique; mais notre droit spécifique est loin de faire face au cas. Il me semble qu'il n'y a que deux moyens d'imposer la taxe sur le sucre. Le premier c'est le droit *ad valorem* imposé selon sa valeur, et vous courez le risque, bien entendu, des factures frauduleuses; l'autre fixe la taxation par la force du sucre, désignée par le polariscope. Mais la taxation selon le type de Hollande, est tout à fait illusoire, et ce depuis l'usage des teintures d'aniline. Si vous aviez du sucre non coloré, le type de Hollande vous serait d'un grand usage, car le sucre le plus pur serait celui qui serait le plus blanc. Mais lorsque vous vous servez des couleurs artificielles pour donner au sucre une nuance particulière, le polariscope pourrait vous servir.

Au paragraphe 2, résolution 1ère.

M. BAKER (Victoria): J'ai reçu un télégramme de la Chambre de Commerce de la Colombie-Britannique, demandant qu'on fit en leur faveur quelques exceptions à ce sujet. Le télégramme est comme suit:

VICTORIA, C.-B., 14 mars 1885.

La Chambre de Commerce vous demande de vous opposer fortement à la résolution 2, clause 1ère, du tarif, se rapportant au droit sur les taux de transport. Les cargaisons d'Europe ne peuvent parvenir à cette province que par les chemins de fer des Etats-Unis ou *via* Panama par les ports américains de cette côte. Le gouvernement devrait exempter cette province de l'opération de la partie de la résolution à laquelle

M. VAIL.

nous référons. Vous êtes prié d'intéresser à cette mesure importante tous les membres de la Colombie-Britannique.

R. P. RITHET,
Président.

Je crois qu'on a déjà fait les mêmes représentations à ce sujet. Elle traite un peu trop durement la Colombie-Britannique, je crois.

M. BOWELL: Je ne crois qu'elle préjudicie à la Colombie-Britannique. Ceci est pour permettre aux importateurs de la Grande-Bretagne et de l'Irlande de déduire les charges de l'intérieur de la facture pour les droits. Si vous importez, disons de l'intérieur de l'Allemagne, vous avez à charger le fret de l'intérieur jusqu'au port d'expédition à la valeur des marchandises pour les droits. Vous n'ajoutez pas cela lorsque vous importez d'Angleterre. Si je comprends bien le télégramme, on demande d'exempter la Colombie-Britannique des droits sur tous les prix de transport de l'intérieur. Je ne vois pas comment nous pourrions faire cela.

M. BAKER: Tout le monde sait combien nous sommes éloignés du reste de la Puissance, et des lois qui peuvent être favorables aux provinces de l'Est sont très onéreuses pour nous. Je ne crois pas devoir m'étendre longuement sur ce sujet, car j'aurai quelque chose à dire contre le tarif en général.

M. BOWELL: L'honorable député se rappellera que le marchand qui a envoyé ce télégramme s'est appuyé sur les résolutions introduites en premier lieu. Nous maintenons l'ancienne loi, ne donnant aux autorités douanières que le pouvoir de fixer le montant de déduction; ce n'est pas ajouter; au contraire c'est faire une déduction.

Sur le paragraphe 3, résolution 3, genièvre de Genève et eau-de-vie.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je voudrais savoir quels calculs l'honorable député a fait quant à l'effet probable de l'augmentation. Je ferai aussi remarquer qu'il a apparemment augmenté les droits de douane sur ces articles là, plus que sur l'article du whiskey manufacturé en Canada. Comme matière de fait, c'est une augmentation absolue par gallon de 12 à 25 cents, selon les différents articles sur lesquels le droit est perçu. D'abord, quel montant l'honorable député espère-t-il obtenir de cette augmentation?

M. BOWELL: Je prends 1884 pour base de mon calcul, parce que l'honorable député sait que vu le trouble dans le commerce pendant les derniers trois ou quatre mois, et vu l'impression générale que pour plusieurs raisons les droits seraient augmentés sur les spiritueux, par là induisant un grand nombre de marchands à faire leurs entrées de marchandises, il ne serait pas juste de prendre comme base les importations de l'année finissant en 1885. En 1884 le pays était dans un état normal pour ce qui regarde le revenu. 244,156 gallons d'eau-de-vie ont été importés et entrés pour la consommation; le droit sur cet article sera augmenté de \$1.54 à \$2. 418,329 gallons de genièvre de toute sorte à \$1.32½, 124,616 gallons de rhum, à \$1.32½; 166,544 gallons de whiskey à \$1.32½; 533 gallons de spiritueux non classifiés, à \$1.32½; nous nous proposons d'augmenter ces droits à \$1.75 par gallon. Si les mêmes quantités étaient entrées pour la consommation, l'augmentation des droits serait, en chiffres ronds, de \$291,755.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel est votre calcul pour cette année?

M. BOWELL: Nous ne nous attendons pas, cette année, à recevoir plus de \$150,000, et peut-être \$80,000, de la taxe imposée sur le cognac, pour les raisons que j'ai déjà fait connaître.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Alors, vous vous attendez à recevoir environ \$200,000?

M. BOWELL: De \$175,000 à \$200,000. Il peut arriver que ce soit plus.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Personne n'aura d'objection à ce que ces articles rapportent un revenu aussi considérable que possible. La question que le gouvernement doit considérer, c'est de savoir dans quelle mesure ces droits élevés encourageront la falsification et la contrebande. En ce qui concerne les eaux de l'intérieur, il n'y a pas beaucoup de danger, je suppose; mais en ce qui concerne les provinces maritimes, nous savons qu'il s'y fait là une certaine contrebande.

M. VAIL: Non; on porte quelquefois cette accusation contre nous, mais il n'y en a pas.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Alors, je pense que les circonstances ont changé dans le cours des six dernières années, ou peut-être les gens ont plus encouragé l'acte Scott. En ce qui concerne le cognac, qui, d'après ce que l'on espère, doit nous rapporter presque tout le revenu, je m'imagine qu'on en passera beaucoup en contrebande dans les provinces maritimes. Quels sont ces droits comparés à ceux que l'on prélève aux États-Unis?

M. BOWELL: Aux États-Unis, le droit est de \$2 par gallon, en général. Nous avons considéré cette question quand nous avons fixé ce droit. Nous avons considéré la question de la contrebande, et tant que le droit sera différent et que ces articles pourront être importés, je suppose qu'il y aura de la contrebande. La principale contrebande que l'on ait faite dans les provinces maritimes venait de Saint-Pierre.

Résolution 4, spiritueux et tabac.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Combien pensez-vous retirer de cet article?

M. BOWELL: Environ \$60,000 en faisant la déduction des entrées que l'on a pu faire à l'entrepôt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre n'a rien dit au sujet d'une question à laquelle j'ai fait allusion, c'est-à-dire que ces droits sont sans doute absolument un peu plus élevés, bien qu'ils ne le soient pas relativement, sur les spiritueux importés que sur les spiritueux fabriqués ici. On ne peut douter que l'habileté du fabricant ne lui ait permis de convertir un produit indigène en cognac, genièvre et autres spiritueux plus ou moins tolérables. L'honorable ministre ne parle sans doute pas d'après son expérience personnelle; mais quelques-uns de ses collègues pourraient peut-être le renseigner sur cette question.

M. BOWELL: Je suppose que vous parlez d'après votre expérience personnelle.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: En augmentant les droits, on court ce risque, que plus vous les augmentez, plus vous provoquez la production de l'imitation de l'article étranger; je m'étonne que l'honorable ministre n'ait pas pensé à une chose qui fera naître de grandes tentations.

M. BOWELL: C'est vrai, mais nous espérons qu'en appliquant rigoureusement les dispositions de l'acte relatif à la falsification, nous pourrions mettre autant que possible un terme à cette falsification. Je crois que ce que dit l'honorable député est parfaitement exact. Il y a, dans chaque cité et dans chaque ville du pays, un certain nombre d'établissements où les gens, dans leurs propres caves, fabriquent avec des spiritueux, du cognac, du genièvre et d'autres cordiaux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Des tue-douleurs.

M. BOWELL: Non, je ne voudrais pas employer ce mot; je crois qu'ils produisent généralement l'effet opposé, surtout lorsqu'ils sont falsifiés. L'intention du département est, autant que possible de mettre l'acte relatif à la falsification rigoureusement en vigueur, et cela sera surtout néces-

saire quand le département en sera arrivé à la conclusion que l'on ne devra permettre la consommation du whiskey que lorsqu'il aura quelques années de fabrication, afin que quelques-unes des matières délétères qu'il renferme s'évaporent. Pour être logique avec cette politique, il sera nécessaire que le gouvernement applique l'acte relatif à la falsification des aliments et autres articles. Quant à la raison qui nous a portés à imposer des droits aussi élevés sur les liqueurs, nous ne nous attendons pas, naturellement, à augmenter beaucoup le revenu sur ce point. Mais aux États-Unis, où la production est si considérable, comme l'honorable monsieur le sait sans doute, l'on permet aux fabricants d'exporter de l'entrepôt, sans payer de droit d'accise, et l'arrangement existant parmi les distillateurs des États-Unis donne un avantage additionnel aux exportateurs de liqueurs pour garder leur propre marché; ce qui permet aux fabricants américains d'exporter dans ce pays à des taux si peu élevés, qu'à moins vous n'imposiez un droit élevé, ils peuvent expédier cette liqueur et payer le droit et empêcher ainsi la consommation de l'article fabriqué au pays, ce qui, naturellement, diminuerait le revenu d'autant.

C'est une des raisons qui ont porté le gouvernement à imposer un droit aussi élevé, afin d'empêcher, si possible, l'importation de cette liqueur à un taux qui éloignerait l'article canadien du marché, et ainsi diminuerait le revenu provenant de l'accise.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le droit américain n'est que d'un dollar, je pense.

M. BOWELL: Il est de 90 centins.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui, l'honorable monsieur a raison, il est de 90 centins pour la mesure de Winchester, et nous avons la mesure impériale; ainsi, pour les fins de la comparaison, il est d'environ \$1.

Paragraphe 5, résolution 4.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'aimerais savoir quel revenu l'on espère retirer de cet article qui, naturellement, est en quantité beaucoup plus considérable que les articles des autres résolutions.

M. BOWELL: Le revenu prélevé pour 1884 était de \$3,608,246, c'est-à-dire \$1 par gallon. Je parle maintenant des quantités entrées pour la consommation. A \$1.30 par gallon, on aurait un revenu additionnel de \$1,082,473; mais, cette année, nous n'espérons pas avoir ce revenu, pour des raisons qu'il m'est inutile de répéter, car l'honorable monsieur les connaît; il a appelé l'attention de la Chambre à ce sujet il y a peu de temps; c'est à dire, que toutes les entrées considérables de cet article en particulier ont été faites par tout le pays. Nous pouvons néanmoins calculer que nous retirerons l'année prochaine et l'année suivante au moins la moitié de ce montant de revenu. Si les quantités entrées pour la consommation sont égales à celles de 1884, elles rapporteront un revenu additionnel de plus de \$1,000,000. Si nous avons réussi à réaliser \$500,000 cette année, ce sera peut-être autant que nous devons espérer. On prélève très peu de droits sur les liqueurs de malt fabriquées de mélasse sur laquelle il est stipulé une différence de 2 à 3 centins par gallon.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Naturellement, je n'ai aucune objection à ce que nous retirions tout le revenu que peut nous rapporter cet article en particulier. Mais comme l'honorable ministre le sait bien, l'expérience du gouvernement américain l'a porté à douter qu'il fût parfaitement prudent d'imposer sur le whiskey des droits de plus qu'environ \$1 par gallon. Ces droits étaient de \$2 par gallon.

M. BOWELL: C'était un impôt de guerre.

M. SCRIVER: Il était de \$3, je pense.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela a-t-il été payé en monnaie? On a fait une série d'expériences, et l'on a essayé

d'arriver à produire le plus de revenu possible; en définitive l'on a conclu d'imposer \$1. Or, l'honorable ministre, en imposant ce droit, s'est sans doute rendu plus ou moins compte des possibilités d'augmenter les produits illicites. A une certaine époque, il y a eu beaucoup de danger sous ce rapport; mais que cela soit dû à la vigilance du département du revenu de l'intérieur ou à la propagation des principes de tempérance, je ne suis pas prêt à le dire, toujours est-il que depuis les dernières années le département n'a pas eu d'ennui à propos de la vente de liqueurs distillées illicitement. Cependant il y a toujours un risque si vous augmentez considérablement le droit imposé sur le whiskey. L'honorable ministre a-t-il quelque chose à dire sur cette question de la fabrication illicite des liqueurs dans le pays?

M. BOWELL: Le ministre du revenu de l'intérieur serait peut-être plus en état que moi de donner des renseignements à ce sujet; mais, comme le dit l'honorable monsieur, mon impression est que, depuis quelques années, nous n'avons pas été ennuyés comme autrefois. Quand le droit d'accise était beaucoup moins élevé qu'aujourd'hui, il y avait autant de fabrication illicite qu'il y en a eu dernièrement, la vigilance des officiers ayant été telle qu'elle l'a presque rendue impossible. Quelquefois l'on a découvert un alambic dans quelque cave, mais la quantité que l'on a fabriquée a été très légère.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Naturellement, on doit aussi prendre en considération le risque de la contrebande qui nous viendrait des Etats-Unis, bien qu'il ne soit pas très sérieux, je crois. Or, j'aimerais savoir ce que le gouvernement a décidé au sujet de certaines sommes considérables d'argent qui lui ont été dernièrement offertes en paiement de droits. Je crois savoir que pendant les quelques jours qui viennent de s'écouler, la maison de Gooderham et Cie, de Toronto, a offert \$340,000. On a dit que le gouvernement avait décidé de refuser tout paiement de droits. J'aimerais avoir une déclaration officielle du ministre des douanes à ce sujet.

M. BOWELL: Quand j'ai proposé, il y a deux ou trois jours, que la Chambre se formât en comité, j'étais sur le point de me lever pour faire cette déclaration, mais l'honorable chef de la gauche s'est levé avant moi; le dernier débat est arrivé, et ainsi il m'a été impossible de faire cette déclaration. Mais dès qu'il a été proposé que la Chambre se réunît en comité des voies et moyens, j'ai donné ordre au commissaire de prendre les précautions ordinaires, et l'on s'est assuré que les compagnies de télégraphe n'enverraient rien au sujet du tarif; et comme il fut proposé que les résolutions devaient venir en vigueur le 6 du mois, la loi s'applique aux offres d'entrées dont a parlé l'honorable monsieur, et les intéressés devront payer le droit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il y a une autre question sur laquelle je dois avec regret attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre. J'ai vu aussi, dans les journaux—bien que je n'aie pas une connaissance personnelle du fait—que les entrepôts de la province de Québec avaient été presque vidés avant le changement, tandis qu'ils ne l'ont pas été ailleurs. Si cela était exact, il semblerait qu'il y eût eu des indiscretions quelque part, indiscretions dont certaines gens auraient bénéficié. L'honorable ministre peut-il dire ce qu'il connaît à ce sujet?

M. BOWELL: Je n'ai pas entendu dire que les entrepôts de la province de Québec avaient été vidés. Ce que j'ai entendu dire, c'est que certaines personnes de cette province ont télégraphié à un distillateur de Prescott de payer en leur nom le droit sur un certain nombre de wagons de whiskey et de l'expédier. Naturellement, si cela a été fait, cette disposition s'applique à ce cas, et le distillateur devra payer le plein montant du droit. Je ne suis pas en état de dire si les entrepôts dont parle l'honorable monsieur ont été vidés ou non. Nous n'en avons eu aucune connaissance au

Sir RICHARD CARTWRIGHT

département des douanes, bien que je puisse dire franchement à l'honorable monsieur que je n'ai fait aucune enquête à ce sujet, ni hier, ni aujourd'hui, car, ayant siégé dans la Chambre jusqu'à quatre heures du matin, je n'en ai pas eu le temps.

M. COSTIGAN: Je dirai, pour l'information de l'honorable monsieur, que j'ai reçu de toutes les parties de la Confédération, des télégrammes se plaignant de ce que ce privilège était refusé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le ministre des douanes, ou le ministre du revenu de l'intérieur, voudra bien, la prochaine fois, nous faire connaître les faits qui se rattachent à cette question et tels que les font voir les rapports. Ils pourraient très facilement nous donner la quantité de spiritueux en entrepôt dans la province de Québec, disons le 1er juillet, et aussi dans la matinée du 6.

M. BOWELL: Nous le ferons autant que la chose nous sera possible. L'honorable député sait que les rapports ne nous sont envoyés que tous les trois mois et que nous devons faire une demande spéciale aux différentes stations pour obtenir le renseignement. Je puis avoir les états des principales stations.

M. PATERSON, (Brant): Il y a une question qui se rattache à l'augmentation des droits sur les spiritueux au sujet de laquelle, je pense, le comité mérite d'avoir quelques informations. Il me semble que toute la conduite du gouvernement au sujet de cette question, a été une des plus extraordinaires qu'il soit possible de concevoir. Dans le cours du mois de mai, le ministre du revenu de l'intérieur a mis à l'ordre du jour un avis déclarant, entre autres choses, qu'il avait l'intention de présenter des résolutions, dont l'une devait demander à la Chambre de donner au gouvernement en conseil le pouvoir d'imposer un droit additionnel de 5 centins par gallon sur les spiritueux. Quel a été le résultat de cet avis? Dans le cours du mois de mai, au moins \$1,140,970 ont été payés en droits d'accise sur les spiritueux, tandis que dans le mois correspondant de l'année précédente, il n'y a eu que \$280,217 de payés. Il semblerait, d'après l'avis donné par le ministre du revenu de l'intérieur aux fabricants de spiritueux de ce pays, que l'on a retiré des entrepôts 860,756 gallons de spiritueux de plus que l'on aurait dû en retirer; et aujourd'hui, le gouvernement présente un projet pour imposer 30 centins par gallon de plus sur le whiskey.

Or, qu'a fait le gouvernement, par l'action du ministre du revenu de l'intérieur? En donnant cet avis, il a privé ce pays du revenu de 30 centins par gallon sur 830,000 gallons de spiritueux; en d'autres termes, le pays a perdu \$250,000 de revenus, et pour le bénéfice de qui? Pour ceux qui consomment du whiskey ou pour le public en général? Non, mais pour le bénéfice d'une ou deux distilleries de ce pays. C'est là le résultat de ce qu'il a fait, et c'est assurément la législation la plus curieuse qui ait jamais été présentée au parlement canadien. Si l'on n'avait pas donné d'avis à ces distillateurs, comme on aurait pas dû en donner, si l'on eût suivi les précédents; mais si l'on avait traité cette question comme le fait aujourd'hui le ministre des douanes, quand, lorsque les chevaux sont volés, il se félicite d'avoir pris possession des fils télégraphiques et de ne pas avoir permis aux distillateurs de retirer des bénéfices du changement, comme ils l'ont fait auparavant, le pays aurait gagné \$250,000.

M. COSTIGAN: L'honorable député a accusé le gouvernement d'avoir enlevé \$250,000 au coffre public.

M. PATERSON (Brant): Il a empêché qu'ils y fussent versés.

M. COSTIGAN: Cela n'a pas de rapport avec les faits. Il est vrai que l'on a proposé d'imposer 5 centins de plus par gallon sur le whiskey. C'était une proposition distincte

pour remplacer la perte que nous nous attendions de faire en permettant aux distillateurs de bénéficier des pertes. Cela ne concernait pas du tout la politique par laquelle on a augmenté le tarif. L'honorable monsieur se plaint qu'en conséquence de cet avis, les distillateurs ont retiré 800,000 gallons de plus qu'ils en auraient retiré dans des circonstances ordinaires. Eh bien, la grande partie de ce qui a été ainsi retiré, a été livrée à la consommation, et sur la petite partie qui reste, nous perdons l'augmentation du droit aujourd'hui imposée, 30 centins par gallon; mais l'honorable monsieur prétend-il qu'un gouvernement peut surveiller les rapports entre le public et le département de telle sorte que les distillateurs ne puissent pas retirer de l'entrepôt plus de liqueur que la quantité absolument requise pour la consommation?

M. MILLS: Ecoutez, écoutez!

M. COSTIGAN: Que signifie cette interruption de l'honorable député? Signifie-t-elle quelque chose ou est-ce simplement histoire d'habitude? Approuve-t-il ou désapprouve-t-il ce que j'ai dit? Qui pouvait empêcher les distillateurs de retirer leurs articles de l'entrepôt, lorsqu'ils savaient qu'une augmentation du tarif était probable? Ils ont simplement montré leur bon jugement; aucun gouvernement ne peut empêcher les spéculations de ce genre. D'un autre côté, nous constatons qu'à l'exception du matin du 6 mai, aucune tentative n'a été faite de retirer des spiritueux. Ce matin-là, plusieurs demandes ont été faites pour retirer des liqueurs des entrepôts; mais elles ont été rejetées et le droit sera prélevé sur tous ces articles.

M. PATERSON (Brant): Le ministre du revenu de l'intérieur n'a donné aucune explication du fait qu'au mois de mai de cette année, l'on a payé, en droits d'acoise, \$360,756 de plus qu'au mois de mai de l'année dernière ou d'aucune des années précédentes. La Chambre s'est réunie en comité au mois de mars, et l'on a alors donné à entendre que tous les changements qui devaient alors être faits au tarif, ont été proposés à cette époque. Qui aurait jamais supposé que des résolutions seraient présentées en mars et qu'elles ne seraient adoptées qu'en juillet? Tout le monde conclura raisonnablement que dès que les résolutions ont été publiées, tout article sur lequel il n'y a pas eu d'augmentation de droits, devait être suspendu jusqu'à la prochaine session. Les troubles sont survenus après la résolution, et il est étrange que les craintes des distillateurs n'aient été éveillées qu'au jour où le ministre a mis cet avis à l'ordre du jour. Les hostilités ont commencé dans mars, mais leurs craintes n'ont pas été éveillées alors. Comment se fait-il qu'à l'époque où le ministre a donné cet avis, il y ait eu cette augmentation soudaine dans la quantité d'articles retirés des entrepôts et dans le montant des droits payés? L'avis ne dit pas que l'augmentation de 5 centins devait couvrir la perte ou l'évaporation; l'avis était tel que des hommes intelligents pouvaient se guider sur ce qu'il comportait, en voyant que 5 centins par gallon seraient probablement imposés. Je ne sais pas si l'on se proposait d'augmenter le revenu pendant ce mois, mais il était impossible évidemment, que cette augmentation de 860,000 gallons de spiritueux retirés de l'entrepôt, fût pour la consommation immédiate, car cette quantité est plus que suffisante pour la consommation pendant trois mois; et ces spiritueux seraient restés en entrepôt, n'eût été ce qu'a fait le gouvernement. Si le gouvernement avait imposé son droit lorsqu'il devait le faire, il aurait eu 30 centins par gallon sur ces 860,000 gallons.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je pense que le moins que nous puissions dire au sujet de la question, c'est ceci: qu'il y a eu une très grande négligence de la part du gouvernement en ce qui concerne l'imposition de ce droit. Tout le monde savait parfaitement que longtemps avant le mois de mai, les dépenses du Nord-Ouest allaient atteindre plusieurs millions; et n'eût été l'heureux hasard qui a fait

que la rébellion a été réprimée plutôt qu'on ne s'y attendait, les dépenses auraient été beaucoup plus fortes même que le montant mentionné par l'honorable ministre des douanes. Dans ces circonstances, c'était le comble de l'imprudence pour l'honorable ministre du revenu de l'intérieur ou pour le gouvernement, s'ils savaient, comme ils auraient dû le savoir à cette époque, qu'il serait nécessaire de trouver d'autres voies et moyens, c'était, dis-je, le comble de l'imprudence de donner un avis qui, ils auraient dû le savoir, aurait l'effet d'effrayer tous les fabricants du pays et de les porter à retirer tout ce qu'ils pourraient de l'entrepôt. Il est évident, d'après ce qui est arrivé depuis, que si la vigilance que l'on a exercée l'autre jour avait été exercée plus tôt, ces \$300,000 auraient été versés au trésor. Pendant tout le mois d'avril, nous avons été en possession de faits qui démontraient que les dépenses seraient énormes, et ce n'était pas trop demander au gouvernement que de lui demander de décider alors ce qu'il allait faire. Il me semble qu'il ait eu un double objet en vue. Je ne veux pas du tout dire qu'il désirait procurer des bénéfices aux fabricants de whiskey, mais il désirait, je le crains, ajouter considérablement aux revenus de l'année courante, sans considérer beaucoup les frais que cela entraînerait, ni l'effet que cela aurait sur l'année suivante. C'est ce qu'il a fait, dans mon opinion, et sans peser sérieusement les effets probables de sa proposition, il a donné cet avis le 7 de mai, lequel, à tous égards, a causé une perte d'environ \$265,000.

Il n'est pas évident, comme le dit le ministre du revenu de l'intérieur, que cela ait été nécessairement consommé. D'abord, 1,000,000 de gallons représentent beaucoup plus que la consommation d'un mois. Notre consommation, pour chaque mois, est d'environ 200,000 ou 300,000 gallons, et, sans cause spéciale, ces distillateurs n'auraient jamais payé les \$860,000 dont mon honorable ami a parlé. Ainsi, cet argument n'est pas tenable. Le whiskey n'a pas été livré à la consommation, et en outre, avant mai le gouvernement était en possession de renseignements qui l'auraient autorisé à prévenir l'augmentation nécessaire des taxes et à l'imposer à cette époque; et il sait très bien—quelques fussent les questions soumises à la Chambre—qu'on lui aurait cédé le pas à un moment d'avis dans le but de lui permettre d'imposer ce droit en tout temps. Il est évident que le public et le trésor ont subi des pertes qu'il n'était pas nécessaire de subir. Un peu de prudence ordinaire, un peu de diligence ordinaire, aurait permis au gouvernement d'épargner ces \$260,000.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il me semble que l'avis aurait eu un effet tout à fait différent de celui dont parlent les honorables députés de la gauche. L'avis donné le 7 mai était parfaitement clair; il autorisait une réduction sur les spiritueux et autorisait le gouverneur en conseil à ajouter 5 centins par chaque gallon, et à empêcher que des spiritueux ne fussent entrés pour droit dans un certain temps spécifié après la fabrication. Il est parfaitement évident que les distillateurs n'ont pas été effrayés par l'imposition des 5 centins, et qu'ils n'ont pas fait de choses extraordinaires dans le but d'épargner ces 5 centins. Si nous déclarions que nous allons imposer 25 centins sur un article quelconque, je pense que cela ne serait pas regardé par le commerce comme un avis que, plus tard, nous allons imposer 50 centins. La chose serait plutôt considérée comme un indice que c'était là le droit que le gouvernement avait l'intention d'imposer, et cela aurait l'effet de calmer les craintes des fabricants.

M. PATERSON (Brant): Pourquoi la chose a-t-elle fonctionné ainsi?

Sir JOHN A. MACDONALD: Il n'est pas vraisemblable que le fait de dire que vous allez imposer 5 centins, soit de nature à leur donner l'idée que vous allez en imposer 30. Mais ils ont commencé à calculer pour eux-mêmes; ils savaient qu'il y avait eu beaucoup de dépenses—dépenses

pour la guerre et autres dépenses,—et ils ont été prudents et ont épargné tant par leurs opérations; mais, certainement, ces 5 centins ne pouvaient être pour eux un avertissement qu'on devait leur imposer 30 centins.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Les distillateurs ont été sans doute sages dans leurs opérations, et le gouvernement ne l'a pas été. Ce que j'ai établi, c'est que vu qu'il était parfaitement évident dans les premiers jours d'avril qu'il y aurait de très fortes dépenses au Nord-Ouest, et vu qu'il était parfaitement évident, pour moi, et, j'en doute pas, pour les honorables messieurs de la droite, que, cette année et l'année prochaine le revenu serait moins élevé que les calculs, le gouvernement aurait dû savoir qu'il était alors opportun de prendre des précautions; et il est alors évident qu'en prenant ces précautions ordinaires, il aurait pu garder ces 860,000 gallons, qui ont été retirés de l'entrepôt si étrangement et si inutilement dans le mois de mai. Il est parfaitement évident que le gouvernement, s'il avait eu plus de prévoyance, aurait pu épargner ces \$260,000, et qu'il ne l'a pas fait parce qu'il a été moins sage que les distillateurs. Chacun a vu les faits. Ils ont été assez clairs. Je sais que l'effet de l'avis donné par le ministre du revenu de l'intérieur a eu probablement l'effet d'augmenter les craintes des distillateurs et d'appeler un peu plus leur attention sur la condition où ils étaient. D'après ce que j'ai entendu, je soupçonne fortement que plusieurs d'entre eux, en tout cas, ont cru que cet avis, lorsqu'on viendrait à l'appliquer, serait mis de nouveau en vigueur par un droit additionnel; et, de fait, c'est justement ce qui est arrivé; mais il est évident que les mêmes sources de renseignements qui étaient ouvertes à ces distillateurs, et qui les ont portés à retirer de l'entrepôt, en mai, un million de gallons, étaient ouvertes au premier ministre et à ses collègues; et, en exerçant la même prévoyance et la même diligence que les distillateurs, nous aurions \$260,000 que nous n'avons pas.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'énoncé de l'honorable préopinant contient quelque chose, mais il n'y a rien dans l'énoncé de l'honorable député de Brant (M. Paterson), qui a dit que l'avis portant que 5 centins devaient être imposés, prouvait que 30 centins seraient imposés. La ligne d'argumentation suivie par l'honorable député de Huron-sud (sir Richard Cartwright) est tout à fait différente. C'est une argumentation raisonnable, mais telle n'a pas été l'argumentation de l'honorable député qui siège derrière lui. Voyez ce qui se passe en Angleterre. A l'heure qu'il est, il y a eu beaucoup de dépense dans le Soudan et en Egypte, et je ne pense pas que M. Gladstone se soit beaucoup hâté d'imposer les droits, et, de fait, le montant a été dépensé une année avant qu'il ne songeât à les augmenter.

M. PATERSON (Brant): Je regrette que mes opinions soient si peu goûtées du premier ministre. Il décerne des éloges à l'honorable député de Huron-Sud et, naturellement, nous savons qu'il fait toujours des compliments à cet honorable monsieur. Il y a cette curieuse coïncidence à remarquer: c'est qu'en même temps que cet avis était donné, au mois de mai, on retirait \$1,000,000 de revenu de plus d'une classe d'hommes qui n'ont pas l'habitude de payer de l'argent qui peut leur rapporter des bénéfices. Si le droit additionnel de 5 centins ne produisait pas cet effet, alors la prohibition de spiritueux entrés un certain temps après la fabrication, tendrait au même but. Tout l'avis tendait au même but, et le ministre n'osera pas dire que les distillateurs n'aient pas été guidés par cet avis. Supposer qu'on leur a donné à entendre qu'il devait y avoir une augmentation, ce serait supposer quelque chose de déshonorable dans l'action du département, et cela ne saurait être toléré. Nous ne pouvons pas non plus supposer que cela ait été causé par les dépenses de la guerre, car les résolutions avaient été soumises en mars et avril, et avaient passées sans alarmer les gens; et il n'y a pas eu d'alarme avant mai, lorsque cet avis a paru. Je dis sans hésiter, que dans mon

Sir JOHN A. MACDONALD

opinion c'est cet avis qui a porté à retirer cette quantité de spiritueux de l'entrepôt, et cela a fait perdre \$258,000 au revenu de ce pays.

M. MILLS: L'honorable député de Brant a donné ce qui, dans son opinion, était une raison suffisante au changement fait au revenu, changement qui a porté les distillateurs à retirer de l'entrepôt une grande quantité de spiritueux et à payer au trésor près de \$900,000 de plus que ce qu'ils paient ordinairement. L'honorable député de Huron-Sud a prétendu qu'il a pu y avoir un autre motif. Il est très porté à partager l'opinion du premier ministre. Le premier ministre dit que les distillateurs savaient qu'il y avait une augmentation considérable dans les dépenses publiques, que le gouvernement devait imposer de nouveaux droits et augmenter la taxation, et quoi de plus évident qu'un droit additionnel serait imposé sur les liqueurs, et afin de se soustraire au paiement de ces droits, ils ont retiré cette grande quantité de l'entrepôt durant le mois de mai. Eh bien, l'honorable premier ministre dit qu'ils ont agi sagement. Alors, comment se fait-il que le ministère n'ait pas été aussi sage?

Sir JOHN A. MACDONALD: On a déjà dit cela.

M. MILLS: Sans doute, et l'honorable premier ministre a pu l'entendre avant qu'il ne vint dans la Chambre. On a prétendu que les distillateurs en avaient aussi entendu parler et qu'ils avaient des renseignements officiels; qu'ils avaient eu ces renseignements au département. Or, il y a trois choses à considérer. Il y a ce qu'a dit l'honorable député de Brant; il y a l'énoncé du premier ministre, que ces hommes pensaient que le gouvernement augmenterait probablement les droits sur les liqueurs; et il y a le troisième énoncé que ces hommes ont dû avoir cette information. Il n'était pas vraisemblable qu'ils paieraient \$870,000 au trésor, dans un mois, outre ce qu'ils devaient payer, s'ils n'avaient pas su que cette augmentation d'impôt allait tomber sur eux. L'honorable premier ministre admet que les 5 centins par gallon ne sont pas un motif qui les aurait portés à adopter cette ligne de conduite. Alors, il est très douteux qu'il soit probable qu'un droit additionnel ait été un motif suffisant. Il a dû y avoir quelque chose de plus certain, et ça été des renseignements privés que ces droits devaient vraisemblablement être imposés. L'honorable premier ministre n'a pas donné de raisons suffisantes pour cette ligne de conduite. Si le gouvernement avait l'intention d'imposer de tels droits, il a négligé son devoir en ne faisant pas sa proposition en mai au lieu de la faire en juillet. Comment se fait-il que le gouvernement, sachant qu'il serait nécessaire d'imposer ces droits, ne se soit pas adressé au parlement en mai et n'ait pas demandé le pouvoir de les imposer, et épargner ainsi le revenu additionnel qu'il aurait retiré? L'honorable monsieur dit qu'il n'y a pas eu de malhonnêteté, qu'aucune communication indiscrete n'a été faite par le département. Eh bien, M. l'Orateur, l'honorable monsieur lui-même nous a dit. ..

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai jamais dit un mot, ni d'une façon ni d'une autre. Je dis que l'honorable député n'a aucun droit de faire une pareille insinuation, à moins qu'il ne puisse la prouver. Je puis seulement lui dire que cette insinuation est, dans mon opinion, tout à fait fautive.

M. MILLS: Cependant, M. l'Orateur, il y a le paiement de \$870,000 dont l'honorable premier ministre n'a pas tenu compte. Il y a quelque motif puissant qui a fait agir les distillateurs. Il dit que l'avis mis à l'ordre du jour par le ministre du revenu de l'intérieur n'a pas été le motif qui a fait agir ces gens. Alors je lui demanderai ce qui les a fait agir.

M. BOWELL: L'honorable député, comme l'a fait observer le premier ministre, n'avait aucun droit d'insinuer qu'une personne quelconque dans le département, eût donné un

renseignement secret aux distillateurs, à moins qu'il ne fût prêt à prouver son insinuation. Il a insinué que le ministre, ou une autre personne attachée au département, avait donné un renseignement qui n'aurait pas dû être donné. Je répète qu'aucun membre de cette Chambre n'a le droit de faire une insinuation de ce genre, à moins qu'il ne puisse l'étayer de preuves.

Je dis à l'honorable monsieur que personne, dans le département, ne connaissait rien de la chose, excepté les ministres eux-mêmes et les deux assistants. On a tenu la chose secrète pour tous les employés. L'honorable monsieur a insinué que les ministres se sont parjurés en révélant leur intention, ou qu'un employé quelconque du gouvernement a fait une chose qui mérite son renvoi immédiat. Quant à moi, je m'occupe fort peu de ces insinuations. La réputation d'un homme devrait suffire pour répondre à une insinuation de cette espèce. Mais je dois féliciter l'opposition sur le fait que deux de ses critiques financières, l'honorable député de Brant et l'honorable député de Bothwell, diffèrent entièrement d'opinion avec l'ancien ministre des finances. Eh bien ! C'est une question qui doit être réglée entre eux. D'après l'expérience de l'ancien ministre et la connaissance qu'il a du fonctionnement du tarif, je pense qu'il peut, tout aussi bien que l'honorable député de Brant ou l'honorable député de Bothwell, juger des effets qu'il doit produire sur les hommes d'affaires.

M. MACKENZIE : Pourquoi n'a-t-on pas suivi, au sujet du droit de 5 centins, la même ligne de conduite qu'au sujet des 30 pour 100 ?

M. BOWELL : Je vais en donner la raison à l'honorable monsieur. Il y a quelques années, alors que le ministre des finances se préparait à faire son exposé budgétaire—et l'on sut, dans tout le pays, que le gouvernement allait augmenter les droits sur différents articles—cette même maison de Gooderham et Worts a payé au trésor, le matin même du jour où le discours sur le budget a été prononcé, environ un demi-million de dollars de droits sur des liqueurs qu'elle avait en entrepôt. En bien, à leur dégoût, certainement, à leur grand désappointement, il n'y a eu aucune augmentation de droits sur le whiskey. Vous pourriez aussi bien demander pourquoi ils ont fait cela. Ils l'ont fait, je suppose, pour la même raison qui les a portés à faire la dernière entrée. Pour la raison donnée par le député de Huron-Sud, aucun droit supplémentaire n'a été imposé, et le résultat a été que ces gens ont subi des pertes.

Quant à la question posée par l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), je me permettrai de lui dire que l'impôt de 5 centins par gallon sur le whiskey devait compenser, comme le dit l'avis, l'évaporation qui aurait lieu dans le cas où les liqueurs resteraient 12 mois en entrepôt. Quand les liqueurs sont mises en entrepôt, l'évaporation a lieu dans la proportion de 5 à 10 pour 100, mais les détenteurs sont obligés de payer un droit sur la quantité de liqueurs mesurée lorsqu'elle a été mise en entrepôt. La proposition du département du revenu de l'intérieur est que, dans le but de maintenir l'équilibre, il devrait y avoir un impôt de 5 centins par gallon. De sorte que, si les liqueurs étaient en entrepôt depuis une année, au lieu de payer un droit de \$1, ils paieraient 94 centins, et ces 5 centins ont été imposés pour compenser, dans une certaine mesure, la perte de revenu produite par l'évaporation. Plus ils laisseraient les liqueurs en entrepôt, plus la proportion serait grande, et en conséquence, moins élevé serait le droit d'accise qu'ils auraient à payer.

M. MACKENZIE : Tout de même, ils ne paieraient pas les 5 centins.

M. COSTIGAN : Ils paient le droit ordinaire. S'ils gardaient les liqueurs plus d'une année, il y aurait une réduction de 6 centins, mais s'ils ne les gardaient pas plus d'une année, la disposition des 5 centins s'y appliquerait.

M. PATERSON (Brant) : L'avis donné ne disait pas ce que seraient les dispositions au sujet du droit, et ce n'est que lorsque la question eût été discutée à maintes reprises, que le comité a appris du ministre ce que comportait la proposition.

Si l'on avait l'intention de couvrir l'évaporation, il est regrettable que l'avis n'ait pas été rédigé de façon à rendre la chose évidente. Cependant, il n'y avait rien, dans l'avis, qui démontrât que ce fût pour l'évaporation. Je maintiens donc, malgré les explications que l'on a tenté de donner, que l'on a retiré de l'entrepôt 860,000 gallons de spiritueux sur lesquels on aurait dû payer un droit additionnel de 30 centins par gallon et donner au revenu du pays environ \$250,000. Quand tous les faits relatifs à la quantité retirés seront connus, l'on constatera que ce pays a perdu plus de \$200,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le premier ministre n'a pas tout à fait raison lorsqu'il dit que les arguments apportés par l'honorable député de Brant et ceux que j'ai apportés ne sont pas identiques. Ce sont des arguments cumulatifs. Ils signifient que les distillateurs ont été influencés par certaines considérations. Juste au moment où les gens étaient le plus influencés par ces considérations, ce qui était évident pour tout homme d'affaires et pour tout homme politique, est venu l'avis du 7 mai donné par le ministre du revenu de l'intérieur, et considérant l'état de choses, les fabricants ont retiré 800,000 ou 900,000 gallons. Mon honorable ami a parfaitement raison et moi aussi, et le ministre a tout à fait tort ; et il est très évident que \$275,000 qui devraient être aujourd'hui dans le trésor, sont dans les coffres de deux ou trois grandes maisons qui, par leur prévoyance et leur tact, ont réalisé ce bénéfice.

Le comité se lève, et, à six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Résolution 4, spiritueux et tabac,

M. PATERSON (Brant) : J'ai compris que le ministre des douanes avait dit qu'il s'attendait, au moyen de ces 30 pour 100, d'avoir une augmentation de revenu de \$1,082,000 sur un ensemble de \$3,608,000.

M. BOWELL : J'ai dit qu'il y aurait une augmentation si les entrées de l'accise pour la consommation locale étaient aussi considérables qu'elles ont été en 1884, mais vu que des entrées considérables ont été faites dans tout le pays, nous n'avons pas espéré plus d'un demi-million cette année.

M. PATERSON (Brant) : J'ai compris cela, mais dans des circonstances ordinaires nous pourrions compter sur \$1,082,000 d'augmentation de revenu.

M. BOWELL : Oui, comparativement à 1884, \$1,082,484.

M. PATERSON (Brant) : Je vois que le ministre a imposé les 30 centins par gallon seulement pour réaliser cette augmentation de revenu. Il faudra, en comité des voies et moyens, qu'il présente la résolution imposant les 5 centins additionnels, dont avis a été donné par le ministre du revenu de l'intérieur, pour compenser l'évaporation.

M. BOWELL : On n'a pas l'intention de présenter cette résolution, car l'on croit que les 30 centins additionnels par gallon seront tout à fait suffisants pour compenser la perte se produisant de cette manière. L'honorable monsieur comprend que nous ne pouvons pas affecter le revenu de cette année dans une mesure appréciable.

M. PATERSON (Brant) : Alors, les calculs du ministre au sujet de l'augmentation du revenu sont tous faux, parce que les 5 centins étaient pour compenser la perte, et s'ils ne sont pas imposés, le ministre impose simplement 25 centins d'augmentation de droit. Cela ne réalise pas ce qui a été promis par le ministre du revenu de l'intérieur. Si cela n'est pas fait, je demanderai au ministre quelle protection il se propose de donner aux distillateurs de ce pays ? Il augmente les droits de douanes dans une proportion plus élevée qu'il n'augmente ceux de l'accise, et si les 5 centins ne doivent pas être imposés, quelle protection doit-il donner aux trois ou quatre distillateurs de ce pays ? Naturellement, le ministre comprend que la protection est la différence entre les droits de douanes et les droits d'accise, moins le montant du droit sur le blé-d'inde qu'ils importent, et il leur donne une protection beaucoup plus grande, bien que l'on pensât que celle qu'ils avaient déjà fût suffisante.

M. BOWELL : L'honorable député a raison, lorsqu'il base son argumentation sur l'hypothèse que tous les spiritueux qui seront entrés pour la consommation devront d'abord rester en entrepôt pendant douze mois, afin de permettre que l'on profite de l'évaporation. Mais il est impossible que cela arrive avant l'année prochaine, et les spiritueux livrés à la consommation seront de la même qualité que ceux qui ont été livrés à la consommation dans le passé. Si, néanmoins, à l'avenir, ils entrent des spiritueux pour la consommation—excepté ce qui a été en entrepôt pendant douze mois—et qu'ils profitent de l'évaporation, cela réduira naturellement d'autant le revenu, s'ils sont en entrepôt. Cependant, l'honorable monsieur dit que cela ajoutera d'autant au revenu, ce qui sera encore une plus grande protection pour l'article produit dans le pays. Quant au revenu, il sera prélevé sur l'accise plutôt que sur les douanes ; je ne sais pas que cela fasse de différence. Si les spiritueux étrangers sont éloignés et qu'une plus grande quantité soit fabriquée ici, le revenu en bénéficiera d'autant.

M. BLAKE : Quand, il y a quelque temps, l'on a fait la proposition relative à la remise ou à l'escompte, on nous a dit qu'une augmentation de droit de 5 centins devait être faite comme compensation. Naturellement, la proposition ministérielle a été examinée ; je suppose qu'elle a été bien pesée. S'il en est ainsi, l'on a jugé à propos alors, d'imposer 5 centins, afin de compenser la perte que l'on prévoyait dans le revenu, en vertu de l'application de la proposition du bill présenté à la Chambre ; sinon, la proposition ministérielle était erronée et mal inspirée. On nous disait que le système était complet, que l'on devait faire certaines allocations aux distillateurs pour les indemniser de l'augmentation du droit. Une chose devait compenser l'autre. Or, ce que dit l'honorable monsieur, c'est qu'une faible partie de ces 5 centins sera employée cette année, et sans doute, on en emploiera moins cette année que dans les années à venir, et alors il ne sera pas nécessaire. Si nous devons calculer pour quelque temps on en emploiera très peu, et alors nous devons prétendre qu'il était tout à fait prématuré de proposer d'imposer ce droit de 5 centins, de publier la chose dans les journaux, comme elle l'a été pendant des semaines avant la discussion qui a eu lieu en cette Chambre. Or, la chose est abandonnée, évidemment d'après la théorie qu'elle ne sera pas nécessaire pendant assez longtemps et que l'on aura toujours le temps de l'imposer quand le revenu l'exigera.

Mais ce n'est pas ainsi que l'on a envisagé cette question quand on l'a discutée l'autre jour. D'abord, le ministre du revenu de l'intérieur était disposé à partager cette opinion, mais mon honorable ami, le député de Brant, a expliqué que l'évaporation se produirait et il a reconnu qu'il faudrait faire quelque chose pour remédier à cet inconvénient. Alors, le ministre devrait nous dire, je pense, sur quoi repose réellement sa proposition relativement à la protection. D'après ce que je comprends, les distillateurs forment

M. BOWELL

aujourd'hui une corporation bien unie ; ils se sont entendus entre eux et ont fixé une échelle de prix qui sont à peu près aussi élevés que le droit, c'est-à-dire qu'ils seront portés à un chiffre aussi élevé que le droit permettra aux distillateurs de les mettre pour éviter l'importation de spiritueux étrangers. Ils prennent tout ou presque tout l'avantage de leur protection, qui est d'à peu près 30 centins par gallon.

Si je comprends bien la présente proposition, elle ajoute environ 50 pour 100 à leur protection, la différence dans les douanes et l'accise étant d'environ 15 centins par gallon ; et les distillateurs, vu leur petit nombre et leur entente, forment un monopole réel et prennent tout l'avantage de la protection. Le résultat pratique de tout cela, c'est que le revenu ne profite pas dans la mesure du droit de douanes, mais seulement dans la mesure du droit d'accise. Naturellement, nous savons que certaines espèces de spiritueux seront importées de temps à autre et que, sous ce rapport, le revenu profitera un peu ; mais la plus grande partie du revenu sera régie par l'accise et non par le droit de douanes. Une augmentation aussi considérable des droits de douanes sur les droits d'accise, aura le résultat d'augmenter le prix que le consommateur devra payer, sans augmenter, dans la même mesure, ce qui va au revenu ; et le prix que devra payer le consommateur étant augmenté dans cette mesure, l'on sera tenté de faire la contrebande et de fabriquer illicitement des liqueurs, ce que l'on a dit plus d'une fois lorsqu'il a été question de l'augmentation des droits sur les spiritueux. Je ne sais pas qu'il y ait un article de consommation plus propre à supporter une part des impôts publics que cet article-là, et j'ai toujours favorisé une imposition de droits aussi élevés que le permettraient les fins du revenu ; mais il me semble que la proposition combinée de l'honorable monsieur d'augmenter d'autant les droits des douanes relativement aux droits d'accise, provoquera la contrebande et la fabrication illicite dans une proportion plus grande que s'il laissait les droits de douanes plus en rapport avec les droits d'accise. Je serais heureux d'apprendre de l'honorable ministre si l'opinion que j'exprime est exacte en ce qui concerne l'augmentation de protection qu'amènera ce qu'il propose.

M. BOWELL : Je ne pense pas qu'il soit difficile en examinant les chiffres, de trouver la somme de protection donnée. Nous augmentons le droit d'accise de 30 centins et le droit de douane de 32½ à 75 centins ; de sorte que l'augmentation de la somme de protection serait juste la différence qui existe entre les deux, c'est-à-dire environ 50 centins. Mais, comme je l'ai expliqué cette après-midi, il n'y a pas de protection dans cette mesure.

M. BLAKE : A cause du blé-d'inde.

M. BOWELL : Non pas tant à cause du droit de 5 pour 100 sur le blé-d'inde, bien que cela le réduise, mais à cause du système qui existe aux États-Unis d'accorder une gratification sur les exportations ; de sorte que le droit ne donne pas la somme de protection qu'il semble donner de prime abord. En vertu du système des 32 centins et demi, il n'y avait réellement aucune protection, en considération des prix des États-Unis. Cependant, je ne suppose pas que par son argument, l'honorable monsieur veuille favoriser la vente du whiskey à bon marché dans ce pays, ou permettre aux importateurs d'importer les articles étrangers, afin qu'ils puissent se vendre moins cher que les articles fabriqués dans le pays. D'après ce que je comprends, il se plaint de ce que nous imposons un droit trop élevé sur les articles étrangers, donnant ainsi un marché plus considérable au producteur local, tandis que nous prélevons moins de droits que nous en prélevions des douanes s'ils étaient un peu moins élevés ; en d'autres termes, que nous devrions prélever plus de revenus des douanes, si nous avions des droits moins élevés, et moins de l'accise. L'intention du gouvernement, par ces résolutions, est de mettre le droit d'accise aussi élevé que l'article le permet, dans son idée, de façon à

prévenir la fabrication illicite dont nous avons été témoins dans le passé et dont nous pouvons encore être témoins à l'avenir, et à imposer un droit aussi élevé que le permet l'article, sans encourager les gens à faire la contrebande dans une plus grande mesure qu'ils ne le font aujourd'hui.

M. PATERSON (Brant) : D'après ce que je comprends, le ministre a abandonné les 5 centins par gallon pour couvrir l'évaporation ; cependant, il alloue 5 centins par gallon sur l'évaporation, ce qui, virtuellement, porte à 25 centins par gallon l'augmentation du droit d'accise. L'article de fabrication locale sera alors de \$1.25 par gallon, et les liqueurs importées de l'étranger seront de \$1.75. Le ministre verra immédiatement qu'il y a une protection de 50 centins par gallon donnée au distillateur.

M. BOWELL : Moins le droit sur le blé-d'inde.

M. PATERSON (Brant) : En vertu de l'ancien tarif, le distillateur avait 32½ centins de protection par gallon, et ce système a très bien fonctionné. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Durham-Ouest, l'on a dit que, lors de l'existence de cette protection, une clique s'était formée et que l'on avait obtenu des prix élevés. Cependant le ministre leur donne aujourd'hui un avantage de 18 centins par gallon de plus que ce qu'ils avaient auparavant. On doit simplement retrancher de cela le montant du droit sur le blé-d'inde. Un homme, qui semble connaître les choses, me dit que le produit d'un minot de blé-d'inde est d'environ quatre gallons de whiskey. S'il en est ainsi, le droit sur le blé-d'inde ne s'élèverait qu'à environ 2 centins par gallon. De sorte qu'il me semble qu'il serait prudent de maintenir le droit sur l'article importé, lorsqu'il existe, et de mettre les droits d'accise à un chiffre plus élevé que celui auquel le gouvernement les fixe. Les 5 centins par gallon que le ministre se propose d'allouer pour l'évaporation pourraient être parfaitement imposés, et le distillateur pourrait avoir plus de protection qu'il n'en avait déjà ; car, même avec ces 5 centins, qui porterait le droit à 35 centins, le distillateur aurait une protection de 33½ pour 100. Le gouvernement ne s'occupe pas, je suppose, de chercher à enrichir d'une façon indue, un négociant quelconque, par l'application du tarif. D'après ce que je comprends, ce qu'il fait, c'est de permettre aux négociants de faire leurs opérations, mais non de leur donner un monopole qui les enrichisse.

M. COSTIGAN : La somme de protection accordée aux distillateurs n'est pas aussi grande que le représente l'honorable monsieur. Il oublie peut-être le fait que le présent bill, ou le bill qui a été adopté quelque temps avant celui-ci prescrit la vente, dans ce pays, de whiskey qui devra être un peu vieux avant d'être retiré de l'entrepôt, qui devra rester dans le tonneau au moins pendant une année. Naturellement, les 5 centins dont il parle et que l'on a proposé de demander pour compenser la proportion allouée pour l'évaporation, mais qu'on ne demande pas, ne devraient pas être ajoutés à la protection donnée aux distillateurs canadiens ; car, aujourd'hui, aux États-Unis et en Angleterre, cette proportion est allouée aux distillateurs. La différence en faveur des distillateurs canadiens, avant ce changement, était entre \$1.02 et \$1.03, et \$1.32½ de droits de douanes ; aujourd'hui, il y a \$1.30, \$1.32 et \$1.33 de droits d'accise, et \$1.75 de droits de douanes. Le bénéfice donné au distillateur canadien, en vertu de l'ancien système, était de 32 centins et demi ; le même calcul serait aujourd'hui de 42 centins et demi. L'honorable monsieur ne devrait pas compter les 5 centins, parce que le distillateur américain les a aujourd'hui.

Avant six heures, l'honorable monsieur a dit qu'il ne prétendait pas exactement que l'intention du gouvernement, en donnant cet avis, fût d'avertir les distillateurs qu'une augmentation de droit allait être imposée sur les spiritueux pour des fins de revenu, et qu'ils ont profité de l'avis pour retirer une quantité considérable de whiskey de l'entrepôt. J'ai expliqué alors qu'il n'était pas question d'augmenter le revenu, mais que c'était simplement un calcul de ce qui

était nécessaire pour compenser la proportion allouée pour l'évaporation. Le chef de la gauche nous a dit qu'il était clairement compris, lorsque le bill fut présenté, que les 5 centins que l'on demandait était dans le but de combler cette lacune causée par l'évaporation. Puis, lorsque ce bill fut discuté, l'honorable monsieur a déclaré que j'avais dit que ces 5 centins seraient demandés quand nous nous réunirions en comité des voies et moyens. Eh bien, je n'ai pas dit qu'ils seraient demandés d'une manière spéciale. L'honorable monsieur a beaucoup insisté sur cette question. J'ai dit que le droit ne comprendrait pas ces 5 centins, mais que, lorsque la question se présenterait, nous la traiterions de telle sorte qu'il n'y aurait aucune perte sous ce rapport. Supposons que nous ayons décidé d'augmenter le droit de 18 ou 20 centins, qui nous aurait empêché d'ajouter ces 5 centins, de façon à faire disparaître la différence ?

M. PATERSON (Brant) : Quand j'ai fait allusion à l'avis de l'honorable monsieur, j'ai dit que le ministre nous avait informés, lorsque la Chambre était réunie en comité sur les résolutions, que son intention était de couvrir la perte causée par l'évaporation au moyen de ces 5 centins. Mais nous n'avons compris cela qu'alors, et aujourd'hui ce n'est pas ce que fait le ministre. Il a abandonné cette idée et nous avons la déclaration que la politique du gouvernement est d'avoir 30 centins par gallon de plus au moyen de l'accise. Le ministre sait qu'il faudra 5 centins pour couvrir l'évaporation, de sorte que la politique du gouvernement n'est pas appliquée. L'argument de l'honorable ministre est un peu plausible en ce qui concerne la somme de protection accordée aux distillateurs. Il a dit que cela était alloué aux États-Unis et que, partant, les distillateurs américains en avaient le bénéfice, tandis que les nôtres ne l'avaient pas. Mais je suppose que ce système a été appliqué aux États-Unis pendant plusieurs années, de sorte que les circonstances ne sont pas changées le moins du monde sous ce rapport. Le distillateur, lorsqu'il avait 32½ centins de protection, avait, en n'ayant pas cette réduction pour l'évaporation, un désavantage égal à celui qu'il a aujourd'hui, et les circonstances étant les mêmes, il y a toujours les 18 centins par gallon de protection additionnelle.

M. BOWELL : La protection n'est pas aussi grande qu'elle semble l'être de prime abord. Le droit d'accise actuel est de \$1 ; ajoutez 30 centins et vous aurez une addition de 30 pour 100. Prenez le droit de douane de \$1.32 prélevé aujourd'hui sur le whiskey, et ajoutez 30 pour 100 à cela, vous aurez 40 centins de plus ; cela fera un total de \$1.72½, de sorte que la différence de protection est celle qui existe entre \$1.72½ et \$1.75. Lorsque le ministre du revenu de l'intérieur a mis à l'ordre du jour sa résolution déclarant que c'était l'intention du gouvernement d'ajouter 5 centins par gallon pour indemniser de la perte causée par l'évaporation, la question de prélever le droit d'accise sur le fabricant de spiritueux dans ce pays, n'a pas alors été décidée.

M. PATERSON (Brant) : Je désirais, à propos de la dernière résolution, appeler l'attention du ministre sur l'augmentation de 12 à 20 centins sur le tabac fabriqué. Aucun membre de la gauche, autant que je sache, ne s'oppose à l'augmentation du droit sur le tabac ou les spiritueux. Je pense que ce sont des articles sur lesquels il est raisonnable de prélever un revenu, et le ministre est parfaitement justifiable d'en retirer tout ce qu'il peut, pourvu qu'avec cela on puisse empêcher la fabrication illicite des liqueurs, la contrebande et autres maux. Mais en 1883, sir Leonard Tilley, ministre des finances, retarda son budget pendant longtemps, et lorsqu'il le présenta, il expliqua ce retard en disant que l'on faisait au tarif douanier américain des changements qui avaient une grande portée sur la législation de ce pays, et il devait attendre que ces changements fussent annoncés pour préparer une législation qui y répondit. La proposition était devant le Congrès le 3 mars, mais il n'a pu en prendre connaissance que le 16. On proposait de réduire le droit

d'accise sur le tabac fabriqué, de 16 à 8 centins, et il disait que, dans ce cas, nous devions faire la même chose. Il a fait l'énoncé suivant :

Je dirai ici que, vu le fait que les Etats-Unis ont réduit le droit d'accise sur le tabac et le tabac à priser de 16 à 8 centins par livre le gouvernement a jugé qu'il était absolument nécessaire, pour plusieurs raisons—bien qu'il y ait d'autres articles sur lesquels il pourrait plutôt soustraire le peuple à la taxe—de réduire de 20 à 12 centins notre droit sur le tabac fabriqué de feuilles importées de l'étranger.

Il a jugé que la chose était absolument nécessaire pour plusieurs raisons. Il nous a donné ces raisons dans la première partie de son discours ; voici :

Une proposition était que le droit sur le tabac devait être réduit de 16 à 8 centins par livre ; une autre proposition que ce droit devait être aboli entièrement. Dans le cas où l'une ou l'autre de ces propositions serait adoptée, il deviendrait nécessaire que le parlement du Canada, dans le but d'empêcher un commerce illicite, protégât le négociant honnête et nos propres industries manufacturières, que nos droits fussent réduits proportionnellement à la réduction faite aux Etats-Unis. En conséquence, si la proposition de réduire le droit de 8 centins par livre sur le tabac était adoptée, cela nécessiterait au Canada une réduction qui représenterait \$750,000.

Je me permettrai de demander au ministre si le droit d'accise aux Etats-Unis, aujourd'hui, n'est pas ce qu'il était en mars 1883, et nous proposons ici d'imposer ces 8 centins, quand le ministre nous a dit qu'il était absolument nécessaire de les retrancher, pour empêcher le commerce illicite, protéger le négociant honnête et nos propres industries manufacturières. C'est l'inconvénient que je trouve à cette proposition. Les raisons apportées par le ministre des finances étaient si fortes à cette époque que le parlement l'a écouté, parce qu'il présentait la chose comme une nécessité absolue. Je crois que le droit d'accise sur le tabac aux Etats-Unis est précisément le même qu'il était en 1883 et aujourd'hui, nous proposons d'imposer de nouveau notre droit. Comment le ministère propose-t-il aujourd'hui d'empêcher ce commerce illicite et les autres maux qui, l'honorable monsieur l'a dit, se produiraient sûrement et inévitablement si nous n'opérons la réduction que les Etats-Unis ont opérée en 1883.

M. COSTIGAN : Un des principaux objets de ce changement, c'est d'augmenter notre revenu. C'était à cette époque une question aussi importante qu'aujourd'hui. Je me rappelle l'énoncé fait à cette époque par le ministre des finances, et je me souviens des idées qu'il exprimait. Je n'ai pas oublié, je n'ai pas, non plus, ignoré l'importance de la question que vient de soulever l'honorable monsieur, mais j'ai la confiance que le droit projeté peut être prélevé. Il est vrai qu'aucun changement n'a été fait aux Etats-Unis, mais je suis plus convaincu que je ne l'étais à cette époque que le personnel peut prélever les droits. On fait des améliorations de temps à autre, et il en est surtout ainsi en ce qui concerne le tabac. On a adopté un meilleur mode de perception que celui qui existait auparavant. Comme toute autre chose, l'expérience mène à l'amélioration. Je pense que l'honorable monsieur admettra que le système actuel de perception réussit mieux que celui que l'on suivait il y a quelques années, car le ministre des finances a estimé qu'il y avait une perte d'environ \$800,000 sur le tabac, et sans doute que nous avons dû perdre cette somme vu la réduction qui a été faite ; mais, à cause d'un système plus parfait de perception, en vertu de nouveaux règlements, nous avons réussi à réduire cette perte d'environ de moitié. C'est là, je pense, une très bonne preuve de l'amélioration du système de perception. Je suis parfaitement convaincu que la même chose arrivera par l'augmentation du tarif aujourd'hui proposé. Je ne pense pas qu'il soit besoin de craindre la contrebande que nous redoutions il y a quelques années. J'ai pleine confiance que ce montant de revenu peut être prélevé.

M. PATERSON (Brant) : Quel est le montant total de l'augmentation de revenu que l'on attend de tous les changements proposés ?

M. PATERSON (Brant)

M. BOWELL : L'augmentation totale sur le tabac, basée sur les entrées de 1884, serait de \$773,376. Nous n'espérons pas avoir autant de revenu de l'accise. Je déduis de cela \$60,000. Les probabilités sont que nous ne recevrons pas plus de \$516,000. Cela ne comprend pas les cigares.

M. PATERSON (Brant) : Alors, l'honorable ministre aura quelques millions de revenu supplémentaire ?

M. BOWELL : Je l'espère.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si les estimations de l'honorable ministre sont exactes, bien qu'il ne reçoive pas ce montant l'année prochaine, il propose d'imposer environ deux millions de taxation additionnelle.

M. BOWELL : Oui ; c'est le calcul, basé sur les importations de 1884.

Les résolutions suivantes sont adoptées :

Résolu.—Qu'il est opportun d'abroger la partie de l'annexe A de l'Acte 42 Vic., chap. 15, qui impose un droit de 10 pour 100 *ad valorem*, sur le "Feutre sans fin pour les fabricants de papier," et les parties suivantes de l'Acte 46 Vic., chap. 13, intitulé : "Acte modifiant de nouveau le tarif des droits de douane," savoir :—l'item 7 de la clause 2, et toute la clause 5 du dit acte ; aussi d'abroger la clause 9 de l'acte 42 Vic., chap. 15, intitulé : "Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," et de prescrire ce qui suit :

1. En déterminant la valeur imposable des effets, excepté lorsqu'ils seront importés de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, il sera ajouté au coût ou prix de gros réel ou à la juste valeur marchande au moment de l'exportation sur les principaux marchés du pays d'où ces effets auront été importés en Canada, le prix du transport à l'intérieur, du chargement et du transbordement, avec tous les frais compris, du lieu de provenance de production ou de fabrication, soit par terre ou par eau, au navire sur lequel le chargement est fait, soit en transit ou directement au Canada, sujets à tels règlements qui pourront être faits par le Gouverneur en Conseil ; pourvu que dans le cas où il y aurait conflit concernant le véritable montant du prix de tel transport à l'intérieur, le ministre des douanes puisse le déterminer, et que sa décision soit finale à cet effet.

2. Lorsque quelque article manufacturé sera importé en Canada en parties séparées, chacune de ces parties sera passible du même taux de droit que l'article parachevé, sur une évaluation proportionnée ; et lorsque le droit imposable sur cet article sera un droit spécifique ou spécifique et *ad valorem*, un taux moyen de droit *ad valorem* égal au droit spécifique ou spécifique et *ad valorem* ainsi imposable, sera établi et imposé sur telles parties d'article.

2. *Résolu.*—Qu'il est opportun d'ajouter les perdrix, les poules de prairie et les bécasses aux articles dont l'exportation est interdite par la clause 9 de l'acte 46 Vic., chap. 13.

3. *Résolu.*—Qu'il est opportun d'amender comme suit les items 18 et 20 de la clause 2 de l'acte 47 Vic., chap. 30, concernant les droits de douane sur les sucres :—

1. En ajoutant aux mots "sucre" et "sucres," partout où ils se lisent dans les dits items 18 et 20, les mots "bruts" ou "non-raffinés."

2. Aussi, en y ajoutant l'item suivant, savoir : "Sur les sucres raffinés de toutes classes ou types, il sera prélevé et perçu un droit spécifique de un centin par livre, et trente-cinq pour cent *ad valorem*."

3. Aussi, d'abroger les taux de droit maintenant exigibles, en vertu de l'annexe A de l'acte 42 Vic., chap. 15, intitulé : "Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," sur le genièvre, le rhum, le whiskey et les articles non énumérés de même espèce, et sur l'eau-de-vie, et de prescrire qu'il sera prélevé et perçu :—

Sur le genièvre, le rhum, le whiskey et les articles non énumérés de même espèce, un droit spécifique de une piastre et soixante et quinze centins par gallon impérial.

Sur l'eau-de-vie, un droit spécifique de deux piastres par gallon impérial.

4. Aussi, d'abroger le droit spécifique de vingt centins par livre imposé sur le tabac fabriqué et en poudre par l'item 61 de la clause 2 de l'acte 46 Vic., chap. 13, et de prescrire que ce droit sera élevé à trente centins par livre.

Ces résolutions viendront en force le et après le sixième jour du présent mois de juillet.

4. *Résolu.*—Qu'il est opportun d'abroger la partie des clauses 125 et 248 de l'acte 46 Vic., chap. 15, et de tout acte qui l'amendent, en tant que les dites clauses ou leurs amendements déterminent les droits d'accise à prélever sur les articles respectifs ci-après mentionnés ; et de prescrire que les droits d'accise sur ces articles seront dorénavant les suivants :—

1. Sur les spiritueux, tels que décrits dans le paragraphe (a) de la dite clause en premier lieu citée, une piastre et trente centins.

2. Sur les spiritueux, tels que décrits dans le paragraphe (b) de la dite clause, une piastre et trente-deux centins.

3. Sur les spiritueux, tels que décrits dans le paragraphe (c) de la dite clause, une piastre et trente-trois centins.

4. Sur tous tabacs, tels que décrits dans les quatre premiers paragraphes de la dite clause 248, vingt centins par chaque livre.

Sauf que les cigarettes, ou le tabac haché, lorsque mis en paquets pesant un vingtième de livre, ou moins, paieront chacun, au lieu du droit actuel de vingt centins, trente-cinq centins par livre ; et le tabac à prisé humide ou humecté, contenant plus de quarante pour cent d'hu-

midité, lorsqu'il sera mis en paquets de moins que cinq livres chacun, paiera quatorze centins par livre, poids réel.

5. Sur le tabac, tel que décrit dans le dernier paragraphe de la dite clause 248, cinq centins par livre.

Ces résolutions viendront en force le et après le sixième jour du présent mois de juillet.

Résolutions à rapporter.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—LE TRAITÉ DE WASHINGTON.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présente un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. L'ORATEUR lit le message, comme suit :

LANSDOWNE.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes copies des dépêches, correspondance et documents ayant rapport aux négociations poursuivies à Washington à propos de l'abrogation des clauses du traité de Washington qui concernent les pêcheries, pendant l'année 1884, et jusqu'à ce jour, en 1885.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 9 juillet 1885.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Douanes.....\$800,395

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelles sont les raisons des augmentations ?

M. BOWELL: L'augmentation de \$6,225, pour Ontario, provient, en grande partie, des nouveaux employés que l'on a jugé à propos de nommer au Pont Suspendu et à Windsor. Lors de l'achèvement du pont à combinaison de haubans et de poutres droites, il a fallu que la compagnie du chemin de fer *Canada Southern* eût un personnel complet d'employés au pont, tout comme celui que nous avons au Pont Suspendu. En conséquence, nous avons dû augmenter le personnel de six ou sept employés. Quand la compagnie du *Canada Southern* fit son chemin de traverse vis-à-vis de Windsor, au lieu de le faire à Amherstburg, nous avons dû mettre là de nouveaux employés. Leurs salaires, avec de petites augmentations à différents ports, expliquent l'augmentation de \$6,225. Ce montant est, néanmoins, plus considérable que les frais réels imputés sur le revenu, car au pont à combinaison de haubans et de poutres droites, à Clifton, j'ai adopté un mode de paiements autre que celui adopté auparavant par les compagnies de chemins de fer à différents employés pour services supplémentaires, et j'ai placé le montant au crédit du receveur général; partant, j'ai dû ajouter un ou deux employés à ces endroits et les payer sur le fonds général. La raison qui m'a porté à agir ainsi, c'est que j'ai constaté que des employés qui recevaient des appointements supplémentaires étaient exposés à devenir employés de la compagnie de chemin de fer ou de la compagnie de bateaux à vapeur plutôt qu'employés du département. L'adoption de ce système implique la nomination d'un plus grand nombre d'employés aux endroits que j'ai mentionnés; mais cela est plus que compensé par le montant payé par les compagnies de chemins de fer pour ce qu'on appelle les services supplémentaires. Les chemins de fer paient \$1,500 par année au pont à combinaison de haubans et de poutres droites, montant qui est aujourd'hui versé au fonds général.

Il y a une réduction de \$325 pour la province de Québec. Au Nouveau-Brunswick, il y a une réduction de \$2,205. Dans quelques-uns des ports extérieurs, j'ai constaté qu'il y avait plus que le nombre d'employés réellement nécessaire et, comme ils sont mis à la retraite ou qu'ils meurent, je ne remplis pas les positions vacantes, excepté lorsqu'il le faut absolument.

M. WELDON: Où se trouve la réduction pour Saint-Jean ?

M. BOWELL: Il y a une épargne à Saint-Jean. L'honorable député verra qu'il y a eu une épargne de \$450, à Saint-Jean. La Jonction Macadam, qui formait autrefois un port, est aujourd'hui port extérieur de Saint-Jean, et les frais en sont transférés à Saint-Jean. Nous avons fait cela dans le but de mettre cette jonction du chemin de fer sous la surveillance des employés de Saint-Jean, vu qu'ils font leurs rapports à Saint-Jean au lieu de les faire à ce bureau. Les réductions faites au bureau de Saint-Jean ont été, dans l'ensemble, de \$5,000; les augmentations s'élèvent à \$4,550, ce qui accuse une réduction réelle de \$450, bien qu'elle eût été beaucoup plus considérable, si les frais du port de la Jonction Macadam, \$1,400, avaient été déduits, comme ils devaient l'être pour les fins de la comparaison.

M. WELDON: Je remarque que Grand Falls a été réduit de \$2,185 et Woodstock de \$2,335.

M. BOWELL: Présisément pour la même raison, que dans le cas de la Jonction Macadam, afin que les préposés à la douane, le long de cette ligne de chemin de fer fissent maintenant leurs rapports à Woodstock au lieu de le faire à Grand Falls.

M. IRVINE: A-t-on fait quelques autres changements dans ce district? A-t-on envoyé les officiers d'un endroit dans un autre endroit ?

M. BOWELL: Pas que je sache. Je ne me souviens pas d'avoir envoyé l'officier d'un endroit dans un autre endroit.

M. IRVINE: M. Beadle occupe-t-il le même poste qu'il occupait l'année dernière ?

M. BOWELL: Il a été envoyé à la jonction, plus près de la frontière américaine.

M. IRVINE: C'est cinq milles plus près de la frontière américaine. Puis l'honorable ministre dit qu'il a changé M. Kilburn, le préposé à la douane. Pourquoi a-t-il fait cela ?

M. BOWELL: C'était pour empêcher autant que possible les amis de l'honorable député de se plaindre. Dans tout cela, j'ai agi sur la recommandation de l'inspecteur spécial, qui a fait une inspection de tous les ports le long de la ligne du chemin de fer.

M. IRVINE: Je ne dis pas que l'honorable ministre n'a pas agi convenablement; l'inspecteur lui a sans doute donné de bons conseils. Je ne le blâme pas, non plus, d'avoir augmenté les appointements de M. Kilburn, car c'est un excellent fonctionnaire et il se trouve sur le chemin qui conduit à Woodstock, où se font la plupart des affaires. Je ne le blâme pas, non plus, d'avoir transféré M. Beadle du village d'Andover, qui est à cinq milles de la frontière américaine et de l'avoir mis plus près de la frontière. Mais vu que je demeure à moins de quatre milles de la frontière américaine, et que je connais la géographie et la topographie du pays, je devrais être en état de donner quelques renseignements précieux. Je connais tous les chemins qui traversent la frontière internationale; toute la frontière est habitée, depuis la partie inférieure de mon comté jusqu'à la partie supérieure; les chemins mènent dans toutes les directions et les contrebandiers peuvent autant passer par un chemin que par un autre.

M. Schooley est sous-percepteur à Centreville, à quatre milles de la frontière américaine; il reçoit \$300 par année et, sur ce chemin, où il n'y a que quelques maisons, le ministre des douanes a nommé M. Kearney avec un salaire de \$200. J'ai déjà fait remarquer que l'on avait tort de mettre des employés sur ce chemin, car ils ne sont pas nécessaires; je le fais encore remarquer. C'est là de l'argent dépensé en pure perte. Si l'honorable ministre veut examiner les rapports, il constatera que, l'année dernière, l'on n'a prélevé, je pense, que \$335 à ce port d'entrée.

Ce n'était pas pour empêcher la contrebande que M. Kearney a été nommé.

M. BOWELL : Si je me le rappelle bien, M. Kearney est à Florenceville. A la mort de l'employé de cet endroit, M. Kearney a été nommé à sa place. Je n'ai pas examiné personnellement la chose ; j'ai cru que les inspecteurs savaient où les fonctionnaires devaient être placés, et quand cette vacance a eu lieu, elle a été remplie. Il n'est pas toujours bon de mettre les employés exactement sur la frontière pour découvrir les contrebandiers.

M. IRVINE : Le père de M. Appleby a été nommé en cet endroit avant que le Nouveau-Brunswick ne fût partie de la Confédération, et c'était le seul employé de ce côté-là de la rivière, en dehors de la ville de Woodstock. Et M. Schooley, a été nommé à sa place, et au lieu de nommer un fonctionnaire à Centreville, le gouvernement a cru qu'il était préférable d'en nommer un à Florenceville. Je pense que ce n'est là que de l'argent volontairement dépensé en pure perte. M. Kearney n'a pas été nommé pour empêcher les gens de faire la contrebande, comme le savent tous ceux qui connaissent le pays.

M. BOWELL : Je suis bien aise que la seule accusation de dépenses volontairement faites en pure perte que l'honorable député porte contre mon département, soit pour l'énorme somme de \$200, laquelle représente les appointements d'un proposé à la douane le long d'un des chemins du Nouveau-Brunswick, à peu de distance de la frontière du Maine. Si je ne me rends jamais coupable d'un plus grand péché, j'abandonnerai mes fonctions avec un excellent dossier.

M. VAIL : Le plus fort chef d'accusation, c'est qu'un marchand qui fait affaires dans le pays, remplisse les fonctions de percepteur des douanes.

M. MITCHELL : Une des plus grandes difficultés que j'aie éprouvées, c'est que le ministre des douanes a toujours été un peu trop sévère au sujet des fonctionnaires du Nouveau-Brunswick. Il n'accorde pas de salaires assez élevés, et, dans plusieurs cas, lorsque j'ai demandé des augmentations, je n'ai pas pu les obtenir.

M. WELDON : Un importateur ne devrait pas être préposé à la douane.

M. BOWELL : D'après mes renseignements, M. Kearney n'est pas importateur. Il est tout à fait impossible d'empêcher des fonctionnaires qui reçoivent \$100 et \$200 par année de ne rien faire autre chose pour vivre. J'admets complètement le fait qu'un grand importateur ne devrait pas être préposé à la douane, et dans les cas où j'ai constaté que des officiers faisaient des importations, quelles qu'elles fussent, je leur ai ordonné de se démettre de leurs fonctions. J'ai examiné cette question à maintes reprises et j'ai constaté que M. Kearney n'était pas un importateur aussi grand qu'on le représente, mais qu'au contraire, ses achats étaient principalement faits chez les marchands de gros de Saint-Jean.

M. IRVINE : Je n'ai jamais dit, dans la Chambre ou au dehors, que M. Kearney fût un grand importateur. J'ai dit que c'était un marchand qui résidait dans le village de Florenceville et que c'était un homme très respectable. Mais ce que je désire faire remarquer, c'est qu'il y a là deux officiers, dont l'un reçoit \$300 et l'autre \$200 pour percevoir \$500. Je pense que M. Kearney n'a pas été nommé dans le but d'empêcher la contrebande.

M. BOWELL : Pourquoi alors ?

M. IRVINE : Je ne donnerai pas mes raisons aujourd'hui.

M. BOWELL : Il n'a été nommé pour aucune autre fin, en ce qui concerne le département à Ottawa. Si ceux qui l'ont recommandé avaient d'autres raisons, je n'en sais rien.

M. IRVINE

M. IRVINE : J'ai fait des démarches pour savoir qui avait recommandé M. Kearney et je n'ai pu obtenir aucun renseignement. Le ministre des douanes a refusé d'en donner.

M. COSTIGAN : M. Schooley est un chaud partisan de l'honorable monsieur et M. Kearney est un de ses forts adversaires, et c'est là le secret des attaques continuelles de l'honorable député. Il admet que M. Kearney est un homme respectable, mais pour établir un point il parle du fait qu'il occupe une petite position, une position insignifiante. L'honorable monsieur ne fait pas honneur à une des villes les plus belles et les plus entreprenantes du Nouveau-Brunswick et à un port très important. L'honorable député devrait, je pense, dans le moment, abandonner ces attaques non motivées qu'il fait à chaque session contre un homme qu'il admet être hautement respectable.

M. WELDON : Le ministre du revenu de l'intérieur dit que l'honorable député de Carleton s'oppose à cet homme parce qu'il ne partage pas ses opinions politiques. La nomination de M. Kearney est tout à fait récente. Je pense qu'un grand importateur ne peut pas occuper la position de préposé à la douane, et je crois qu'il est possible que cet homme ne soit pas sévère pour lui, bien qu'il puisse arriver qu'il le soit pour d'autres.

M. BOWELL : L'honorable député de St-Jean—je ne dirai pas qu'il pose la question—mais il met dans la bouche de l'honorable député de Carleton (M. Irvine) des paroles qu'il n'a jamais prononcées. J'étais sous l'impression qu'il avait accusé M. Kearney d'importer beaucoup des États-Unis, mais l'honorable député dit qu'il n'en sait rien. S'il achète tous ces articles d'une partie quelconque du Canada, la position de préposé aux douanes n'est pas incompatible avec ces occupations. Il se fait que M. Kearney ne partage pas les opinions politiques de mes honorables amis de la gauche et qu'il retire l'énorme somme de \$200 par année, et nous passons une heure à discuter la question de savoir s'il devrait être là ou non. J'ai dit à l'honorable député qu'il avait été nommé à cet emploi sur le rapport des inspecteurs. Le seul rapport que j'ai, c'est que le bureau de Centreville n'est pas nécessaire et l'on a recommandé que le nom de M. Schooley figurât sur la liste des mis à la retraite ou qu'il fût transféré à un autre endroit où il serait utile. S'il en est ainsi, je puis agir d'après la suggestion de l'honorable député de Carleton et mettre M. Schooley sur la liste des pensionnaires ou le transférer ailleurs. Naturellement, l'on ne doit pas supposer que je puisse visiter tous les ports de la Confédération qui rapportent \$100 ; mais M. Wolfe, l'inspecteur spécial, rapporte que le bureau de Centreville n'est pas nécessaire dans les intérêts du revenu, mais que celui de Florenceville l'est. Vu que l'honorable monsieur se montre si désireux de nous voir économiser, je puis épargner \$300 aujourd'hui payés chaque année à M. Schooley, en agissant d'après sa suggestion et en le transférant ailleurs.

M. IRVINE : Je ne suis pas sûr que M. Kearney et M. Schooley soient tous deux mes amis personnels. Il y a, dans mon comté, plusieurs hommes qui disent que M. Kearney a voté pour moi à la dernière élection et je ne suis pas prêt à dire qu'il ne l'a pas fait. Les préposés aux douanes dans le comté de Carleton sont très discrets. Je n'en connais pas un qui se soit mêlé de politique et j'ai toujours eu des relations aussi amicales avec M. Kearney que j'en ai avec le ministre des douanes. Je n'ai jamais dit un mot irrespectueux de M. Kearney, mais je dis distinctement qu'il ne devrait pas y avoir deux officiers sur ce chemin.

M. SCRIVER : J'espère que le ministre des douanes n'était pas sérieux lorsqu'il a exprimé l'opinion qu'un homme qui fait le commerce de ce côté-ci de la frontière peut remplir la position même d'un préposé aux douanes. Bien qu'il puisse arriver qu'il soit vrai que ce M. Kearney achète la plupart de ses marchandises dans une cité cana-

dienne—et sur toute partie quelconque de la frontière, dans l'état de choses actuel, les marchands de la campagne achètent leurs marchandises dans les villes de la Confédération—cependant, en certains temps, en tout cas, ces hommes ont l'habitude d'importer plus ou moins de l'autre côté de la frontière; et je dis, d'après mon expérience personnelle, qu'il serait malheureux que le règlement suivi jusqu'ici, de ne pas nommer préposés aux douanes des hommes engagés dans le commerce, fût abandonné.

M. BOWELL: L'honorable député aurait été un peu plus juste s'il avait ajouté ce que j'ai réellement dit. J'ai dit que lorsqu'un homme n'était pas importateur et qu'il n'importait pas, il n'y avait rien d'incompatible; mais, dans la plupart des cas, le règlement a été et, de fait, c'est un règlement du département de ne pas nommer un homme lorsqu'il est connu comme importateur, quelles que soient ses importations, parce que la tentation est trop grande.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je me permettrai de faire remarquer que tout homme qui fait le commerce peut devenir importateur. Jusqu'ici, j'ai compris que le règlement était que, bien qu'un homme recevant moins de \$400 par année ne fût pas empêché de remplir d'autres fonctions, il ne pouvait pas s'occuper de commerce et que s'il était marchand, qu'il fût ou non des importations dans le moment, il ne pouvait pas occuper de position dans les douanes. Sous l'administration de mon regretté ami, M. Burpee, c'était le règlement qu'il suivait d'après ce qu'il m'a dit; et j'admets avec mon honorable ami, le député de Huntingdon (M. Scriver), qu'il serait très malheureux, en effet, si, même dans les circonstances mentionnées par le ministre, ce règlement était abandonné. L'inconvénient est que si vous l'abandonnez dans un cas, vous vous exposez à subir une pression dans cinquante différents cas.

M. BOWELL: Je reconnais la logique de cet argument. Je me permettrai de demander à l'honorable député de Carleton (M. Irvine) quel est le commerce dont s'occupe M. Schooley.

M. IRVINE: M. Schooley était marchand lorsqu'il a été nommé, et le ministre lui a donné avis qu'il devait ou abandonner son commerce ou ses fonctions et il a abandonné le premier. Il est juge de paix et s'occupe de son commerce.

M. BOWELL: Son salaire n'est que de \$300 par année.

M. WELDON: Relativement au district de Campo-Bello, j'ai compris qu'un percepteur devait être nommé à Grand Manan.

M. BOWELL: Un préposé aux douanes a été nommé en cet endroit, un M. Kelly, durant la saison des affaires, moyennant un salaire de \$300.

M. WELDON: Je pense qu'il est membre du conseil législatif dans notre province.

M. BOWELL: Alors, il doit être très respectable et ce doit être un homme responsable.

M. WELDON: Je voulais savoir si c'est à cause du vote qu'il a donné l'hiver dernier.

M. BOWELL: Je ne sais pas comment il a voté l'hiver dernier. J'espère qu'il a bien voté.

M. WELDON: C'est un de ces conseillers législatifs qui a vécu à Toronto pendant les deux dernières années, et qui est tout à coup devenu préposé à la douane.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Dans le cas où il y aurait une session de la législature locale, j'aimerais savoir comment il pourrait remplir les deux fonctions.

M. BOWELL: Il y a une différence entre un préposé à la douane nommé avec des appointements de \$25 par mois durant le temps que ces services sont nécessaires, et un percepteur de douanes. Ce n'est qu'un préposé nommé pour

surveiller les contrebandiers. S'il abandonne son poste pour aller remplir ses devoirs politiques à Frédéricton, il ne sera pas payé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crains que le conseil législatif du Nouveau-Brunswick ne soit bien tombé si l'on peut s'assurer les services d'un de ses membres moyennant \$25 par mois.

M. BOWELL: Cela ne fait que démontrer la respectabilité du service.

M. WELDON: Il y a une autre question. Les marchands de Saint-Jean se plaignent beaucoup au sujet de l'escompte autorisé par le ministre des douanes sur les factures. En février dernier, la chambre de commerce a présenté une pétition et adopté la résolution suivante:

Attendu que nous reconnaissons tout à fait que les règlements de la douane sont faits dans l'intention de prévenir la fraude et de protéger l'importateur honnête, mais,

Attendu que quelques-uns des règlements sont interprétés et appliqués de façon à traiter en réalité tous les importateurs comme si leur premier objet était de frauder le revenu: En conséquence, qu'il soit résolu:

Qu'un comité de sept membres de ce bureau soit nommé pour examiner la question et faire au gouvernement les représentations qui, dans leur opinion, peuvent conduire à une interprétation plus libérale des dits règlements.

Or, M. le Président, il y a eu beaucoup de mécontentement à Saint-Jean au sujet de la manière dont sont traités les importateurs; quelques-uns d'entre eux sont des hommes de haute respectabilité. Un d'eux, je le sais, a éprouvé beaucoup d'ennuis au sujet de cette question d'escompte. Voici ce qu'ils disent au sujet des marchandises qui sont vendues aux prix des fabricants.

M. le PRÉSIDENT: Je pense que l'honorable député n'est pas dans l'ordre. Nous parlons de la question des salaires.

M. WELDON: Je pense avoir le droit de discuter le mode dont les douanes sont prélevées. Strictement parlant, il peut arriver que je sois dans l'erreur, mais j'aimerais avoir maintenant l'explication du ministre.

M. le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit régulier d'avoir une discussion en ce moment.

M. BOWELL: Je consens volontiers à discuter aujourd'hui la question avec l'honorable député. Naturellement, cela permet de discuter toutes la question des douanes, qui est une question compliquée. J'ai reçu cette résolution et je l'ai étudiée à fond, et je serai bien aise de la discuter, soit privéement, soit dans la Chambre, avec l'honorable député. Il est difficile d'appliquer la loi de façon à plaire à tous les importateurs et à tous les exportateurs.

M. WELDON: L'autre jour, quelques marchands de Saint-Jean ont réellement vendu leurs marchandises à grande perte, car il est arrivé qu'ils ont donné des droits qu'ils ont été obligés de payer sur escompte. C'est une question très importante, vu l'état actuel du commerce et la compétition qui existe partout. Cette question de droit sur escompte est très importante pour les marchands de Saint-Jean. Naturellement, si je suis hors d'ordre en soulevant cette question aujourd'hui, je choisirai une autre circonstance pour le faire.

M. PATERSON (Brant): Je vois qu'au port de Brantford il y a une augmentation de salaire de \$800; ce dont je ne me plains pas. Mais je ne pense pas que le ministre des douanes, bien qu'il soit responsable de plusieurs fautes, ait commis celle d'augmenter très rapidement les salaires dans Ontario. Je pense que cette somme de \$800 ne devrait pas être payée par ce port.

M. BOWELL: Très bien! J'allais expliquer à l'honorable député que cette somme était imputée sur ce port, parce que M. McMichael fera partie du personnel des employés de ce port tant qu'il n'aura pas été officiellement placé. Je

l'emploi aujourd'hui et je l'emploi depuis quelque temps afin de remplir les fonctions qu'il faut remplir aux différents ports où des vacances sont créées. J'ai constaté qu'il était si compétent, que je l'envoie aujourd'hui aux ports les plus importants quand les percepteurs sont en congé. M. McMichael est chargé de mettre les ports dans un meilleur état. Il est encore chargé du port de Brantford; une autre année, il sera probablement chargé de quelques autres devoirs. Au port de Clifton, où il a été pendant quelque temps, il y aura une épargne du montant qui était auparavant payé au percepteur, car il a agi à sa place, moins le montant additionnel que nous aurions dû payer à M. McMichael lorsqu'il était là.

J'ai accordé une augmentation de salaire à M. Foster, qui a été nommé aux douanes il y a quelque temps, et qui m'a été recommandé comme bon fonctionnaire et qui devait avoir une augmentation. Il ne recevait que \$500 et j'ai porté ses appointements à \$600.

M. PATERSON (Brant): Je pense qu'il a droit à une augmentation. Il a été nommé sous le gouvernement Mackenzie, il y a quelques années, et on lui avait promis une augmentation de salaire avant la retraite de l'ancien ministre. C'est peut-être le port qui coûte le moins cher dans la Confédération, en proportion des affaires qui s'y font.

M. BOWELL: C'est un de ces ports.

M. PATERSON (Brant): C'est le sixième port pour les perceptions et les frais sont d'environ \$2,600.

M. BOWELL: Il y a été perçu \$142,841.

M. PATERSON (Brant): Je voulais que cela fût signalé. Ce que l'honorable ministre a dit au sujet de M. McMichael est vrai; il n'y a pas d'employé plus compétent dans le service.

M. VAIL: Il y a une augmentation de \$1,615 pour Annapolis.

M. BOWELL: On a ajouté \$100 aux appointements du percepteur. Il recevait autrefois \$800; il en reçoit aujourd'hui \$900; on se propose de porter ses appointements à \$1,000, ce qui sera probablement le maximum pour ce port. Nous nous proposons de mettre le préposé aux douanes, qui reçoit maintenant \$100 sur la liste des permanents, avec un salaire de \$500, afin de surveiller les bateaux américains qui naviguent entre ce port et Boston.

M. VAIL: Il y a une augmentation de \$200 pour Antigonish.

M. BOWELL: Ce n'est pas une augmentation, car, il y a deux ans, on employait là un préposé aux douanes qui recevait \$200. Il est mort et son poste n'a pas été rempli l'année dernière. Cette année, j'en ai ajouté deux autres, McIsaac, à \$100, et Macdonald, à \$100, ce qui fait les \$200, comme auparavant.

M. VAIL: Il y a \$105 pour Arichat.

M. BOWELL: Il y a un préposé aux douanes à \$100 et \$5 ajoutés aux dépenses imprévues du port.

M. VAIL: Il y a eu une augmentation considérable, \$740, à Truro.

M. BOWELL: Il y aura une augmentation encore plus considérable.

M. VAIL: Je regrette de l'apprendre; cela n'est pas nécessaire.

M. BOWELL: L'honorable député ne sait pas évidemment ce que l'on fait au port, autrement il ne dirait pas que cela n'est pas nécessaire. L'officier qui se trouvait là a rempli un certain nombre de différentes fonctions et ne recevait que \$500 par année des douanes. Il percevait \$61,000 ou \$62,000 et c'était le port qui entraînait le moins de dépenses de toute la Confédération, en tenant compte des

M. BOWELL

perceptions. Mais, après avoir fait l'inspection du port, nous avons constaté qu'il y avait eu de grandes irrégularités volontaires de la part de l'officier, mais ces difficultés sont survenues parce qu'il ne donnait pas tout son temps ni son attention aux affaires. Je lui ai fait entendre qu'il devait donner tout son temps aux affaires et que j'augmenterais son salaire, ou qu'il devrait se retirer. Vu son âge avancé, il a demandé qu'il lui fût permis de se retirer, puis il a été mis à la retraite et nous avons basé sa pension sur son salaire de \$500. Il m'a fallu nommer Nelson et lui donner un salaire suffisant pour lui permettre de consacrer tout son temps à la besogne du bureau. J'ai aussi augmenté le salaire du commis, de \$500 à \$600, ce qui a fait, pour le port, une augmentation totale de \$740. Cela, néanmoins, comprend une augmentation de \$60 à \$200 pour le préposé aux douanes sur la côte, McCurdy. Il me faudra nommer, en outre, un emballer qui recevra \$400 par année, car nous insistons à ce que la besogne se fasse à Truro comme elle est faite à Halifax. L'augmentation de \$700 ou \$1,000 sera plus que compensée par des perceptions supplémentaires provenant du fait que l'on a exercé une plus grande vigilance pour empêcher la contrebande qui se faisait sur une grande échelle à Truro.

M. VAIL: Je ne pense pas que cette augmentation de \$200 soit dépensée en pure perte si l'on empêche la contrebande. Truro est, cependant, une place de l'intérieur et diffère beaucoup d'un port de mer. Les marchandises doivent y arriver par voie de chemin de fer. Je ne vois pas pourquoi il est nécessaire d'avoir un fonctionnaire additionnel. Je suis parfaitement convaincu que si le percepteur des douanes avait accompli ses devoirs il y a un an ou deux, ces irrégularités n'auraient pas été commises, dans une place de l'intérieur comme celle-là. Il est vrai que quelques-uns des marchands de Halifax disent que les habitants du pays pourraient avoir leurs marchandises moyennant la moitié du droit et qu'il serait inutile pour eux de s'adresser au bureau principal, parce qu'ils ne pourraient pas faire redresser leurs griefs. Cependant, je ne fais pas beaucoup d'attention à cela, car je pense qu'ils peuvent se plaindre lorsqu'ils n'ont pas raison de le faire, et je pense que les habitants du pays ont le droit de faire entrer leurs marchandises où il leur plaît de le faire.

M. BOWELL: Le port de Brantford est une ville de l'intérieur, mais on y perçoit la somme de \$142,841 par année. Saint-Thomas est une ville de l'intérieur et, depuis que je suis à la tête du département, j'ai mis trois ou quatre employés à ce port dont les perceptions se sont élevées de \$60,000 à \$100,000; il n'y avait là auparavant qu'un employé recevant \$500; mais c'est un point de distribution pour cette partie du pays, et Truro est dans la même position. Comme le dit l'honorable monsieur, les marchands de Halifax se sont plaints, et très raisonnablement, car des marchandises ont été entrées dans ce port sans avoir été examinées, et le résultat a été que des marchandises ont été importées et vendues à des prix beaucoup moins élevés que ceux auxquels des importateurs honnêtes sont capables de vendre.

M. VAIL: Je ne fais pas d'objections.

M. BOWELL: Car je m'efforce de mettre Truro, qui est un port de l'intérieur et un point de distribution, dans une position telle qu'il sera impossible de commettre des fraudes. Je ne crois pas qu'il y ait, dans la Confédération, d'importateurs plus honnêtes que ceux de la cité d'Halifax et ils méritent d'être protégés. L'honorable député dit que les marchands ont le droit d'importer et de faire leurs entrées où il leur plaît de le faire. Cela est vrai, mais s'ils importent à Truro, il devrait y avoir un personnel d'employés suffisant pour empêcher l'importateur honnête d'être fraudé.

M. VAIL: Alors, comme à Yarmouth?

M. BOWELL: La perception et les importations ont beaucoup augmenté en cet endroit. Les perceptions s'élevaient à \$115,527, et j'ai jugé à propos d'ajouter un employé à ce port, mais l'augmentation n'est pas aussi considérable qu'elle semble l'être. La même remarque s'applique à cet endroit comme à Annapolis. Il y avait, l'année dernière, une position que je n'ai pas jugé à propos de remplir cette année. Le percepteur actuel ne reçoit pas les mêmes appointements que son prédécesseur, mais \$200 de moins, et nous avons dû nommer l'employé additionnel dont j'ai parlé et un jaugeur, vu la grande importation d'huile et de liqueur.

M. WATSON: Je remarque que, dans Manitoba, il y a une réduction de \$5,200; il y a des augmentations pour quelques articles et des réductions pour d'autres. L'honorable ministre donnera peut-être des explications au sujet d'Emerson.

M. BOWELL: La grande réduction dans Manitoba provient de ce que, durant la fièvre de spéculation il y a eu des importations considérables, et il était nécessaire d'ajouter un grand nombre d'employés au personnel. Or, comme l'on est à ouvrir le chemin de fer Canadien du Pacifique de Port-Arthur à Winnipeg, une grande quantité de marchandises, qui traversaient auparavant les États-Unis en entrepôt, et devaient être examinées à Emerson ou Winnipeg, viennent aujourd'hui par cette voie et le personnel supplémentaire n'est pas nécessaire. Je réduis maintenant aussi promptement que possible le nombre de ces employés. Il y a aussi le fait que nous avons les ports du Portage la Prairie, de Régina, de Brandon et de Calgary, pour l'avantage des colons et des hommes d'affaires de ces endroits. Les importations se font aujourd'hui, dans une grande mesure, par voie de chemin de fer; auparavant, ces articles venaient de Fort Benton au Fort Macleod par voie de terre, et les perceptions diminuent dans ces différentes localités. Les officiers de la police à cheval agissent pour nous et, pour cela, ils reçoivent une proportion pour 100; ils recevaient autrefois 10 pour 100 et j'ai réduit cette proportion à 5 durant la fièvre de construction des chemins de fer, alors qu'ils faisaient, comme je le croyais, trop d'argent. En prenant les augmentations du personnel à Emerson et les transports et en les comparant aux réductions, il y a une réduction nette de \$5,200.

M. WATSON: L'honorable ministre a-t-il l'intention d'établir un port à Minnedosa, tête de ligne actuelle du chemin de fer de Manitoba Nord-Ouest? Cet endroit est à 78 milles du Portage la Prairie et il s'y fait beaucoup d'affaires, et ce port serait d'un grand avantage pour le peuple.

M. BOWELL: Je n'ai pas l'intention de le faire dans le moment, car la question n'a jamais été portée à ma connaissance. Je puis dire à l'honorable député que je résiste autant que possible à toutes les demandes de ports d'entrée, excepté lorsque la chose est absolument nécessaire, et l'établissement de chacun de ces ports ajoute non seulement aux dépenses du département, mais rend de plus grandes fraudes possibles, car nous devons nommer des employés avec des appointements peu élevés, des appointements au moyen desquels nous ne pouvons pas avoir des hommes qui connaissent parfaitement la besogne. Mais si le commerce justifiait l'établissement d'une station de douane à Minnedosa, nous en établirions une.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le crédit de \$6,000 pour les territoires du Nord-Ouest ne renferme pas l'allocation payée à la police à cheval.

M. BOWELL: Il y a une réduction de \$2,000 pour l'année dernière, vu la réduction de la perception des droits par la police à cheval et une diminution de 10 à 5 pour 100 dans la proportion pour 100.

M. BAKER (Victoria): Je désire demander à l'honorable ministre ce qui occasionne la réduction dans les salaires du port de Victoria. L'année dernière, le montant était de

\$17,596, tandis que, cette année, il est de \$16,596, et que celui de New-Westminster est augmenté de \$300 à \$1,300. Il me semble que vous avez volé Pierre pour payer Paul. J'espère que l'honorable ministre volera Paul pour rembourser Pierre. Les dépenses de Nanaimo, qui est aujourd'hui un port distinct, ont peut-être été comprises dans celles de Victoria.

M. BOWELL: C'est là l'explication, Nanaimo étant établi comme port indépendant. C'était autrefois un port d'entrée de Nanaimo.

M. BAKER: Alors, quels sont les salaires respectifs du percepteur de Nanaimo et du sous-percepteur de la Baie du Départ?

M. BOWELL: Je pense que nous donnons \$300 ou \$400 par année au fonctionnaire stationné sur la côte de Nanaimo, à Cowichan, simplement comme préposé aux douanes.

M. BAKER: Il y a un percepteur à Nanaimo et un sous-percepteur à la Baie du Départ; ce dernier était autrefois percepteur pour ces deux ports. Je veux savoir quel salaire il reçoit aujourd'hui que sa besogne est un peu moins forte.

M. BOWELL: Quand on a fait un port indépendant de Nanaimo, un percepteur a été nommé, et M. Peck est resté dans la position qu'il occupait autrefois comme commis. Il est l'assistant du percepteur de Nanaimo et reçoit le même salaire qu'il recevait auparavant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur n'a pas dit pourquoi il désirait avoir \$2,400 pour la Colombie-Anglaise.

M. BOWELL: Nous avons dû nommer un employé additionnel à New-Westminster, et l'on a mis aussi un fonctionnaire sur la rivière Colombia pour examiner les marchandises qui remontent cette rivière et sont transportées dans le district de Kootenay.

M. BAKER: Il n'y a pas de grande différence entre le salaire du percepteur et celui de son assistant à Nanaimo. Ou le percepteur devrait avoir plus, ou l'assistant devrait avoir un peu moins.

M. BOWELL: M. Peck recevait le salaire qu'il reçoit aujourd'hui. Mais j'admets tout à fait avec l'honorable monsieur que, si M. Peck n'était pas là, je ne nommerais pas un employé avec un salaire aussi élevé. Je ne veux pas blâmer cet employé, mais je ne vois pas le tort que l'on causerait en l'éloignant.

M. BAKER: Je partage tout à fait votre opinion.

M. BOWELL: En justice pour l'auditeur général, je désire donner une explication relativement aux accusations portées à propos de ce crédit de \$18,000 pour salaires et frais de voyage des inspecteurs des ports et autres préposés à l'inspection. Lorsque cette question a été discutée, quelques membres de la droite ont essayé de faire des plaisanteries à mes dépens et j'ai déclaré que je ne savais pas pourquoi les frais de voyage figuraient sous cet entête plutôt que sous l'entête où ils figuraient auparavant, dans les dépenses imprévues du département. J'ai dit que, dans mon opinion, c'était une question qui appartenait exclusivement à l'auditeur général. J'ai constaté depuis, cependant, qu'il ne les faisait pas figurer sous ce chef. Ils ont été placés là par le comptable du département, pour la raison que tous les voyages qui ont eu lieu et dont les frais sont imputés sur ce crédit, avaient spécialement trait à des contestations concernant les importations et qui figuraient légitimement sous le chef du bureau des douanes. Les frais de voyages du ministre, du comptable et du commissaire ont été mis sous ce chef, parce que les voyages qui ont été faits l'ont été pour ce service spécial. Néanmoins, cela n'ayant pas été le mode d'imputer les dépenses imprévues dans le passé, j'ai donné instruction de le suivre à l'avenir, au moins en ce qui concerne le ministre et le commissaire. Quand les autres

fonctionnaires voyagent pour ce service, c'est sous ce chef que devraient figurer leurs dépenses.

Il y a une augmentation de \$2,000 pour divers. L'an dernier, l'on a constaté que \$13,000 ne couvraient pas les dépenses faites pour ce service. Il y a des années où les frais d'impression sont plus considérables que dans d'autres temps. Cette année, il peut arriver qu'ils soient de \$1,000 de moins; l'an prochain, il peut arriver qu'ils soient encore moins élevés, et une autre année, il peut se faire qu'ils augmentent.

M. CASEY : L'honorable ministre voudrait-il répondre à la question dont j'ai donné avis, relativement à la demande que Ridgetown, dans mon comté, soit constitué en port d'entrée ?

M. BOWELL : J'ai donné ordre, l'autre jour, qu'une recommandation fût faite pour constituer Ridgetown en port d'entrée dépendant de Chatham, et je propose que M. Duck abandonne la position qu'il occupe aujourd'hui à Ridgetown et agisse comme sous-percepteur. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de faire une nomination additionnelle, mais j'augmenterai un peu les appointements de M. Duck.

M. CASEY : L'arrangement est très raisonnable et très juste, dans les circonstances.

M. VAIL : Relativement au service de surveillance extérieure du département des douanes, je me permettrai de demander à l'honorable ministre s'il a l'intention de garder M. McLaren dans le département, connaissant la conduite très inconvenante qu'il a tenue l'année dernière dans le but d'obtenir des renseignements au sujet de marchandises expédiées des Etats-Unis aux provinces maritimes ? On me dit qu'il a été à Boston et qu'il a réussi à corrompre le commis d'un des plus grands établissements qui faisaient le commerce avec la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick; qu'il l'a porté à se rendre avec lui, la nuit, dans le magasin, et à préparer des factures sur les formules de l'établissement, factures qu'il devait apporter dans les provinces maritimes; enfin, il a obtenu ces renseignements d'une façon très inconvenante. Je suis parfaitement sûr que le ministre des douanes n'approuverait pas une ligne de conduite comme celle tenue par ce limier. Je ne base pas mes énoncés sur ce que j'ai entendu dire, car, dans la suite, toute cette affaire a été admise et assermentée par le commis. Le jeune homme a été renvoyé, il s'est repenti de sa faute et a avoué tout ce qui avait eu lieu. Voici son témoignage assermenté :

ETAT DU MASSACHUSETTS, SUFFOLK, E. U.

Je, Charles B. Gilliatt, de Boston, Etats-Unis d'Amérique, à l'emploi de Delong et Seaman, marchands de Boston, susdits, de mon propre gré et sans menace, crainte ni promesse, fais serment et dis ce qui suit :

Je dis que, lorsque j'étais dans ma chambre au n° 8 rue Allston, Boston, et ayant la permission de la maison ci-dessus mentionnée de rester chez moi deux jours, j'ai été demandé par John S. MacLaren, détective des douanes de la Confédération du Canada, vers le 6 février 1885, vendredi, et vers 2.30 p.m. Je ne connaissais pas cet homme et n'avais jamais entendu prononcer son nom. Il s'est ouvert de cette manière, après avoir parlé un peu de la température, etc. : Il a dit qu'il était un des détectives des douanes et m'a demandé si je voulais faire un dollar et m'en a donné un. Il m'a dit ensuite ce qu'il voulait de moi; il désirait que je lui donne des renseignements au sujet de la contrebande et que lui fournisse des factures et quelques renseignements de Delong et Seaman, pour les comparer à la douane de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton. Il m'a dit aussi que je ferais une somme considérable par ce moyen, tout comme lui, et que le montant des amendes devait être divisé ainsi : le gouvernement canadien devait recevoir un tiers du plein montant de l'amende que chaque homme aurait à payer, et 5 pour 100 de la balance devant être remis à un M. Wolfe, pour la perception des amendes et l'envoi de tous les argents à MacLaren et son associé, Jack Bonnes, et que la balance des deux tiers devait être divisée également entre MacLaren, son associé Bonnes et moi. Je lui dis qu'il n'était pas convenable que je fisse cela et que je perdrais ma situation si je le faisais. Il me répondit que je n'avais pas besoin de craindre; que mon nom ne serait pas connu et que lui et le gouvernement canadien me protégeraient en toutes choses; il me dit aussi qu'il abandonnerait les saisies lorsqu'il serait obligé de me faire connaître et qu'il ne mettrait pas à l'amende un homme ou une maison qui ne serait pas capable de payer. A tout cela, je répondis que je ne voulais pas lui donner de réponse dans le moment, mais que j'y réfléchirais et que je lui donnerais

M. BOWELL

une décision le jour suivant, samedi. Il est revenu vers 4 heures p.m. et m'a fait de nouveau les mêmes promesses; il m'a expliqué d'une façon plus détaillée ce qu'il voulait que je fisse et, alors, j'ai consenti à lui donner les papiers et les renseignements dont il avait besoin.

Je l'ai vu aussi le dimanche après-midi, à sa chambre n° 1, rue Hancock; il m'a donné \$5 que je lui avais demandés; puis, dans la suite, je l'ai rencontré souvent, le soir, au n° 7 1/2 place Bowdoin et il m'a donné \$20 de plus. Il m'a dit aussi ce qu'il voulait que je lui procure et m'a mentionné les endroits et les ports pour lesquels, disait-il, il devait avoir des renseignements et des factures des clients que nous avions-là. Il m'a dit aussi à sa chambre, le dimanche après-midi plus haut mentionné, qu'il avait réalisé \$10,000 au moyen des saisies qu'il avait faites; il me disait cela confidentiellement et semblait désirer que je ne le répète à personne.

J'ai alors commencé à faire les factures vers le lundi suivant, dans la soirée; j'ai continué ainsi presque tous les soirs, quelquefois au bureau de Delong et Seaman, et deux ou trois fois, j'ai apporté un brouillard ou journal à ma chambre et, aussi, à un bureau de la place Bowdoin, à Boston.

MacLaren est venu une fois au bureau avec moi et a examiné le livre dans lequel je travaillais et comparé quelques renseignements avec les factures que j'avais préparées. J'ai reçu quatre lettres de lui, trois après son départ pour Saint-Jean, N. B., et la Nouvelle-Ecosse, et une avant son départ de Boston, dans laquelle il me demandait de le rencontrer au n° 7 1/2, place Bowdoin.

Depuis, j'en ai reçu une que j'ai remise sans l'ouvrir, à Delong et Seaman. J'avais déchiré deux des autres lettres à la demande spéciale de MacLaren; j'ai remis les deux autres à Delong et Seaman. Ces lettres, et tout ce que je devais recevoir, devaient m'être adressés sous le nom d'emprunt de John Gordon.

Je déclare, en outre, que les factures données à MacLaren ont été faites à la hâte et clandestinement, à l'insu de la maison Delong et Seaman, ou de leurs commis, et je ne puis pas dire si les factures que j'ai données à MacLaren étaient exactes, soit sous le rapport de la date de la facture, soit sous le rapport de la quantité des marchandises ou sous d'autres rapports, car j'y travaillais à des heures avancées de la nuit, je m'endormais et je craignais toujours d'être découvert. MacLaren m'a dit qu'il ne voulait pas, dans aucun cas, se servir de la loi pour régler les questions, mais qu'il les réglerait plutôt pour le quart du montant de l'amende. Il m'a dit aussi d'éviter avec beaucoup de soin de me faire découvrir par mes patrons au bureau dans le cas où mes patrons ou quelqu'un de leurs employés me trouveraient au bureau à préparer les factures, il m'a dit de répondre que je venais d'écrire une lettre. Il voulait aussi que j'aile avec lui au bureau de Delong et Seaman le soir, après les heures de travail, chercher des formules de connaissance et des documents dont il avait besoin pour faire les saisies. J'y ai été deux fois avec lui et il a comparé avec l'original quelques renseignements que j'avais préparés et examiné le brouillard; puis tandis qu'il était là, il m'a dicté quelques factures que j'ai écrites. Il m'a demandé de déchirer ou de brûler toutes les lettres que j'avais reçues de lui.

CHARLES B. GILLIATT.

Signé et assermenté par le susdit Charles B. Gilliatt, à Boston, dans l'Etat du Massachusetts, Etats-Unis d'Amérique, ce 14e jour de mars A. D., 1885, devant moi, commissaire pour la Nouvelle-Ecosse, dûment nommé et apte à prendre les dépositions devant être lues devant la cour suprême et toute cour d'archives de la dite province.

A. J. McLEOD,
Commissaire pour la Nouvelle-Ecosse.

Je, A. J. McLeod, commissaire pour la Nouvelle-Ecosse, dûment nommé en vertu du chapitre quatre-vingt-six, article cinquante-quatre, des statuts révisés de la Nouvelle-Ecosse, certifié par les présentes que le 14e jour de mars, A. D. 1885, a comparu personnellement devant moi Charles B. Gilliatt, désigné dans la déposition qui précède et, en ma présence, qu'il y a apposé son nom; et je certifie que je lui ai fait dûment assermenter la dite déposition et je certifie que la dite déposition a été faite et signée par le dit Charles B. Gilliatt, par lui-même et de sa propre écriture, volontairement et sans menace ni promesse.

Donné sous mon seing et sceau, à Boston, dans l'Etat du Massachusetts, Etats-Unis d'Amérique, ce 14e jour de mars, A. D. 1885.

A. J. McLEOD,
Commissaire pour la Nouvelle-Ecosse.

Il me semble qu'un homme qui se rend coupable d'une chose semblable n'est pas digne de rester dans le département. Je regretterais de dire un mot pour encourager la contrebande d'une façon quelconque ou pour empêcher qui que ce soit d'obtenir des renseignements d'une manière juste et raisonnable dans le but de prévenir la contrebande; mais je pense que tous ceux qui vont aux Etats-Unis pour corrompre un jeune homme, comme celui-ci l'a fait, qui vont dans l'établissement d'un homme d'affaires pendant la nuit ou à 2 ou 3 heures du matin, ainsi que celui dont il est question ici l'a reconnu, ne sont pas justifiables.

M. BOWELL : Qui l'a reconnu ?

M. VAIL : M. MacLaren l'admet lui-même. J'ai deux ou trois lettres écrites par lui à M. Gordon, signées "Jack,"

ou de quelque nom analogue, et il admet qu'il a employé une des formules de connaissance qu'il a reçues et dit qu'il avait l'intention de remplir les entêtes des formules et d'accuser l'homme d'avoir importé des marchandises en contrebande; et tandis que l'associé parlait, il mettait ces formules sur son pupitre et l'accusait d'avoir fait de la contrebande et je suppose qu'il faisait du chantage de cette façon.

M. BOWELL: J'ai la plupart des lettres dont parle l'honorable député, mais je ne me rappelle pas celle-là.

M. VAIL: Je vais lire les lettres. Je ne mentionnerai pas certains noms qu'il ne serait pas convenable de faire connaître au public:

CHER GORDON, — J'ai fait trois saisies à Digby; pas un dollar de payé; demandé du délai jusqu'au 1er avril; Bear River a fait 5. Descendrai dans le *Portland* et vous ferai tout connaître. Dès que nous serons de retour à Saint-Jean, je vous enverrai quelques fonds; nous allons réaliser une somme considérable par ce moyen. Je n'ai pas eu de vos nouvelles depuis plus d'une semaine; j'espère que vos lettres m'attendent à Digby. Ne me faites pas défaut et envoyez-moi immédiatement chaque papier contre la Nouvelle-Ecosse; ne vous occupez pas de ce qui peut arriver; je vois plusieurs factures préparées par eux-mêmes sur vos formules. Envoyez-moi aussi des connaissances et toutes les formules que je vous ai demandées; j'espère que quelques-unes de ces formules m'attendent à Digby; sinon, faites-le moi savoir, car il me faudra aller en quelques endroits. Envoyez tout immédiatement et vous obligerez,

Votre, etc.,

J. MACLAREN.

Je n'irai pas à Yarmouth avant que j'aie fini; j'ai été tellement occupé à recueillir des renseignements, que je n'ai que peu de temps à consacrer à la correspondance. Si je reçois vos lettres demain, lundi, j'écrirai. Maintenant, envoyez à Lunenburg immédiatement, ou j'en serai parti et je ne désire pas y retourner.

"JACK."

9 mars 1885.

CHER GORDON, — Très pressé; j'ai fini à Digby, Bear River et Annapolis et prendrai le train demain pour Yarmouth où je descendrai et me rendrai à Pubnico; de là, je me rendrai à Halifax par le riveage; puis, je traverserai la vallée et retournerai à Digby pour régler. Je crains que nous ne réalisions pas beaucoup d'argent ici. Bear River paiera bien; trois goélettes sont amarrées ici. La goélette *Portland* est amarrée; je visiterai le *Levos* quand il reviendra; je visiterai six autres vaisseaux quand ils reviendront; ainsi, nous n'avons pas mal réussi. Cela nous rapportera jusqu'ici (si le département agit d'après mon rapport) quelques milliers de dollars. Dès que nous serons de retour, je vous enverrai quelque argent. Il faudra \$300 pour payer les dépenses de ce voyage et je ne veux pas prélever d'argent par billet; mes fonds sont déposés; ce n'est pas attendre longtemps que d'attendre un mois ou à peu près. Or, envoyez aussitôt que possible, sinon, ce sera inutile, à Lunenburg, Port Medway et à tous les endroits que j'ai mentionnés et brûlez ces lettres dès que vous les aurez lues, de peur d'être inquiété.

Bear River paiera bien. Ecrivez-moi à Olementsport immédiatement, nous ne quitterons cet endroit, Granville et la Vallée que lorsque nous serons de retour du riveage. Nous craignons que la neige ne parte; aussi, nous nous hâtons.

J'ai reçu votre lettre ici; je regrette que vous ne puissiez pas vous procurer des connaissances. Soyez sans inquiétude et envoyez des connaissances pour Lunenburg et envoyez les factures de tous ceux avec lesquels vous avez fait affaires. Je vous traiterai bien; ne craignez pas; tout ce que je vous demande, c'est d'envoyer des connaissances et de nous bien servir, car les choses vont rondement. J'en ai envoyé quelques-uns avec des connaissances que vous pensiez exacts et fait de faux sur vos entêtes. Soyez sans inquiétude et envoyez tous ceux de Mahone Bay, de Bridgewater; vous connaissez notre route; nous suivons directement le riveage depuis Yarmouth jusqu'à Halifax; de là, nous irons à Annapolis par chemin de fer; nous nous occupons aussi de Margareville, etc. Je vais rendre vos travaux d'été lucratifs. Maintenant, mon vieux ami, si vous devez aller au bureau après 10.30 p.m., et écrire jusqu'à 3 a.m., pendant deux ou trois nuits, envoyez ces connaissances immédiatement; si vous ne le faites pas, je subirai des pertes; ainsi, si vous devez travailler toute la nuit, faites-les et que vos lettres ne soient pas trop volumineuses.

Votre,

"JACK."

Sacrifiez le repos d'une nuit pour me les procurer et envoyez-les immédiatement; que vos lettres ne soient pas trop volumineuses.

14 mars 1885.

CHER GORDON, — Depuis que je vous ai écrit, nous avons été à Barrington; nous avons saisi la goélette *Pleiades* et nous l'avons condamnée à payer \$400 d'amende.

Je serai à Mahone-Bay demain; envoyez-les là, puis à Halifax et plus loin. Envoyez à Olementsport chacun de ces connaissances au complet; envoyez aussi à Lunenburg; tout ce que nous avons eu là était exact; par exemple, à Port-Latour; je regrette de le dire, envoyez aussi tous les papiers pour Lockport et tous connaissances, je ne puis rien faire sans cela.

Qu'y a-t-il? J'ai bien reçu votre dernière lettre; je suis désappointé de ce que les connaissances n'arrivent pas; surveillez un homme du nom de Will McDonald; il parle d'acheter à Durkee. Il est d'Argyle, Pubnico. Faites changer votre adresse s'il achète là et ne lui parlez pas; évitez-le de toute façon.

Je n'ai pas réglé avec Digby. Maintenant, envoyez-moi tous les connaissances pour le Cap-Breton, Antigonish, etc.; vous devez vous hâter ou vous perdrez cette occasion de faire de l'argent. Envoyez sans faute à Shelburne; je ne suis pas resté là, ni à Lockport; tout est bien à Bridgewater. Si vous désirez que je vous envoie des dates ou d'autre chose de plus, faites-le moi savoir immédiatement.

Je n'ai pas reçu d'autres connaissances que les deux premiers envois que vous m'avez faits. Si vous les envoyez, je vais effrayer les gens et les faire payer.

Nos dépenses sont considérables, louage de voitures, etc., et je n'aurai pas un dollar avant le milieu d'avril; car il me faut donner tout ce que j'ai pour payer nos frais de voyage.

Répondez immédiatement et dites-moi ce que vous pouvez réellement faire.

Votre,

"JACK."

Il paraît qu'il a recueilli tous les renseignements qu'il a pu et, en même temps, qu'il n'a pas payé cet homme.

M. BAKER (Victoria): Il appartient à la Nouvelle-Ecosse?

M. VAIL: Non; je crois qu'il est du Nouveau-Brunswick. J'en ai lu assez pour démontrer que c'est une affaire très peu honorable. On ne devrait permettre à personne de se procurer des renseignements de cette manière. Je suis sûr que le ministre des douanes ne justifiera pas cela, et je ne pense pas que l'on devrait permettre à un tel homme de rester dans le département.

M. BOWELL: J'ai eu en ma possession la plupart de ces documents. M. MacLaren a été nommé pour faire partie du personnel spécial et il a fait la besogne de détective pendant quelque temps. A part cette affaire, au sujet de laquelle l'honorable député de Digby (M. Vail) a appelé l'attention, je puis dire qu'il a prouvé qu'il savait trouver et punir les contrebandiers. Un certain nombre de cas m'ont été soumis; le député de Digby les connaît bien, vu qu'il s'est adressé à moi dans le but de faire échapper les coupables aux pénalités que la loi impose et je lui ai signalé différents cas où les factures envoyées par Delong et Seaman, de Boston, ne s'accordaient pas avec les factures réelles ni avec les certificats de vaisseaux. Dans la plupart des lettres dont parle l'honorable monsieur, je remarque qu'il est fait allusion à de fausses factures faites par Delong et Seaman et envoyées aux marchands des provinces maritimes, factures sur lesquelles des entrées ont été faites; mais, après avoir examiné la chose, on a constaté qu'ils avaient leurs factures de la même date, mentionnant les mêmes marchandises, et une grande quantité d'articles étaient omis de la facture sur laquelle l'entrée avait été faite; et pour constater l'exactitude de la facture dans plusieurs des cas, MacLaren a été assez rusé pour obtenir le certificat du vaisseau, démontrant que les marchandises avaient été réellement transportées de Boston à un port de la Nouvelle-Ecosse, lequel certificat s'accordait exactement avec les factures que les officiers trouvaient en la possession des importateurs et qui n'étaient pas les factures d'après lesquelles les entrées étaient faites.

M. VAIL: L'honorable ministre voudrait-il lire la partie de la lettre où MacLaren parle de ses exploits?

M. BOWELL: Oui; il dit:

J'en ai envoyé quelques-uns avec des connaissances que vous pensiez exacts et fait de faux.

Cela ne dit pas qu'il a fait de fausses entrées; ce sont ceux qui importaient les marchandises qui ont fait de fausses factures sur des formules qui leur avaient été envoyées. Or, je dirai à l'honorable député que MacLaren a fait une déclaration positive que les accusations portées contre lui par Delong et Seaman n'étaient pas fondées.

M. WELDON: Gordon dit qu'il lui a donné les formules de connaissances.

M. BOWELL : M. Gordon, quel qu'il soit, semble être un jeune homme au service de D. Long et Seaman. D'après les renseignements que j'ai recueillis et d'après les factures, je crois que cette maison a été établie dans le but exprès de faire le commerce avec les provinces maritimes, en donnant de fausses factures, afin de permettre aux gens de frauder les douanes. La première fois que j'ai vu ces accusations dans les journaux, j'ai donné instruction au commissaire d'écrire à Delong et Seaman pour leur demander tous les détails.

Les renseignements envoyés n'ont pas été jugés suffisants, et après avoir reçu la lettre que Delong et Seaman avaient envoyée au fils de sir Leonard Tilley, à Toronto, lui demandant d'appeler l'attention de son père sur la conduite de MacLaren, j'ai informé la maison que si elle pouvait établir les faits que l'on avait rendus publics, non-seulement MacLaren serait renvoyé, mais qu'il serait sévèrement puni pour avoir commis les fautes dont on l'avait accusé. MM. Delong et Seaman ont écrit et envoyé des copies de ces lettres. Par l'entremise de M. Wolfe, je les ai alors renvoyées à MacLaren, vu que c'était l'accusé. Il a fait une déposition dans laquelle il a dit que ces accusations n'étaient pas fondées ; mais il a dit qu'il avait rencontré ce jeune homme à Boston et qu'il lui avait fait connaître ses affaires en conversant avec lui (je parle ici de mémoire) ; il fut informé que la maison à laquelle le jeune homme était attaché avait l'habitude d'envoyer à différentes personnes de fausses factures d'après lesquelles elles faisaient des entrées à la douane. MacLaren a dit : "Eh bien, si vous voulez me donner ces renseignements, vous aurez une part de tout ce qui me reviendra des saisies." Ils ont conclu un arrangement qui a duré jusqu'à ce que les patrons du jeune homme eussent obtenu de lui, par la crainte du châtement, comme je le crois, la déposition que l'honorable député a lue ; puis, ils l'ont renvoyé, après lui avoir d'abord promis que s'il faisait connaître toute l'affaire, ils le garderaient et qu'il ne serait pas puni.

Depuis, j'ai reçu de la mère du jeune homme une lettre demandant qu'il reçut sa part des amendes qui seraient imposées et perçues par MacLaren, chose que MacLaren avait promis de lui donner, d'après ce qu'elle prétend. J'ai alors écrit à Delong et Seaman, leur disant que s'ils mettaient leurs menaces à exécution, c'est-à-dire, s'ils portaient la chose devant les tribunaux, car l'honorable député sait qu'ils ont recommandé aux marchands de la Nouvelle-Ecosse, les personnes auxquelles il a fait allusion, de s'opposer au paiement de toute amende qui leur serait imposée et qu'ils produiraient des preuves pour démontrer combien MacLaren était malhonnête, je leur ai dit que je leur aiderais à tenter toute action qu'ils voudraient tenter et que, s'ils prouvaient les accusations qu'ils avaient portées contre MacLaren, il serait non-seulement renvoyé, mais puni. Dans la suite, Delong et Seaman envoyèrent une lettre demandant que toutes leurs lettres écrites au sujet de cette question leur fussent renvoyées, pourquoi ? Je n'en sais rien. Je n'en ai renvoyé aucune, car il pouvait arriver que la question fût portée devant les tribunaux.

Delong et Seaman n'ont jamais intenté d'action. Bonnes et MacLaren ont obtenu des témoignages écrits des personnes contre lesquelles ils avaient fait des saisies ; ces personnes ont admis qu'elles faisaient de la contrebande, puis elles ont dit qu'elles avaient fait des paiements pour régler des amendes. Dans quelques cas, j'ai refusé d'accepter le règlement fait par MacLaren. La preuve était si claire, la contrebande si évidente et le fait que cette contrebande se faisait depuis des années si bien établi, que j'ai refusé d'accepter la somme mentionnée pour régler définitivement la violation de la loi ; mais j'ai imposé des amendes additionnelles aux contrebandiers, j'ai confisqué les marchandises et j'ai l'intention de vendre les vaisseaux.

Si Delong et Seaman peuvent établir les accusations qu'ils ont portées dans ces lettres, je ferai faire l'enquête la

M. BOWELL

plus complète possible. S'ils établissent les accusations, et surtout, si ce qui est mentionné dans une des lettres est prouvé, c'est-à-dire, que MacLaren lui-même a fait de fausses factures, non seulement MacLaren sera démis de ses fonctions, mais il sera puni comme criminel. Je prétends, néanmoins, que la lettre ne comporte pas le sens qu'y prête le député de Digby ; au contraire, elle établit la vérité de ce qui se fait depuis Victoria, dans la Colombie-Britannique — je ne voudrais pas dire jusqu'au Cap-Breton, car on n'y fait pas de contrebande — mais jusqu'à la partie située le plus à l'est de la Confédération, c'est-à-dire, qu'elle établit le fait d'avoir deux factures, ce qui n'est pas restreint à l'Amérique, mais ce qui se pratique même en Europe.

Il peut arriver que MacLaren ait été trop loin ; il a été trop loin si ces énoncés sont exacts ; mais, pour appuyer l'accusation, il n'y a rien de plus que l'énoncé du jeune homme qui s'est vendu et l'énoncé de Delong et Seaman, qui sont les principaux coupables dans toute cette affaire.

Je n'ai pas l'intention de démettre MacLaren de ses fonctions, tant que les accusations portées contre lui ne seront pas prouvées. Pour arrêter la contrebande considérable et continuelle qui s'est faite dans ces provinces, dans le commerce entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick et Boston et d'autres ports, il a fait plus que tous les autres employés que nous avons eus. Je puis sympathiser avec l'honorable député, parce que quelques-uns de ses électeurs et d'autres ont éprouvé des inconvénients. Je sais comment les députés sont harcelés par ceux qui désirent échapper aux amendes imposées pour contrebande. Si M. MacLaren et autres officiers du service spécial peuvent, par tous les moyens possibles, arrêter la contrebande qui se fait, ils auront droit aux remerciements de la société, comme ils les ont reçus. J'ai des lettres de tous les principaux marchands de Halifax et de Saint-Jean — je n'en parlerai pas, car la chose n'est pas nécessaire — me remerciant d'avoir mis ces officiers dans le service et faisant connaître le bien qui en était résulté pour les négociants honnêtes. Un marchand important de Saint-Jean me disait dernièrement qu'il avait un client qui avait été condamné à payer une amende d'environ \$700 et qui lui avait demandé d'employer son influence politique — car cet homme est un partisan du gouvernement — pour lui faire rembourser cet argent. Cet homme a refusé de le faire, disant qu'il avait insisté auprès du département sur la nécessité de nommer des détectives pour empêcher la contrebande. La personne en question a alors demandé à cet homme de lui prêter \$700 pour payer l'amende. C'est ce qu'il dit avoir fait.

Je donne la chose comme un exemple. Le gouvernement a fait des efforts énergiques pour empêcher que l'on ne pratiquât la contrebande avec les Etats-Unis, et les officiers ont droit à des remerciements pour ce qui se fait dans le but de protéger le négociant honnête.

M. VAIL : Je pense que le ministre admettra que je n'ai jamais hésité à dire que lorsque des gens ont fait la contrebande, ils méritaient d'être punis.

M. BOWELL : Vous avez toujours dit cela, et puis vous avez demandé qu'ils fussent remboursés de leur argent.

M. VAIL : Je ne l'ai jamais fait. J'ai seulement demandé au ministre de traiter les gens de la Nouvelle-Ecosse comme il traite les autres. Je ne demande aucune faveur. Je traitais des questions de principes avec l'honorable monsieur. Je demande qu'il agisse avec nous comme il agit avec les habitants des autres provinces. Je ne crois pas plus les habitants de la Nouvelle-Ecosse que ceux d'ailleurs.

M. BOWELL : Je ne dis pas cela.

M. VAIL : Que le ministre aille seulement à quelques milles d'Ottawa, par chemin de fer, et il trouvera un endroit où il y a plus de contrebande dans un seul jour qu'il y en a en six mois dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse. Il est très bon de dire à Delong et Seaman que s'ils intentent

une action et qu'ils prouvent ce qu'ils ont dit, cet officier sera renvoyé. Qu'ont-ils à faire dans cette affaire ?

M. BOWELL : Je ne leur ai pas demandé d'intenter une action. J'ai dit que s'ils intentaient une action, je les aiderais.

M. VAIL : Le ministre n'a certainement pas examiné attentivement les lettres, car il en aurait découvert une écrite plus tard, le 18 avril. Cette lettre est comme suit :

En rendant mon témoignage devant M. MacLeod, j'ai omis de dire que lorsque M. MacLaren a pris les formules imprimées de factures et de connaissements, il m'a dit qu'il avait l'intention de les employer de la manière suivante dans les cas où il ne pourrait pas mettre la main sur un homme : il remplirait une facture et un connaissement tout comme si un homme avait acheté les marchandises de Delong et Seaman, et tandis que son associé Bonns attirerait l'attention de l'individu, il les déposerait sur leur pupitre ; puis, sous le prétexte de chercher des documents, il les prendrait et accuserait l'individu d'avoir fait entrer en contrebande les marchandises mentionnées dans la facture et le connaissement faits par MacLaren.

Il (Gilliatt) admet avoir fait cela.

M. BOWELL : Il ne l'admet pas.

M. VAIL : Je ne pense pas qu'une nouvelle preuve soit nécessaire ; et je suis un peu surpris et désappointé que le ministre n'ait pas l'intention de faire une enquête complète.

M. BOWELL : Je n'ai pas dit cela.

M. VAIL : L'honorable ministre a dit qu'il avait fait une certaine enquête ; mais il n'a pas dit qu'il l'a continuerait. Je serai surpris s'il ne la continue pas. Tout homme coupable d'avoir porté un de ses semblables, par des moyens de corruption, à pénétrer la nuit dans le bureau de son patron, comme la chose a été déclarée, n'est pas digne d'être au service du gouvernement.

M. WELDON : Je désire appeler l'attention du ministre sur une question relative aux escomptes que reçoivent les importateurs. Il est admis que des fabricants, lorsqu'ils font des ventes à des négociants qui font un commerce d'occasion, leur donnent un certain escompte, selon la quantité de marchandises qu'ils consentent à acheter dans une ligne donnée, et ils devraient avoir le bénéfice de ces escomptes aux bureaux des douanes ; tandis que ceux qui vont trouver les fabricants américains pour s'assurer de leurs conditions ne les obtiennent pas exactement. Le résultat est que, lorsque l'importateur, qui obtient un escompte qui lui permet de vendre au prix auquel vend le fabricant à l'acheteur ordinaire, importe une partie de ces marchandises, l'officier des douanes dit que l'escompte est seulement sur telle quantité et l'importateur n'a pas le bénéfice de ses escomptes légitimes. Il y a eu plusieurs plaintes dans la cité de Saint-Jean au sujet de cette question et, comme le sait l'honorable ministre, l'on a renvoyé une pétition à la Chambre de commerce de Saint-Jean, laquelle est composée d'un grand nombre de marchands de toutes nuances politiques, et je vais lire le mémoire qui y est annexé. Je puis mentionner aussi pour montrer la manière dont les marchands de Saint-Jean sont traités, que l'année dernière aucun avis n'a été envoyé à Saint-Jean au sujet des changements faits en comité des voies et moyens et les marchands de cette ville, après avoir payé les justes droits, ont été requis, dans la suite, de payer des droits additionnels. Voici le mémoire :

Les règlements qui régissent le droit payable sur ces marchandises ne reconnaissent pas suffisamment les usages du commerce et les faits tels qu'ils sont réellement. Un fabricant vendant en accordant des escomptes, arrange les escomptes de façon que le négociant qui fait un commerce d'occasion soit en état de vendre à de plus petits acheteurs au même escompte que le ferait le fabricant. Le négociant qui fait un commerce d'occasion ayant consenti à prendre une certaine valeur ou ligne, obtient l'escompte le plus considérable et a le privilège d'acheter de temps à autre—pour maintenir sa ligne assortie—au taux d'escompte établi, quelque peu considérable que soit l'achat.

Le renseignement sur lequel le département des douanes a basé des décisions à ce sujet, est évidemment inexact ; c'est-à-dire que le taux d'escompte donné comme taux de vente sur le marché de production

indigène n'est pas l'escompte accordé par des fabricants à des négociants qui font un commerce d'occasion, mais l'escompte accordé par les fabricants et les négociants aux acheteurs qui ne font pas un commerce d'occasion.

Il est naturel de supposer que, lorsqu'une personne autre que celui qu'ils reconnaissent comme négociant faisant un commerce d'occasion demande à des fabricants de l'escompte sur leurs marchandises, ils protégeront le commerce d'occasion en donnant l'escompte établi auquel vendent les négociants qui font un commerce de ce genre.

Le renseignement relatif aux escomptes accordés par des fabricants au commerce d'occasion, le gouvernement devrait l'obtenir directement des fabricants, et non des listes ou cotes publiées, lesquelles ne donnent pas les plus bas prix du gros.

L'intérêt de l'importateur devrait être considéré autant que celui du fabricant canadien, qui est protégé, en réglementant les valeurs fixées pour le paiement des droits.

Ce système est très injuste pour les importateurs, qui ont des capitaux et du crédit, car il les met réellement dans une position désavantageuse comparativement à d'autres acheteurs.

Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre : c'est que, lorsque de petits paquets sont expédiés, disons de la Grande-Bretagne, dans de plus grands paquets, à l'insu de l'importateur, dans le cas même où il pourrait arriver qu'il fût prêt à faire serment qu'il n'en connaît rien, il a de très grandes difficultés à les faire passer à la douane. Quelquefois les paquets peuvent être pour une autre personne ; ils ne figurent pas sur sa facture ; il peut arriver qu'il n'en connaisse pas la valeur et le résultat est que cela cause beaucoup d'ennuis et d'inconvénients. Je pense que dans des cas semblables, lorsque les intéressés sont des hommes de position, l'on devrait accorder une certaine allocation, pour les protéger contre ceux qui, s'efforce d'éluder les lois.

M. BOWELL : L'énoncé de l'honorable député est vrai jusqu'à un certain point, mais il soulève une question que nous ne pouvons pas discuter à fond sans prendre beaucoup de temps. L'énoncé qu'il a fait, que, lorsqu'un homme importe une balle de marchandise et qu'il trouve un paquet dans cette balle, on éprouve beaucoup de difficulté à faire l'entrée, est une plainte dont je n'ai jamais entendu parler avant aujourd'hui. Dans un cas semblable, la difficulté que l'homme éprouve, c'est la confiscation du paquet qui n'a pas été mentionné sur la facture. L'honorable monsieur sait, je suppose, que la loi est très précise sur ce point et qu'elle est ainsi conçue :

Si l'on trouve dans des paquets des marchandises quelconques qui ne soient pas entrées sur la facture ou entrée, ces marchandises seront saisies et confisquées absolument.

S'il y a un paquet non mentionné sur la facture, les officiers du département n'ont aucune discrétion à exercer à ce sujet. Le parlement a fait cette loi et je ne sais pas que l'honorable monsieur s'y soit opposé. Il faudrait une demi-heure pour donner les différentes raisons qui motivent cet article. J'avoue que j'avais la même opinion que l'honorable monsieur avant d'avoir l'expérience.

L'article suivant pourvoit au seul cas dans lequel la retention des marchandises soit justifiable. S'il y a quelque preuve par la correspondance, par la facture ou autrement, que l'importateur ait eu l'intention de frauder, alors tout le colis sera saisi et confisqué. La loi est également claire quant au principe en vertu duquel un percepteur peut percevoir les droits sur les marchandises importées. Si un capitaliste peut acheter à 5 ou 10 pour 100 à meilleur marché qu'un autre, la loi pourvoit, en tant qu'il s'agit des droits de douane, à ce qu'il n'ait pas d'avantage au delà de ce que sa fortune lui permet d'avoir dans l'octroi des marchandises. La loi est claire, et ceux qui l'administrent n'ont aucune liberté en cette matière. La difficulté qui s'est présentée a rapport à l'habitude de vendre aux États-Unis aux marchands de ce pays en donnant un escompte additionnel pourvu qu'ils achètent une certaine quantité de marchandises, cet escompte n'étant compté qu'à la fin de l'année. Par exemple, un homme obtient à un certain escompte s'il

achète pour \$100,000 pendant l'année, et un escompte différent s'il achète pour \$50,000. J'aimerais à savoir comment on pourrait rédiger la loi pour faire face à des cas de ce genre. Les marchandises devraient être entrées au prix auquel on les vend à l'époque de l'exportation et c'est là-dessus que les droits sont payés.

M. WELDON : Je désire savoir pourquoi un homme qui ne paie que \$3,000, au taux qui a été convenu avec les manufacturiers, doit payer des droits, disons sur \$4,500, soit 50 pour 100 de plus qu'il ne paie ? Il ne paie pas d'après la valeur des marchandises, mais d'après une somme plus considérable que celle qu'il a donnée. C'est un acte d'injustice, et je crois que cela mène à la contrebande dont on se plaint tant au Nouveau-Brunswick.

Accise \$322,125

M. COSTIGAN : L'augmentation sur la dépense de l'année dernière est de \$8,830. Il y a une augmentation de \$1,670, provenant de changements qui ont eu lieu en conséquence de démissions, de décès et de nouvelles nominations. On a ajouté 5 fonctionnaires au personnel, ou plutôt quatre, parce que l'un d'eux appartient au département des poids et mesures, mais il reçoit \$300 comme employé de l'accise ; ensuite il y a \$1,336 pour les promotions qui ont eut lieu d'après la loi du service civil. Il y a \$300 pour des augmentations résultant des examens. L'augmentation annuelle de 5 pour 100 sur le minimum de chaque classe fait un total de \$6,000 pour cette augmentation. La Chambre comprendra que quand nos employés ont une augmentation de 5 pour 100, ils ont été nommés dans tous les cas avec le minimum du salaire, et cette augmentation continue jusqu'à ce que leur salaire atteigne le maximum.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il m'est impossible de dire que le résultat général est bien satisfaisant. Bien qu'il y ait eu une augmentation relativement insignifiante dans le total des recettes de l'accise, une augmentation qui n'excède pas 10 ou 12 pour 100 dans les 6 dernières années, les dépenses ont augmenté de près de 50 pour 100. En 1879, les dépenses étaient de \$211,000 ; en 1884, de \$300,000 ; et en 1886 elles seront de \$322,000. Il me semble qu'il n'y a rien qui justifie cette augmentation énoncée dans l'administration du département. Quant au crédit de \$3,000 aux employés de l'accise du Manitoba, comme compensation pour l'augmentation du coût des choses nécessaires à la vie, je dois dire que l'état des choses au Manitoba n'est pas celui qui a existé pendant longtemps. Je n'ai pas d'objection à ce que les employés de l'accise ou d'autres fonctionnaires reçoivent un bon salaire, mais je dois dire que l'argument qui pouvait être bon en 1881 et en 1882 ne vaut plus dans un grand nombre des parties du Manitoba, si non dans toute cette province.

M. COSTIGAN : On a l'intention de réduire cela aussi rapidement que possible.

Mesurage du bois \$71,600

M. VAIL : Pourquoi cette augmentation de \$200 au surintendant ?

M. COSTIGAN : Malgré cette augmentation de \$200 pour le surintendant, son salaire restera tel qu'il était autrefois. Ce salaire était fixé à \$2,600. On n'a pas l'intention de l'augmenter.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il faut se rappeler que toute cette affaire coûte \$28,000, c'est-à-dire \$30,000 au delà de ce que nous rapporte le bois. Si les recettes égalaient les dépenses, il n'y aurait aucune objection à une augmentation de salaire ; mais dans l'état actuel des choses, cela est inacceptable. Je demanderais des détails quant à ces \$8,000 de dépenses contingentes.

M. BOWELL

M. COSTIGAN : Cela doit être pour le loyer du bureau, le combustible, le gas, la papeterie, les réparations, et d'autres dépenses courantes.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pour un petit bureau avec une demi-douzaine de commis, c'est un gros item qu'une somme de \$8,000 pour les dépenses contingentes. J'ai peine à croire que le combustible, l'eau, la lumière et la papeterie, s'élèvent à ce chiffre. Qu'est-ce que l'honorable ministre a dépensé pour cela l'année dernière ?

M. COSTIGAN : Je donnerai ces renseignements à l'honorable député lors du concours.

Poids et mesures et gaz \$84,650

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a ici une augmentation de \$1,900 pour le salaire des inspecteurs des poids et mesures.

M. COSTIGAN : Nous avons nommé un employé de plus au Manitoba et un nouvel inspecteur dans la Colombie-Britannique. Cela représente une dépense de \$800 et \$600, et l'augmentation pour tout le personnel ne s'élève qu'à \$500.

M. VAIL : Il y a une augmentation de \$50 pour le salaire des inspecteurs de gaz.

M. COSTIGAN : Ce service augmente. Je crois que tout le monde admettra que l'augmentation de \$50 est bien modique, vu que nous faisons faire l'inspection du gaz dans plusieurs villes de plus dans le Canada.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans le cas de plusieurs autres grandes compagnies, comme les compagnies d'assurance, pour lesquelles nous avons des inspecteurs, nous imposons une taxe spéciale pour faire payer ces employés par les compagnies. Fait-on quelque chose comme cela pour les compagnies de gaz ?

M. COSTIGAN : Non. Elles sont obligées de payer certains honoraires quand on fait l'inspection du gaz pour en éprouver la pureté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le salaire de \$800 pour le commissaire des étalons est payé au sous-chef, n'est-ce pas ?

M. COSTIGAN : Oui ; il est le commissaire des étalons comme l'ancien commissaire sous le règne de l'honorable député. Cette charge a été créée par les membres de la gauche.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois qu'elle a été créée en 1873. Il me semble que cet item appartient plutôt au gouvernement civil.

M. VAIL : Je ne vois pas du tout pourquoi l'on paye cela ; le sous-chef devrait remplir les devoirs de sa charge.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On a permis cela pendant quelque temps.

Inspection des denrées \$2,700

M. COSTIGAN : Il y a une diminution de \$500 pour l'achat et la distribution, et les échantillons de farine, etc.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pourquoi ces \$200, pour payer l'inspecteur Borradaile pour des travaux se rattachant à ses services ?

M. COSTIGAN : M. Borradaile est un inspecteur du département de l'accise, et lorsqu'il y eut une vacance dans l'île du Prince-Édouard, on transféra ce district à la Nouvelle-Écosse, et l'on en fit une partie de la division dont M. Borradaile est l'inspecteur. Bien que je n'ais pu me rendre à ses désirs et recommander l'augmentation de salaire à laquelle il s'attendait, je dois admettre que l'ouvrage extraordinaire qu'il a fait pendant la dernière année lui donne droit à quelque considération, et j'ai préféré lui

donner \$200 pour les services qu'il a rendus cette année que de lui accorder une augmentation de salaire qui serait une charge permanente.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ceci est pour l'année prochaine.

M. COSTIGAN: Le travail se continue; c'est une compensation pour l'autre année.

M. VAIL: On a augmenté le salaire de M. Borradaile 2 ou 3 fois déjà. J'admets que c'est un bon fonctionnaire; mais son salaire a été augmenté il y a peu de temps encore; et je ne vois pas pourquoi on l'augmenterait davantage.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel est son salaire?

M. COSTIGAN: \$2,200.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Qu'est-ce que ce salaire comparé au salaire des autres inspecteurs?

M. COSTIGAN: Le minimum est de \$1,800; le maximum est de \$2,400.

M. VAIL: Combien y en a-t-il qui reçoivent plus que lui?

M. COSTIGAN: Il y en a quatre, je crois, qui reçoivent \$2,400.

M. VAIL: L'ancien inspecteur, je crois, faisait ce travail, laissant de côté l'île du Prince-Edouard, ce qui ne pouvait être beaucoup pour \$1,600 ou \$1,700. M. Borradaile a été nommé avec un salaire de \$2,200.

M. COSTIGAN: Il y avait un inspecteur à \$1,700 et l'autre à \$1,600, ce qui faisait un total de \$3,300.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comment cela?

M. COSTIGAN: Il y avait un inspecteur pour l'île du Prince-Edouard.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Où est la preuve de cette économie?

M. COSTIGAN: Je cherchais à expliquer ce crédit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre vient de dire que l'on a effectué une économie considérable par rapport à l'inspecteur, attendu que M. Borradaile fait pour \$2,500 un travail qui coûtait \$3,000.

M. COSTIGAN: Ce changement a été fait il y a trois ans.

M. VAIL: Les salaires ne sont pas du tout proportionnés à ceux des autres fonctionnaires de la Nouvelle-Ecosse. En augmentant le salaire de M. Borradaile vous créez du mécontentement parmi les autres employés, et je ne vois pas en vertu de quel principe vous pouvez donner un gros salaire à un employé et le refuser aux autres.

M. COSTIGAN: Je ne veux pas du tout augmenter le salaire de cet employé. Lorsqu'il s'est rendu là-bas il a été entendu qu'il aurait cette augmentation de salaire, attendu qu'il allait remplacer deux fonctionnaires; ce qu'il a fait en réalité pendant les trois dernières années. On lui a voté une somme pour son salaire; elle a été portée à \$2,400, mais elle ne lui a jamais été payée. Je sais très bien que les autres employés seraient mécontents s'il y en avait un qui reçut une augmentation de salaire qui serait refusée aux autres. J'ai cherché à éviter cette cause de mécontentement, et c'est pourquoi j'ai refusé de lui donner une augmentation. Mais nous avons reconnu qu'il a rendu des services importants en dehors de ses devoirs réguliers; c'est pour cela que nous sommes d'avis qu'il devrait avoir ses \$200.

M. VAIL: Il est impossible qu'il ait fait quelque ouvrage en dehors de ses occupations régulières. Si vous donnez à ce fonctionnaire une somme additionnelle de \$200, pourquoi refuseriez-vous une augmentation semblable à l'inspecteur de douanes, par exemple, dont les devoirs sont plus impor-

tants et qui fait beaucoup plus d'ouvrage. On paye les dépenses de ce fonctionnaire partout où il va; c'est une des meilleures positions que le gouvernement puisse donner. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel travail extraordinaire ce fonctionnaire a accompli?

M. COSTIGAN: Il a fait des choses importantes relativement à l'inspection du poisson dans toute la province; il a fait des rapports précieux et recueillis des renseignements qui seront d'une grande valeur pour ceux qui auront à s'occuper de cette question. Il a consulté au delà de 400 employés subalternes.

Falsification des aliments—Pour rencontrer les dépenses déterminées par la loi..... \$20,000

M. COSTIGAN: Il y a ici une augmentation de \$5,000. Cela serait nécessaire pour mettre la loi en opération et la faire respecter avec plus de rigueur. Jusqu'à présent on l'a appliqué dans plusieurs endroits, mais le public s'attend à ce qu'on l'étende à un grand nombre d'autres.

M. WILSON: L'honorable ministre a-t-il divisé le territoire en différentes sections pour y envoyer son inspecteur?

M. COSTIGAN: Dès que le parlement votera les fonds, nous diviserons le territoire.

M. WILSON: Je crois que l'honorable ministre devrait avoir une idée quant à la division du territoire et quant aux dépenses probables, et qu'il devrait savoir dans quelle ville il mettra la loi en vigueur avant de nous demander ce crédit.

M. COSTIGAN: Cette loi est maintenant en opération dans les plus grandes villes du Canada: Montréal, Toronto, Saint-Jean, Halifax et Québec, et nous désirons l'appliquer à London, Hamilton, Winnipeg, Saint-Thomas peut-être, et quelques autres villes plus petites.

Département des affaires des sauvages—Crédit pour compléter le fonds des sauvages..... \$34,938

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comment l'honorable ministre propose-t-il de dépenser cet argent? Doit-il l'employer à inculquer des connaissances constitutionnelles aux jeunes sauvages afin de les rendre aptes à voter?

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a une augmentation de \$2,850. Cette somme doit compléter le fonds des écoles sauvages dans l'Ontario et dans Québec, augmenter les salaires des instituteurs de la Nouvelle-Ecosse, et répondre à d'autres besoins de même nature.

M. MILLS: Comment dépensera-t-on cet argent?

Sir JOHN A. MACDONALD: Par l'entremise des agents des sauvages.

M. MILLS: Il y a eu quelque correspondance, je crois, dans le but de mettre ces écoles sauvages sous le contrôle des départements de l'éducation dans les provinces—tout en laissant au gouvernement le pouvoir que la constitution lui reconnaît—et je crois que c'est un système qui aurait été une amélioration.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ces écoles sont maintenant soumises à l'inspection des inspecteurs provinciaux; mais ce ne sont pas les autorités provinciales qui nomment les instituteurs. Cela impliquerait un changement complet de système.

M. MILLS: Je suis porté à croire que le système des écoles industrielles coûtera très cher, et qu'il ne donnera que peu de résultats.

Sir JOHN A. MACDONALD: Elles ont eu beaucoup de succès aux Etats-Unis et dans certaines parties du Canada.

M. DAWSON: D'après ce que j'ai remarqué, elles ont eu beaucoup de succès dans mon district. Relativement à ces annuités dépendant du traité Robinson, j'aimerais à savoir si l'on a fait quelque progrès dans le but d'obtenir le paiement de la somme considérable qui est due aux sauvages en vertu

de ce traité. On a entretenu une correspondance avec le gouvernement d'Ontario pendant quelques années, et l'on a prétendu que ce gouvernement, ayant les terres et la dette envers les sauvages reposant sur les terres, devrait payer les arriérés. Si l'on mettait cet argent dans les mains du département des sauvages, si on l'employait dans les écoles ou les fermes industrielles pour acheter des instruments agricoles, on ferait beaucoup de bien.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est certainement un malheur pour les sauvages que cette question n'ait pas été réglée. On a insisté auprès du gouvernement local, mais la réponse du gouvernement d'Ontario a été que cet item est un de ceux qu'il faut prendre en considération en réglant les comptes des provinces. J'espère que cela sera réglé avant longtemps.

M. MILLS : Je crois que le gouvernement local nie toute responsabilité et qu'il dit que c'est une dette de l'ancienne province du Canada contractée pour ce qu'on appelle le titre des sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette question n'ayant pas été réglée, l'ancien gouvernement a avancé une somme d'argent considérable, mais la question n'a pas encore été réglée.

M. DAWSON : Le gouvernement d'Ontario a fait une contestation, mais il n'a pas nié complètement.

M. MILLS : Il prétend que c'est une affaire qui regarde l'ancienne province du Canada ; que ce n'est pas une charge sur le sol, mais une obligation comme celle que le gouvernement a acquittée pour éteindre le titre des sauvages plus à l'ouest pour construire le chemin de fer.

M. DAWSON : En vertu du traité Robinson, c'était virtuellement une hypothèque sur la terre.

Pour les sauvages de la Nouvelle-Ecosse en général.. \$8,032

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Voici une augmentation de \$1,000. Quelle en est la cause ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Ceci est un crédit pour ouvrir un chemin et pour construire un pont à l'île de la Chapelle, au Cap-Breton, ce qui, d'après ce qu'on a rapporté, serait très avantageux pour les sauvages du voisinage. L'île de la Chapelle est une réserve très utile aux sauvages. Ils y ont une mission et ils ont vivement demandé ces améliorations.

Sauvages du Nouveau-Brunswick..... \$5,090

Sir JOHN A. MACDONALD : L'augmentation est de \$200. C'est pour permettre au département d'augmenter le salaire de l'agent, M. Craig, de \$100 à \$200 par année, ce qu'il mérite bien, et pour payer \$100 au Rév. M. Cormier, qui visite les sauvages du comté de Kings.

Police à cheval du Nord-Ouest..... \$427,700

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette estimation suppose qu'on emploiera 500 hommes. Il y a une diminution de \$14,600 pour l'entretien ; cette réduction est due principalement à la diminution du coût du transport. Il y a une réduction de \$27,000 pour le fourrage. Les colons récoltent maintenant des quantités considérables d'avoine, et le chemin de fer Canadien du Pacifique fournit des facilités de transport. Le prix du foin est diminué aussi.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si le premier ministre se propose de distribuer ces troupes le long de la frontière, je suppose que les facilités de transport ne diminueront pas beaucoup le coût de l'entretien et du fourrage.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas l'intention de distribuer toutes ces troupes le long de la frontière. Il y aura certaines patrouilles le long de la frontière, mais les forces principales seront stationnées à Regina, qui est un excellent point de situation, et il y aura aussi des troupes à

M. DAWSON

Prince-Albert, Battleford, Calgary, Fort Macleod, et à toutes les autres principales stations. Le coût du combustible et de l'éclairage est augmenté de \$10,000. Cela paraît considérable. Il y a quelques années on pouvait avoir le combustible à une courte distance, mais maintenant on n'a plus cet avantage ; il est à espérer que nous aurons bientôt du charbon. Autrefois, quand l'on se servait de bois on employait la police à le couper. Maintenant cela est impossible ; ensuite le temps des hommes est trop précieux pour qu'on le dépense de cette manière. Je suis heureux de pouvoir dire que tous les vêtements de la police sont maintenant fabriqués en Canada, à l'exception des casques et de quelques petits articles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Où fait-on cela ?

Sir JOHN A. MACDONALD : On obtient les matériaux par soumission, et l'on fait fabriquer les vêtements après avoir demandé des soumissions.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai demandé cela parce qu'autrefois, vu la grande difficulté qu'on avait de trouver de l'ouvrage pour un grand nombre de forçats du pénitencier de Kingston, on a eu l'intention de les employer à faire les vêtements de la police à cheval et les vêtements que l'on distribue aux sauvages. Il a toujours été difficile d'utiliser le travail des forçats, sans faire concurrence au travail des hommes libres ; mais dans le cas des articles qui doivent être fournis par le gouvernement, on peut utiliser ce travail.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est ce que je pense. On a constaté que les vêtements faits dans les pénitenciers ne sont pas assez bons pour les soldats. On ne peut soulever la même objection dans le cas des sauvages.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les sauvages aiment de bons habillements aussi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ils ne sont pas particuliers quant à la forme.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne suis pas disposé à poser des questions au sujet des réductions, mais je crois qu'une réduction sous le rapport des remèdes, des secours médicaux et des dépenses d'hôpital exigent des explications.

Sir JOHN A. MACDONALD : Autrefois, je crois, on achetait les remèdes en vertu d'ordres donnés par les médecins du département. Maintenant tous les remèdes sont sous les soins du Dr. Jukes, médecin d'expérience et de réputation. Il est consacré à ce département, et je crois qu'il a amélioré la qualité des remèdes en même temps qu'il a réduit les dépenses.

Pour dépenses du gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest, y compris les impressions, les chemins, les ponts, les passages d'eau et les secours aux écoles..... \$39,000

M. McLELAN : Voici les détails de cet item. Dépenses de voyage des membres du conseil et des fonctionnaires, \$4,000 ; dépenses probables se rattachant aux élections, \$3,000 ; impressions publiques, \$2,000 ; papeterie, télégrammes et frais de port, \$500 ; chemins, ponts et passages d'eau, \$9,000 ; aide aux écoles, \$6,000 ; arpentages en vertu du chapitre 24 de la 43 Vict., sect. 91, \$2,000 ; Salaire annuel du greffier du conseil, au lieu de la résidence qu'il occupait gratuitement à Battleford, \$500 ; coût du service des malles dans les territoires du Nord-Ouest, \$3,000 ; aviseur légal, \$200 ; salaire annuel de Hugh Richardson, magistrat stipendaire, au lieu de la résidence qu'il occupait gratuitement au siège du gouvernement, \$500 ; Coffres forts, index, livres, registres, papeterie, meubles, éclairage et combustible pour les bureaux d'enregistrement, \$3,000 ; éclairage, combustible et papeterie pour les bureaux de l'assistant shérif, \$300 ; divers, y compris l'entretien des aliénés des territoires du Nord-Ouest dans le pénitencier du

Manitoba, \$500; aide de commis, \$1,000; livres d'enregistrement, \$300; livres du shérif, \$300; loyer du bureau du shérif et des salles pour tenir la cour, \$600; livres de loi, journaux et revues, \$500; combustible à l'hôtel du gouvernement, à la chambre de conseil et au bureau du shérif, éclairage, messagers, etc., \$1,800.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cet item étant important, je serais d'avis qu'on en imprimât les détails.

Pour les dépenses du gouvernement dans le district de Kéwatin \$1,500

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois que depuis l'extension des limites d'Ontario ou la confirmation de ses prétentions à l'angle nord-ouest, au nord de la rivière des Anglais, et depuis que le Manitoba a été agrandi de manière à comprendre les établissements islandais, il n'y a réellement plus d'établissements dans le Kéwatin, et il n'y a pas plus de raison de garder ce territoire comme district séparé que d'avoir la côte du Labrador ou la côte ouest de la baie d'Hudson.

M. DAWSON: Je crois que c'est une question qui admet une différence d'opinion.

Pour la construction des casernes de la police à cheval \$10,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Qu'est-ce que cela?

Sir JOHN A. MACDONALD: Cette somme est requise pour des réparations, des changements et des améliorations aux différents postes de police, particulièrement à Calgary, Battleford et Edmonton.

Exploration des lacs Supérieur et Huron \$18,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelle somme faudra-t-il environ et quel temps faudra-t-il pour terminer cela?

M. McLELAN: Environ deux ans.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Les dépenses seront-elles proportionnées à cela?

M. McLELAN: L'année prochaine et l'année suivante, la dépense sera moindre.

Mise en force de la loi concernant le commerce des liqueurs enivrantes \$20,000

Sir JOHN A. MACDONALD: Ces dépenses sont dues principalement aux nombreuses élections qui ont eu lieu en vertu de la loi Scott.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela comprend-il le paiement des employés préposés à l'octroi des licences fédérales?

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; cela n'a rien à faire avec cela. C'est pour les élections en vertu de la loi Scott.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela n'a rien à faire avec les commissaires des licences?

Sir JOHN A. MACDONALD: Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je suppose que cela coûte \$500 dans chaque comté.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne sais pas le chiffre. Il est très considérable.

Salaires de M. Fabre et dépenses contingentes de son bureau \$2,500

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Combien d'immigrants ce bureau nous a-t-il obtenus, d'après ce que peut nous dire le ministre de l'agriculture?

M. POPE: Cela ne regarde pas mon département.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel département, alors?

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est le secrétaire d'Etat.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il est absent, et je suppose qu'on ne peut obtenir aucun renseignement?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Voici un item que nous pourrions bien retrancher ou laisser de côté pour le moment.

M. MILLS: Nous avons droit d'avoir plus de renseignement sur le sujet et de savoir pourquoi, si ce bureau relève du département du secrétaire d'Etat et non pas du département d'agriculture, nous le conserverions.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Peut-être devriez-vous laisser la question en suspens jusqu'à ce que vous ayez plus de renseignements. Personne ne semble vouloir avoir la responsabilité de la charge.

Sir JOHN A. MACDONALD: Au contraire, je crois que le secrétaire d'Etat a parlé longuement de la question.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois que nous avons eu par l'entremise du secrétaire d'Etat que nous avons eu un immigrant l'année dernière. Je dois dire que j'ai bien peur que les résultats aient été bien maigres au point de vue de l'immigration.

M. MILLS: J'ai cru savoir que ce bureau nous a fait avoir quatre Belges et un Français. Cela représente \$500 par tête.

M. WILSON: Nous avons droit d'avoir quelques renseignements quant à ce bureau.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois réellement que nous devrions avoir des explications touchant la mission de M. Fabre en France. Il y a déjà un certain temps qu'elle dure.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si le secrétaire d'Etat était ici, il aurait pu nous donner ces explications.

M. MILLS: Le premier ministre nous demande de payer \$2,500 à un fonctionnaire qui n'a pas prouvé qu'il ait fait quelque chose. Nous avons eu un débat sur cette question pendant cette session, mais le secrétaire d'Etat n'a pas réussi à donner à la Chambre des renseignements satisfaisants sur le compte de ce fonctionnaire. Il a prouvé, par exemple, qu'il n'a pas travaillé pour son salaire. M. Fabre a visité deux ou trois endroits en France, et il a dit aux gens que nous avons beaucoup de neige en Canada—jusqu'à 40 pieds, je crois.

M. DESJARDINS: Je suis surpris que les députés de la gauche hésitent tant à accorder un crédit de \$2,500 pour établir des relations avec un pays comme la France. Tous ceux qui ont visité l'Europe depuis trois ans ont déclaré unanimement que, n'y eût-il que les renseignements fournis par M. Fabre aux Canadiens qui voyagent en Europe, le pays se rembourserait amplement cette misérable somme. De fait, depuis que M. Fabre est en France, le peuple du continent européen a commencé à apprécier le Canada. Sir Charles Tupper, le haut commissaire, et plusieurs autres hommes éminents, attestent que M. Fabre a fait beaucoup pour favoriser les intérêts du Canada en Europe. Des lettres récentes du révérend M. Labelle disent que son bureau est toujours plein de gens qui vont lui demander des renseignements concernant le Canada. Ensuite, il est toujours prêt à aider nos compatriotes qui parcourent la France et les autres pays d'Europe. Grâce à M. Fabre les hommes d'affaires ont pu communiquer avec des hommes de haute position dans la finance, le commerce et l'industrie en France. Le travail de M. Fabre a été tel pendant les premières années qu'on ne peut le résumer aisément par des chiffres. Cependant, ça été un travail réel.

M. WELLS: L'honorable député nous représente M. Fabre parcourant les rues de Paris avec une paucarte chaque

côté de lui. A tout événement, si M. Fabre est engagé dans un travail de ce genre, pourquoi n'aurions-nous pas quelques renseignements qui nous feraient voir quel succès il a obtenu ?

M. DESJARDINS : Nous ne tenons pas tant à avoir des immigrants de France qu'à établir des relations commerciales avec la France et les autres pays d'Europe. L'honorable député devrait savoir que l'on fait maintenant des efforts pour établir des communications directes entre la France et le Canada, et que déjà on a placé une quantité considérable de capitaux français dans le pays, grâce à M. Fabre. Si l'honorable député de Provencher (M. Royal) était ici il pourrait dire à l'honorable député que des capitalistes français ont placé des fonds considérables dans les territoires du Nord-Ouest, grâce aux renseignements qu'ils ont obtenus à l'agence que nous avons établie à Paris, et que ces messieurs contribueront beaucoup à nous envoyer une classe de colons qu'il est désirable d'avoir. Nous avons le Crédit-Foncier et nous pouvons raisonnablement nous attendre à ce que, grâce aux efforts de M. Fabre, nous ayons bientôt des relations commerciales plus étendues avec la France ; je ne pense pas que nous puissions perdre quelque chose. Il est bien vrai que c'est la France, mais, après tout la France est un pays avec lequel le Canada peut communiquer sans nuire à son crédit, quelle que soit l'opinion des députés de la gauche sur ce point.

M. McLELAN : Outre les renseignements donnés par M. Fabre au peuple français concernant le Canada, je sais qu'il y a beaucoup de Canadiens qui visitent Paris chaque année, et que chaque jour de l'année M. Fabre est appelé à leur donner des renseignements pour leur permettre de continuer leur voyage, et s'il ne faisait que cela, je crois que l'argent serait bien employé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : De qui M. Fabre est-il l'employé en réalité ? Ne reçoit-il pas un salaire du gouvernement local en même temps ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Virtuellement, il est plutôt l'employé du gouvernement local que le nôtre.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est le gouvernement local qui l'a nommé sans doute, et nous contribuons à son salaire afin que ses services puissent être utilisés par le ministre de la marine et des pêcheries, et par le ministre de l'agriculture.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si l'on peut faciliter les relations entre ce pays et la France, je ne suis pas opposé à cela. J'admets avec mon bon ami qui vient de parler que les liens historiques qui ont existé si longtemps entre le Bas-Canada et la France sont de nature à induire certaines personnes à envoyer ici, je ne dirai pas beaucoup d'immigrants—mais des capitaux considérables, et si M. Fabre peut contribuer à cela, je ne suis pas disposé à lui refuser un crédit raisonnable. Mais nous avons droit de savoir jusqu'à quel point il a réussi à introduire les capitaux français dans le pays, et nous n'avons pas eu de renseignements à ce sujet avant le discours de l'honorable député d'Hoche-laga (M. Desjardins). Quand nous arriverons au concours, il sera à désirer que nous ayons plus de détails quant à cet item.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il est très clair que nous devrions inviter M. Fabre à faire un rapport annuel pour nous laisser voir ce qu'il fait pour son salaire.

M. DESJARDINS : M. Fabre a envoyé régulièrement des rapports.

Expédition de la baie d'Hudson..... \$20,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Que va-t-on faire avec cette somme ?

M. WELLS.

M. McLELAN : Le navire est allé là avec de nouveaux observateurs qu'on va y fixer et pour ramener ceux qui y sont déjà. On veut faire l'exploration aussi complète que possible.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quand est-il parti ?

M. McLELAN : Au mois de mai.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre en a-t-il reçu quelques nouvelles ?

M. McLELAN : J'ai reçu des nouvelles parties d'un certain point sur la côte du Labrador. Il n'y a pas moyen de communiquer avec le navire d'ici à son retour.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cela est-il censé compléter l'exploration ?

M. McLELAN : Non. Ce navire sera obligé de faire un nouveau voyage l'an prochain pour ramener ceux qui passeront l'hiver.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A-t-on l'intention de faire trois épreuves comprenant trois saisons ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui ; on verra aussi s'il y a des changements importants dans le climat.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Combien a-t-on établi de stations ?

M. McLELAN : On a établi six stations pendant la dernière saison. On en abandonnera une et l'on se propose d'en garder cinq cet hiver. On aura les observations de deux hivers et de trois étés.

M. DAWSON : L'honorable ministre a-t-il ordonné une exploration du canal de l'Ungava ?

M. McLELAN : On a appelé mon attention sur cette question. Si l'occasion le permet, on fera quelques observations dans le cours de cette saison.

Commis surnuméraires pour préparer des rapports..... \$10,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A-t-on l'intention d'employer le personnel de manière à ce que tous les rapports demandés pendant cette session soient prêts quand le parlement se réunira l'année prochaine, parce qu'il y a beaucoup de rapports qui n'ont pas été produits cette année ?

Sir JOHN A. MACDONALD : L'usage a été de demander de nouveau les rapports qui n'ont pas été produits.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a maintenant environ 100 rapports qui n'ont pas été déposés. Si cette somme de \$10,000 est votée, nous devons nous attendre à ce que les commis soient employés pendant la vacance à les préparer.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Alors, je comprends que si ce crédit de \$10,000 est adopté, nous pourrions espérer avoir tous les rapports demandés à cette session l'année prochaine.

M. MILLS : Si l'on pouvait faire cela, ce serait bien à propos. J'ai demandé de bonne heure dans le mois de février des rapports qui n'ont pas encore été déposés, excepté un qui est mutilé.

Agences commerciales..... \$10,000

M. BOWELL : Voici un item nouveau. Ceci est pour couvrir les dépenses qu'il faudra faire pour avoir des statistiques concernant le commerce du pays.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est un titre curieux.

M. BOWELL : Oui, peut-être.

M. MILLS : Il semble que ces renseignements appartiennent au département du ministre de l'agriculture. On nous a donné sur ce sujet un volume auquel personne ne

peut se fier; tous ceux qui connaissent quelque chose relativement à leur comté ont constaté que ces renseignements ne valent absolument rien.

M. WILSON: Je crois que nous devrions avoir plus de renseignements sur ce sujet, car dans le volume dont on a parlé on ne s'occupe que d'une petite partie du Canada, et il est impossible d'accepter ces données. Dans ces circonstances, il n'est pas raisonnable de demander cette somme.

M. MILLS: Dans ce volume on représente une personne qui lime les scies comme engagée dans le commerce de quincaillerie.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est de la quincaillerie.

M. MILLS: Il est pour le moins extraordinaire de prétendre qu'un vieillard qui gagne dix cents pour aiguiser une scie doit être rangé parmi les manufacturiers du pays, parmi ceux qui sont engagés dans les industries établies par la politique du gouvernement.

Le comité se lève et rapporte progrès.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 1.20 a.m., vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 10 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRÈRES.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose:

Que lorsque cette Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle soit ajournée jusqu'à demain, samedi, à 1.30 p.m., et que les affaires du gouvernement aient la priorité.

La motion est adoptée.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. BLAKE: Avant que l'on passe à l'ordre du jour, je désire réclamer l'indulgence de la Chambre pour un instant relativement à une question personnelle. J'ai trouvé ce matin une partie de la correspondance dont il a plu au chef du gouvernement de parler l'autre jour, et je la soumettrai à la Chambre. J'oserai dire que l'honorable député de Toronto-Est (M. Small) et le premier ministre seront contents de l'avoir, parce que j'ai vu par un journal qu'ils désirent l'avoir. Le 7 mai j'ai reçu la lettre suivante:

55, RUE ELIZABETH,
TORONTO, 6 mai 1885.

A l'honorable M. BLAKE, Ottawa.

MONSIEUR,—Le soussigné vient d'arriver du Bras-Sud établissement de Prince-Albert; il a fait de la culture dans cette région pendant cinq ans. Il a été dans le Nord-Ouest pendant 14 ans; employé aux arpentages pendant 7 ans. J'aimerais beaucoup avoir une entrevue avec vous sur des affaires concernant les agents du gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest, les infamies pratiquées contre les Métis dans les arpentages du C. O. P., et le gaspillage délibéré des provisions et de l'argent par J. A. I. C. Les reporters de journaux m'ont vu ici, mais j'ai l'intention de garder mes renseignements jusqu'à ce que je sois allé aux quaffiers généraux. Je suis un cultivateur ruiné mais habitué aux plus rudes travaux; je n'ai pas d'argent, sans cela je me rendrais directement à Ottawa. Si vous voulez m'envoyer une passe, j'irai vous voir avec le sauvage que j'ai comme témoin. C'est un Sioux que j'ai adopté quand il était jeune enfant. Maintenant, c'est un beau jeune homme et un bon échantillon pour le gouvernement. Il n'y aura pas de troubles

dans l'Ouest si l'on prend note de mon avis. Espérant que vous voudrez bien vous conformer à ma demande,

Je demeure, monsieur,
Votre humble serviteur
J. E. BROWN.

Ce à quoi j'ai répondu ce que le premier ministre a lu. Je suppose qu'il a obtenu l'original de ma lettre et qu'il l'a lu correctement :

OTTAWA, 7 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai votre lettre du 6, et j'étais de fait très heureux d'apprendre de vous tout fait quelconque relatif à l'administration des affaires des Territoires du Nord-Ouest. Je me rendrais volontiers à votre désir au sujet d'une passe pour Ottawa, si la chose était en mon pouvoir, mais je n'ai pas les moyens de me procurer des passes de chemin de fer. Il est possible, bien que la chose soit loin d'être certaine, que je sois à Toronto pendant quelques heures dans une couple de jours, et, si la chose arrive, j'essaierai d'arranger une entrevue avec vous, ou si encore e ne puis y réussir, je pourrai ménager une entrevue avec l'un de mes amis confidentiels, qui prendra note, pour mon oreille seule, de tout ce que vous jugerez à propos de lui communiquer, si cela vous est agréable.

Votre, etc.,

EDWARD BLAKE.

J'ai reçu la réponse que voici :

55, RUE ELIZABETH, 5 a. m.

EDWARD BLAKE, 6c.,

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre qui vient de me parvenir, je dois vous dire que votre ami peut m'envoyer un mot pour fixer l'heure et l'endroit. Je lui donnerai quelques indications qui parleront elles-mêmes. Je crois que je vous ai dit dans ma dernière lettre que j'ai laissé ma demeure sur la Saskatchewan du Sud, Prince-Albert, et après avoir marché 17 jours en raquettes à travers les lacs et les plaines je suis arrivé à Troy avec justement ce qu'il me fallait pour payer mon passage jusqu'à Toronto, \$56.75 et je suis ici sans un sou, pas même un dollar pour payer ma pension. O. F. Miles, A.F., m'a invité à aller chez le Dr. Johnson, rue Bloor, aujourd'hui, et m'a donné une recommandation pour un M. H. B. Proudfoot, arpenteur, Clinton, aussi pour George Rainball, arpenteur de Pembroke, qui s'en vont bientôt faire des arpentages. Maintenant, vous devez observer que si mon nom est accolé à quelqu'une de ces accusations, je ne serai pas employé d'ici à longtemps à ces arpentages. J'espère donc que, pour l'amour de moi vous ne mentionneriez pas mon nom. Vous pouvez facilement faire des recherches et voir si ce que je dis est exact. Si vous pouvez dire un mot pour moi et mon garçon à n'importe quel arpenteur qui part, et je vous en serai très reconnaissant. Espérant que nous aurons bientôt un changement de gouvernement, pour l'avantage de tout le Canada, je demeure votre humble serviteur.

BROWN.

J'ai répondu à cela ;

OTTAWA, 12 mai 1885.

CHER MONSIEUR,—J'ai votre lettre et je demanderai à un ami de vous rencontrer. Je prendrai soin, comme vous le désirez, que l'on ne fasse pas usage de votre nom à votre préjudice. Je ne le révélerai point jusqu'à ce que vous ayez eu toutes les occasions possibles d'obtenir une nomination pour les arpentages de cette année, si vous êtes assez heureux de l'obtenir; mais il n'y aura que peu d'arpentage de fait cette année. Je me ferais un plaisir de vous aider à obtenir de l'emploi si la chose était en mon pouvoir, mais je n'ai aucun moyen de vous aider sous ce rapport.

Avec mes remerciements pour vos bons souhaits,
Je suis votre dévoué,

EDWARD BLAKE.

Je demandai à un ami de voir un de mes amis à Toronto et de le prier d'avoir une entrevue avec M. Brown, et mon ami a reçu de mon ami de Toronto une lettre dont je lirai la partie qui a rapport à cette affaire :

TORONTO, 23 mai 1885.

MON CHER,—J'ai fait surveiller Brown, je l'ai vu aujourd'hui deux fois, et je suis arrivé à la conclusion qu'il cherche à se servir deux partis et va tirer le plus possible de chacun d'eux. Il a cherché à voir sir John et il prétend que celui-ci a consenti à le nommer détectif du gouvernement avec un salaire de \$1,200 par année pour le faire promener dans le Nord-Ouest avec un cheval et une voiture, etc. Il dit qu'il attend maintenant un télégramme d'Ottawa et qu'il est pour avoir de l'argent pour payer ses dépenses jusqu'à Elkhorn. Il m'a montré une lettre qu'il a reçue de Small, disant qu'il lui avait envoyé un exemplaire de la loi des "nominatees" et lui demandant s'il avait des copies des lettres qu'il avait envoyées à M. Blake, ajoutant qu'il aimait à les voir. Il dit qu'il n'a pas envoyé ces copies. J'avais un ami avec moi à chacune de ses entrevues. Je suis porté à croire que son sauvage est celui qu'on a exposé longtemps dans une fenêtre de la rue King et qu'on offrait de louer pour des expositions publiques. Il dit qu'il veut vendre ses renseignements au parti qu'il lui paiera, et il dit que son prix, argent comptant, est \$1,200; sur réception de cette somme son avocat remettra les documents. Cet homme a l'air dur et il est certainement opiniâtre. Je sais qu'il a reçu une bonne instruction, qu'il a du talent et beaucoup

d'adresse. Si j'apprends quelque chose d'important je vous le communiquerai.

Ensuite il est question d'une affaire politique, et la lettre ajoute :

J'ai été interrompu à cet endroit de ma lettre et je n'ai pas eu le temps de m'asseoir pour écrire des lettres ou autre chose. Brown ne s'est pas montré lundi soir ; considérant que c'était un jour de fête je ne croyais pas qu'il fût probable qu'il fût en état de se montrer. Je ne l'ai pas vu depuis. Je crois qu'il voit peu de chance de faire de l'argent, et mon opinion, ainsi que celle de ceux qui l'ont vu, c'est que c'est une espèce de pique-assiette.

Je dirai seulement à l'honorable député de Toronto-Est que le plus court chemin est le meilleur, et que s'il voulait voir les lettres de Brown il n'avait qu'à me les demander ; je me serais fait un plaisir de les lui donner.

M. MILLS : Je désire signaler à l'attention de la Chambre certaines paroles que l'honorable député de Provencher (M. Royal) a mises dans la dépêche qu'il dit que j'ai écrite le 16 de mars, paroles qui ne s'y trouvent pas. Les paroles mêmes de la dépêche sont contenues dans la dépêche au lieutenant-gouverneur, et sont celles qui ont été lues par le premier ministre lorsqu'il a parlé de cette question :

Il n'est pas nécessaire de rechercher les personnes qui ont des réclamations. Si elles s'occupent de leurs intérêts, elles se présenteront elles-mêmes pour établir leur réclamation.

L'honorable député de Provencher prétendant citer cette dépêche a lu ce qui suit :

Il est parfaitement inutile de chercher les personnes qui peuvent avoir des griefs ou des réclamations contre le gouvernement. Qu'elles s'avancent et qu'elles exposent leurs réclamations.

L'honorable député devrait être en état de dire comment il a pu trouver de telles paroles dans une dépêche quelconque venant de moi.

M. ROYAL : Sans doute la grammaire anglaise de l'honorable député est plus correcte que la mienne et je suis bien prêt à reconnaître cela. Je ne suis pas prêt à dire si j'ai cité exactement le document l'autre soir ; mais j'en ai certainement donné le sens et la portée.

M. MILLS : Ce n'en est ni le sens ni la portée.

M. ROYAL : Jusqu'à présent je n'ai pas eu occasion de voir les épreuves des *Débats*. Si je vois que j'ai cité quelque extrait dans un autre langage que le langage officiel ou que le langage dans lequel cet extrait est écrit, je ferai certainement l'amendement dans l'édition révisée.

M. MACKINTOSH : Comme je vois que l'honorable député de Brant-Nord (M. Sommerville) est à son siège, je crois qu'il n'est que juste pour moi et pour le parti auquel j'appartiens, d'appeler l'attention de la Chambre sur les remarques qu'il a faites hier en mon absence, remarques que je n'avais aucunement provoquées et qui ont été dictées, j'en suis certain, par un sentiment que je n'entretiens pas personnellement contre l'honorable député. L'honorable député a dit :

L'histoire du *Citizen* d'Ottawa offre le sujet d'une longue discussion. La carrière du *Citizen* d'Ottawa a présenté bien des variations pendant quelques années. Pendant un certain temps il a été, je crois, la propriété d'un ministre de la couronne, en vertu d'une hypothèque ; à une autre époque, il a été la propriété du shérif ; dans un autre temps il a été la propriété du percepteur des taxes de la cité d'Ottawa ; et je crois qu'il n'existe, comme le prouvent les documents publiés, que grâce aux miettes qui tombent de la table du gouvernement et qu'il est toujours prêt à ramasser. Et l'histoire du directeur de ce journal nous offre aussi plusieurs causes d'étonnement. Nous savons que ce journaliste puriste est connu par tout le Canada comme courtier de contrats, depuis surtout qu'il a obtenu des fonds considérables en vertu du célèbre contrat Whitehead. Je dis qu'il est le dernier homme et que son journal est le dernier journal qui devraient accuser un membre de cette Chambre d'être un lâche et un espion.

Je puis dire que pendant trois ans à venir au mois de septembre dernier, je n'ai eu rien à faire avec la rédaction du *Citizen* d'Ottawa, mais depuis le mois de septembre, je suis attaché à la rédaction de ce journal avec l'entente que pendant la session on ne doit pas s'attendre à ce que je donne

M. BLAKE

des articles concernant les membres de la Chambre des Communes.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

M. MACKINTOSH : Je dis à l'honorable député que je n'ai jamais donné un article dirigé contre un membre de la Chambre personnellement depuis que je suis moi-même membre de la Chambre. L'honorable député de Brant-Nord (M. Sommerville) a jugé à propos de faire une attaque personnelle contre moi et de répéter une vieille accusation. Il y a deux ans j'ai défié les députés de l'opposition d'établir que j'aie jamais réalisé ces sommes énormes dont ils parlaient en la manière qu'ils dénonçaient ; j'ai réfuté ces accusations dans différentes élections dans différents comtés ; je m'en suis lavé aux yeux de mes commettants, qui ont approuvé ma conduite. Au mois de janvier dernier l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a jugé à propos d'aller dans le comté de Lennox et de m'y attaquer dans une assemblée publique. J'ai réfuté complètement ces accusations. J'ai dit au peuple que, ayant pleinement conscience que je n'avais rien fait de mal, je renouvellerais ces transactions dans des circonstances analogues. Je n'ai rien à regretter dans toutes mes transactions. Je n'ai jamais reçu du gouvernement une seule faveur qu'il n'aurait pas pu donner à un autre membre de la Chambre. Je n'ai jamais approché le gouvernement, directement ou indirectement, de quelque manière qui ne pourrait pas supporter l'enquête la plus minutieuse. J'ai soumis toute la cause à mes commettants de la ville d'Ottawa et j'ai été réélu maire d'année en année. Ces messieurs croient qu'ils peuvent me déconcerter en formulant ces accusations, mais je suis prêt à les rencontrer ; je suis prêt à soumettre ma conduite en même temps que la conduite de ces messieurs ; je suis confiant dans la justice de ma cause. Que les députés de la gauche se rappellent que le seul courtier de contrats que nous ayons eu en ce parlement a été l'Orateur de la Chambre des Communes, sous l'administration Mackenzie ; et qu'ils se rappellent qu'un autre député, membre de cette administration, a été obligé de renoncer à son siège parce qu'il partageait les profits d'un contrat avec le gouvernement ; qu'il est retourné devant ses électeurs et qu'il a été battu. Ces messieurs devraient se rappeler ces choses avant de m'attaquer chaque année, comme ils le font. Je n'ai peur ni du plus petit ni du plus gros, ni du plus léger ni du plus lourd de ces messieurs de la gauche. Je suis prêt à me défendre en toute occasion contre leurs calomnies. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a l'air content. Il a bien peu raison d'être content ; il n'a pas raison d'être fier d'un député de son parti qui, après les explications que j'ai données il y a deux ans, après avoir entendu le défi que j'ai porté, se lève en cette Chambre en mon absence et fait ces insinuations contre moi. Je suis prêt à répondre à ces accusations devant mes commettants. Que n'importe lequel de ces messieurs accepte mon défi ; que le meilleur homme parmi eux donne sa démission et je donnerai la mienne ; qu'il vienne se présenter contre moi dans mon comté, et nous ferons la lutte contre toutes les accusations qu'on formulera contre moi.

M. VAIL : Ecoutez, écoutez.

M. MACKINTOSH : L'honorable député de Digby se rappelle sans doute qu'il a abandonné son mandat et qu'il a été battu.

Il y avait trois ans que j'étais au service de la ville d'Ottawa en parlement lorsqu'on fit une assemblée publique à laquelle assistaient des conservateurs et des réformistes ; on adopta la résolution suivante à cette assemblée :

Que cette assemblée publique des contribuables d'Ottawa offre à M. O. H. Mackintosh, maire d'Ottawa, ses sincères remerciements pour la manière habile, impartiale et strictement honnête dont on a administré les affaires de la corporation pendant les trois années qu'il a passées comme maire de la capitale.

Il y avait parmi les personnes qui ont proposé la résolution les échevins Masson et Jamieson, deux réformistes

éminents, et M. Henry Bate un autre réformiste éminent. Subséquentement, à une réunion du conseil de ville il fut résolu :

Que les membres du conseil expriment par les présentes leur approbation sans réserves de la manière judicieuse dont Son Honneur le maire Mackintosh a administré les affaires de la capitale fédérale pendant les trois dernières années, et leur désir de rendre témoignage à l'honnêteté, l'impartialité et l'habileté par lesquelles il s'est distingué dans l'accomplissement des devoirs de la position responsable à laquelle les électeurs l'avaient élevé.

Une des personnes qui proposaient cette résolution était le Dr St. Jean, candidat réformiste en 1882, qui, de fait, me fit la lutte après l'adoption de cette résolution en 1882.

Il y avait aussi parmi ces personnes les échevins Masson et O'Leary, deux réformistes déclarés de cette ville. Cependant, bien que j'aie été jugé par mes pairs, bien que mes commettants aient rendu leur verdict; parce qu'un journal a réformé un article que je n'ai ni écrit ni inspiré, et que je n'avais pas même lu alors, l'honorable député répète des calomnies et des accusations qui sont devenues surannées. L'honorable député a parlé d'un journal qui serait la propriété d'un ministre de la couronne en vertu d'une hypothèque. Je ne sache pas qu'un seul ministre de la couronne ait jamais eu depuis que je suis attaché au *Citizen*—et je puis même dire presque positivement que jamais un ministre de la couronne n'a eu une hypothèque ou même la valeur d'un dollar d'intérêt dans les stocks de la compagnie du *Citizen*. Si la prétention de l'honorable député de Brant-Nord est exacte, s'il a raison de dire que nous, les éditeurs ou les directeurs de journaux conservateurs, nous pouvons aller dans les départements de jour en jour, de semaine en semaine, et obtenir du gouvernement des sommes d'argent considérables, comment se fait-il que le *Citizen d'Ottawa*—que je contrôle d'après lui—soit dans le malheureux état où il dit qu'il est et qu'il a été si longtemps? Comment peut-il concilier sa première assertion avec l'assertion qu'il fait en disant que le *Citizen d'Ottawa* est *in extremis*. Si le journal est dans cet état, nous avons la preuve formelle que le gouvernement n'a pas traité avec générosité ou au moins avec une générosité suffisante les journaux qui l'appuient. Je n'ai jamais demandé une faveur d'une nature blâmable au gouvernement, directement ou indirectement, et je défie tous les députés de l'opposition—et n'importe lequel d'entre eux individuellement—de prouver que depuis mon entrée en parlement je me sois rendu coupable de quelque action qui puisse ternir mon écusson comme homme politique ou faire rougir de honte mes commettants. Tant que les députés de la gauche peuvent attaquer ma conduite parlementaire, il est injuste de la part de l'honorable député de Brant-Nord de m'attaquer de la sorte. Je n'ai pas donné d'attention aux accusations que les journaux ont répandues contre moi, et mon temps est trop précieux pour que je l'emploie à écrire des articles même sur le compte du député de Brant-Nord. Je me suis efforcé de vivre dans des termes d'amitié avec les membres de la Chambre. Je n'ai jamais écrit un seul article relativement à eux. Quand j'ai quelque chose à dire à l'un d'eux, je le lui dis en face.

M. BLAKE: Comme l'honorable député a fait allusion à moi, je dirai que j'ai mentionné les faits qui le rattachent au contrat des impressions, et que j'ai l'intention de rappeler ces faits de temps à autre. Avant que l'honorable député mette à effet son intention de renouveler l'opération, je lui conseillerai donc d'étudier la loi destinée à mieux prévenir la fraude relativement aux contrats qui entraînent des dépenses publiques, loi qui a été passée depuis cette dernière transaction à laquelle l'honorable député a fait allusion.

M. MACKINTOSH: Je puis être disposé à prendre en considération l'avis de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), en tant qu'il repose sur une disposition statutaire. Mais s'il ne me donne que son opinion de partisan politique, je suis le dernier homme à qui il peut la faire

accepter. L'honorable député ne doit pas s'imaginer que j'ignorais cette loi relativement à la fraude. J'ai dit que dans des circonstances analogues, si j'étais simple particulier, je ferais la même chose; et puisqu'il parle du contrat des impressions, qu'il me permette de lui rappeler que le *Free Press d'Ottawa*, après la déclaration volontaire que j'ai faite tout à fait spontanément, parce que je n'avais rien fait dont je pusse rougir, a dit dans son numéro du 29 janvier 1880 :

Nous publions aujourd'hui le témoignage de M. Mackintosh dans la cause de Boyle *vs. The Globe* et les explications qu'il a données, corroborées par M. Roger, semblent mettre sous un jour différent l'affaire du contrat des impressions en tant qu'il s'agit de M. Mackintosh. Il appert par le témoignage de M. Mackintosh que quelques semaines avant que les soumissions eussent été reçues, MM. MacLean, Roger et Oie firent un arrangement avec lui par lequel il s'engagea à ne pas chercher à les empêcher d'obtenir les impressions du parlement. M. Mackintosh se joignit à eux et sa part d'intérêt devrait être réglée proportionnellement au contrat s'il leur était accordé. Cet arrangement, paraît-il, fut exécuté, et MM. MacLean, Roger et Oie achetèrent définitivement les intérêts de M. Mackintosh, et non pas sa soumission, comme on l'avait toujours compris jusqu'à présent. La preuve semble exonérer M. Mackintosh des accusations qu'on a portées jusqu'à présent, et nous croyons qu'il n'est que juste que nous représentions la position de M. Mackintosh avec équité; nous ne désirons faire de tort à personne, ni représenter les faits de manière à nuire à quelqu'une des parties plus directement intéressées.

M. VAIL: L'honorable député, pour une raison ou pour une autre, a jugé convenable de mentionner mon nom dans ce débat. Il a dit que j'étais un imprimeur de contrats; je n'ai été un imprimeur de contrats en aucune manière.

Un DÉPUTÉ: Un courtier de contrat.

M. VAIL: Je n'ai pas été un courtier de contrat. Je n'avais rien à faire avec les impressions, et je n'ai jamais, ni du gouvernement, ni de qui que ce soit, eu un seul dollar, directement ou indirectement, par suite d'aucuns contrats d'impression. Je ne sais pas pourquoi l'honorable député a voulu traîner mon nom dans le débat, si ce n'est pour m'abaisser à son rang.

M. SOMERVILLE (Brant): D'après ce que l'honorable député d'Ottawa a dit on lui a fait une injustice, en lui attribuant la paternité de l'article dont il a été question en cette Chambre, hier. Je suis heureux de savoir que l'honorable député d'Ottawa est en état de dire que ce n'est que pendant certaines saisons de l'année qu'il est le rédacteur du *Citizen d'Ottawa*—que pendant la session du parlement, la plus importante des saisons de l'année, lorsque les discussions les plus importantes ont lieu, il abandonne le fauteuil éditorial. Tout de même il est le rédacteur responsable du journal, et on doit le tenir responsable de ce qui paraît dans ce journal. Je ne vois pas comment il peut échapper à la responsabilité de ce qui paraît dans le *Citizen*. L'honorable député d'Ottawa, le rédacteur du *Citizen d'Ottawa*, a le droit de dire ce qu'il croit devoir dire sur le compte du député de Brant-Nord, et de critiquer les actes des représentants du peuple. Je suis heureux de savoir que l'honorable député d'Ottawa a conscience de son innocence dans ces choses qui sont devenues du domaine historique, que l'on a renvoyées aux cours et que les juges du pays ont eu à prendre connaissance, mais je crois qu'ils faudra plus que cette conscience de son innocence pour convaincre le pays qu'il n'a pas fait le commerce des contrats quand il s'est agi de donner les contrats d'impression il y a quelques années. Je ne dirai rien de plus, si ce n'est que tout député qui vient ici représenter un comté a un devoir à remplir, et que dans l'accomplissement de ce devoir, il ne doit pas s'occuper des reproches ou des éloges des journaux, quelle que soit la politique de ces journaux. Il y a trop longtemps que je vois la presse conservatrice du pays insulter les réformistes pour que je fasse attention à ce que peut dire le *Citizen d'Ottawa* ou tout autre journal conservateur. Tous les députés de l'opposition qui font leur devoir doivent s'attendre à être censurés par les organes du gouvernement. Je m'attendais à cela, et j'aurais été quelque peu désappointé si je n'avais

pas été traité de la sorte. Je n'ai donc rien à dire à ce sujet. Quant à la position particulière du *Citizen* d'Ottawa, je dois dire que je viens de recevoir une note dans laquelle on m'informe qu'il appartient à présent aux percepteurs de taxes. Cela corrobore l'assertion que j'ai faite hier et explique l'indignation de l'honorable député d'Ottawa. L'honorable député prétend que la pauvreté du *Citizen* indique qu'il ne reçoit pas une grande part du patronage officiel, mais dans mon opinion, cela établit la vérité du vieil adage, qui dit " que le bien mal acquis ne profite jamais." Je dis que ces journaux conservateurs ne peuvent espérer prospérer ou faire de l'argent tant qu'ils vivront comme ils le font, avec les miettes de la table du gouvernement. Je dis qu'aucun homme qui dirige un journal dans ces conditions et qui a besoin des offrandes du gouvernement ne peut conduire un journal impartial dans les intérêts du public.

Quelques DÉPUTÉS : Oh ! oh ! à l'ordre !

M. SOMMERVILLE : Je sais que je dis des choses bien désagréables à quelques députés, mais c'est la simple vérité, et je suppose que je suis ici pour dire la vérité.

M. MACKINTOSH : Je ne voulais rien dire de personnel contre l'honorable député de Digby (M. Vail), mais il m'a interrompu, pendant que je parlais.

M. VAIL : Non, je ne crois pas.

M. MACKINTOSH : Je crois que l'honorable député m'a interrompu, et j'ai alors appelé l'attention sur le fait que la compagnie d'imprimerie de Halifax, la compagnie du *Citizen* de Halifax, avait reçu \$25,000 du gouvernement dont il était un des partisans. M. Jones, de Halifax, était membre de cette compagnie, et l'honorable député de Digby lui-même y appartenait. J'ai rappelé qu'il a été forcé de renoncer à son mandat à cause de cela et qu'il a été défait lorsqu'il est revenu devant ses commettants. Ce que dit l'honorable député de Brant-Nord (M. Somerville) au sujet du *Citizen* d'Ottawa m'importe peu ; mais je crois qu'il se trompe dans ce qu'il dit au sujet des percepteurs de taxes. Je ne sais pas où il puise ses renseignements, mais même s'ils sont vrais, le fait qu'un journal est *in extremis* ne prouve pas absolument qu'il reçoit des faveurs du gouvernement. Le *Citizen* a reçu peu de faveurs du gouvernement ; il se tire d'affaires lui-même, et ainsi la prétention de l'honorable député que c'est un organe subventionné tombe d'elle-même. Ce que l'honorable député dit de moi-même m'est absolument indifférent. Des hommes qui lui sont bien supérieurs, des hommes beaucoup plus profonds que lui, ou au moins aussi profonds que lui ; des hommes plus capables que lui ou au moins aussi capables que lui ; des hommes plus rusés ou au moins aussi rusés que lui ; des hommes plus honnêtes ou au moins aussi honnêtes que lui, m'ont attaqué maintes et maintes fois, et quel a été le résultat ?

M. L'ORATEUR : Je crois que c'est aller assez loin.

M. MACKINTOSH : J'ai dit tout ce que je voulais dire, et je regrette seulement qu'on m'ait forcé à dire quelque chose.

Quelques DÉPUTÉS : M. l'Orateur.....

M. L'ORATEUR : C'est une question personnelle qui est allé trop loin déjà. Passons à l'ordre du jour.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois qu'on a donné beaucoup trop de latitude à l'honorable député d'Ottawa. Il a lancé des injures comme " courtier de contrats " à mon honorable ami de Digby sans la moindre justification. Toutefois, M. l'Orateur, je me lève pour appeler l'attention sur une question plus importante qui regarde l'honorable député de Cardwell (M. White), lequel, si je ne me trompe pas, est président du comité des *Débats*. Je remarque que le rapport du 8 juillet ne contient pas un seul mot touchant

M. SOMERVILLE (Brant)

la discussion considérable qui a eu lieu à l'ajournement. Il me semble qu'il devrait y avoir quelque règlement sous ce rapport. Quelques fois il se fait des assertions de quelque importance sur une motion d'ajournement. En cette circonstance mon honorable ami de Marquette (M. Watson) et quelques autres ont dit des choses d'une certaine importance, et je ne comprends pas pourquoi les reporters des *Débats* condenseraient dans une seule ligne une discussion qui à ma connaissance a duré 20 ou 25 minutes. Je ne désire pas que les *Débats*, qui sont déjà volumineux, soient allongés inutilement ; mais les membres de cette Chambre qui prennent part aux discussions devraient savoir si ce qu'ils disent sera rapporté. En toute autre occasion cependant on a donné un sommaire de ce qui s'est passé, et très souvent il est nécessaire qu'il en soit ainsi. Dans ce cas toute la discussion a été retranchée, et je crois qu'on n'aurait pas dû la retrancher.

M. WHITE (Cardwell) : Je ne sais pas si l'honorable député, en parlant de moi comme président du comité des *Débats*, insinue que je suis responsable de cette omission.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non, non. J'ai soumis la chose à votre attention.

M. WHITE (Cardwell) : Tout ce que j'ai à dire, c'est que les sténographes ont reçu ordre de tout rapporter *verbatim*, et s'ils ne le font pas, ils devraient le faire. J'admets que je n'ai pas vu cela. Je ne surveille aucunement le rapport, et je serais désolé d'avoir à le surveiller.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne reproche rien à l'honorable député ; mais comme il est le président du comité, j'ai cru devoir lui signaler une omission considérable.

M. WHITE (Hastings) : Si nous n'avions pas de *Débats*, nous aurions des discours moins longs et une session plus courte. Je crois que les membres de cette Chambre seraient bien contents si nous abolissions complètement les *Débats*.

LE TRAITÉ DE WASHINGTON.

M. WELDON : Ayant que l'on passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir quand le gouvernement déposera la correspondance et les télégrammes concernant les pêcheries.

M. BOWELL : Je crois que nous serons capables de déposer tous les télégrammes, excepté une lettre à 6 heures. J'ai eu tous les télégrammes aujourd'hui, mais en les examinant j'ai constaté qu'un document important avait été omis de la liste, et je l'ai renvoyée au bureau du sous-ministre pour qu'il la complète.

M. BLAKE : L'honorable ministre pourra-t-il déposer sur le bureau les documents se rattachant à la réglementation du transport, l'ordre abolissant la liberté du transport dans les ports des États-Unis, en vertu de l'article 30 ?

M. BOWELL : Je ne l'ai pas encore reçu. En voyant l'avis dans les journaux, j'ai donné ordre au commissaire des douanes de demander immédiatement, par télégramme, une copie exacte de cet ordre. Comme je ne croyais pas prudent d'agir en vertu d'une copie publiée dans un journal ; depuis j'en ai reçu une copie d'un des expéditeurs de l'Ouest, M. Beatty, de la ligne Beatty. Je ne puis déposer cela sur le bureau de la Chambre avant d'avoir constaté quel sera l'effet de cet ordre par rapport à quelques dispositions antérieures.

M. BLAKE : J'allais signaler cela à l'attention de l'honorable ministre. Je suppose qu'il a une copie authentique du règlement que celui-ci annule, nous l'avons vu dans les journaux—exactement, sans doute—mais nous aimerions à avoir une copie officielle. Ce règlement semble un règlement de 1884, mais de fait c'est une complication des règlements douaniers des États-Unis adoptés vers l'époque de la confirmation du traité de Washington. Il est très important que nous l'ayons, sans cela, il est impossible pour la Chambre

de comprendre l'effet de cet ordre ; mais si nous l'avions, ça serait très aisé. Je crois qu'il va avoir un effet beaucoup plus sérieux que le pensait le premier ministre quand il a parlé l'autre jour.

M. BOWELL : Le point que l'honorable député me signale m'avait frappé, et immédiatement après avoir lu la dernière circulaire et l'avoir comparée aux dispositions du traité de Washington, j'ai donné ordre à un commis du département d'aller d'abord au bureau en loi de la couronne—car malheureusement, nous ne l'avions pas dans notre département—et ensuite d'aller faire des recherches à la bibliothèque et de prendre tous les moyens possibles d'obtenir l'ordre dont l'honorable député parle, car il me semblait impossible de connaître toute la portée du dernier ordre sans celui-là. Naturellement cela prend quelques jours, mais on n'a pas perdu de temps. Dès que l'ordre a paru dans les journaux nous avons pris les moyens de nous procurer le document.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Phares et services des côtes \$549,990

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre de la marine a promis de donner des explications sur des points signalés à son attention par l'honorable député de Prince-Edouard (M. Platt).

M. McLELAN : Relativement aux phares de Weller's Bay, je puis dire qu'une barre de sable se forme sur la pointe et que l'on ne peut placer de lumière permanemment tant que cela ne cessera pas.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On a appelé l'attention de l'honorable ministre sur une pratique qui menace de dégénérer en abus. Les gardiens de phares louent leur position à des personnes qu'ils emploient à des salaires disproportionnés. On a fait des déclarations à ce sujet et l'honorable député de Prince-Edouard a signalé le cas d'un homme employé comme assistant qui a rapporté au département qu'il se faisait du spéculat par rapport aux provisions. L'honorable ministre a promis des renseignements à ce sujet.

M. McLELAN : Une enquête a eu lieu, on a constaté que dans un cas le fonctionnaire nommé par le gouvernement avait fait faire son ouvrage par une autre personne sous la sanction du département. Lorsque l'attention du département fut appelée là-dessus, la personne démise accusa le gardien du phare de péculat. On a averti le fonctionnaire qu'il lui faut s'occuper du phare lui-même ou bien donner sa démission.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On a demandé à l'honorable ministre de produire les documents qu'il a touchant cette affaire. L'honorable ministre a-t-il ces documents avec lui.

M. McLELAN : Je n'ai pas compris cela. Toutefois, je puis en envoyer des copies à l'honorable député.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je comprends alors que la pratique d'affermir l'ouvrage—je ne parle pas de l'emploi des membres de leur famille—est contraire aux règlements du département ?

M. McLELAN : Oui.

VOIES ET MOYENS—CONCOURS.

La Chambre se forme en comité pour considérer les résolutions rapportées du comité des voies et moyens le 3 mars dernier et le 9 juillet, ces dernières devant prendre effet le 6e jour du présent mois de juillet.

M. BOWELL : L'item relatif aux étiquettes devrait être amendé en rayant les mots de couleur. Je vois qu'il s'élève déjà une difficulté quant aux mots "étiquettes de couleur" parmi ceux qui ne comprennent pas le sens technique du terme. Ils croient qu'ils s'appliquent à toutes étiquettes imprimées sur du papier de couleur, mais cela n'est pas l'intention de la loi. Je propose donc que les mots "de couleur" soient rayés.

La résolution est adoptée telle qu'amendée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai demandé à l'honorable ministre d'obtenir quelques renseignements quant à la quantité de spiritueux qu'on vient de sortir des entrepôts dans certains endroits, et particulièrement dans Québec. L'honorable ministre m'a promis de s'assurer de cela.

M. BOWELL : Je n'ai pas été capable de m'assurer de cela encore. Je donnerai les détails à l'honorable député demain, ou lorsque le bill sera devant la Chambre.

Les résolutions sont lues pour la deuxième fois et adoptées.

M. BOWELL : Je demande la permission de déposer un bill (n° 157) pour amender la loi concernant les douanes et l'accise.

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

SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que les résolutions rapportées en comité général pour accorder de nouveaux subsides y mentionnés pour construire des chemins de fer soient lues pour la deuxième fois.

M. LAURIER : L'honorable ministre devrait donner quelques renseignements à ce sujet.

Sir HECTOR LANGEVIN : Un député m'a demandé quelques renseignements concernant les travaux accomplis par la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc sur la ligne de la rive Nord depuis qu'elle l'a acquise. Naturellement, je ne puis donner les chiffres exacts, mais je donnerai un état général. On a dépensé sur le chemin et en construction jusqu'au 31 décembre 1884, \$4,936,000, et jusqu'au 31 avril 1883, \$4,759,000; la différence, \$177,000, étant les dépenses faites sous ce chef. On a dépensé pour le matériel roulant une somme très faible, \$300 ou \$400; pour les machines, jusqu'au 31 décembre 1884, \$39,324, et jusqu'au 31 avril 1883, \$32,186, la différence étant d'environ \$7,000; pour les meubles, quelques centaines de piastres, soit, en tout, \$7,679. On a payé à la ville de Québec, à cause de la propriété du havre du Palais, \$30,000; on a payé pour le prolongement Jacques-Cartier, \$150,000; pour le matériel en mains, \$25,000; divers, \$19,000. Toutes ces sommes réunies à celle de \$250,000 à être payées pour les actions, forment au delà de \$500,000. Cela ne comprend pas l'intérêt sur la somme payée pour le capital et les autres dépenses. Quant aux améliorations à faire au chemin, je ne puis donner les chiffres précis, mais je dirai quels sont les arrangements que l'on a l'intention de faire en général. A Québec, il y aura un élévateur ou deux sur le havre, et il faudra sans doute prolonger la ligne jusqu'à la chaussée, afin de donner des facilités de communications entre le havre du Palais et les bassins. Naturellement, il faudra à part de cela, des voies d'évitement et d'autres commodités propres à une tête de ligne. Il faudra aussi remplacer un certain nombre de ponts de bois par des ponts de fer, et en général, il faudra mettre la ligne sur un pied d'égalité avec le reste du chemin. Cela coûtera à peu près la somme que j'ai mentionnée à la Chambre l'autre jour, lorsque j'ai déposé les résolutions.

M. LAURIER : L'honorable ministre a dit l'autre jour que la compagnie avait dépensé au-delà de \$250,000 en améliorations, et il a promis de donner des détails. Ils ne l'ont pas fait.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui, je l'ai fait. Les frais des constructions sur la ligne sont d'environ \$180,000, et il y a les sommes que j'ai mentionnées, ce qui fait le plein montant.

M. LAURIER : J'ai à peine besoin de dire à la Chambre que, ayant l'honneur d'être un des représentants de la ville de Québec, je m'intéresse profondément à la question qui est devant nous, mais j'ai cru préférable dans les circonstances d'attendre tous les détails que le gouvernement devait nous donner sur sa politique avant d'offrir à la Chambre les observations que j'ai à faire sur le sujet. Laissant de côté cette partie de la résolution qui accorde un subside de Edmundston à la Rivière-du-Loup, ce qui, vu les propositions subséquentes, est d'importance secondaire. Je dois dire que les résolutions établissent deux choses. D'abord, elles démontrent que le gouvernement n'est arrivé à aucune conclusion, à aucune décision quelconque, quant à l'idée qu'il annonçait au commencement de la session de faire de Québec le terminus d'été du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pendant les douze mois qui se sont écoulés depuis la clôture de la dernière session, le gouvernement qui avait assumé le pouvoir, en vertu de l'acte, de régler cette question, n'a pu arriver à aucune décision. Il est vrai qu'à la dernière session le gouvernement a assumé le pouvoir, en égard à la politique qui, disait-il, était essentiellement la sienne, et consistait à faire du port de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien, de pourvoir à l'organisation d'une compagnie, s'il ne pouvait amener la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ou celle du Grand-Tronc à une entente relativement à l'achat de la ligne de Montréal à Québec. Il n'a encore rien fait. Cette année il a assumé exactement les mêmes pouvoirs. Il ne s'engage à rien de déterminé, mais il demande que les pouvoirs qui lui ont été donnés l'an dernier pour accomplir cet objet, et qui sont maintenant écoulés, lui soient accordés de nouveau pendant une période de deux mois à partir de la clôture de la session ; c'est-à-dire que si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et celle du Grand-Tronc ne s'entendent point pour l'achat du chemin de fer de la rive Nord, le gouvernement puisse organiser une compagnie pour la même fin. Vous allez peut-être demander : Ce projet va-t-il cette année être exécuté ? Va-t-il rester lettre morte dans les statuts, d'après l'expression dont s'est servi l'autre jour l'honorable ministre, ou va-t-il avoir un effet tangible ? Je dis que peu importe ce que fera le gouvernement. Par sa résolution subséquente relativement au chemin de fer de la ligne courte il a porté un coup fatal à sa prétendue politique consistant à faire du port de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien, comme je vais le démontrer dans quelques instants. Il a fait un choix relativement au chemin de fer destiné à relier Montréal aux ports de mer des provinces maritimes par la ligne la plus courte et la meilleure. Il n'a pu arriver à une conclusion quant à l'autre question. Mais en ce qui concerne celle-ci, il a choisi une route par la voie du chemin de fer Intercolonial.

Lorsque, l'autre jour, le ministre des travaux publics a soumis cette question à la Chambre, il a fait une assertion qu'il est de mon devoir de contester immédiatement. Voici ce qu'il a dit :

La politique de ce gouvernement a été de relier ce chemin de fer non seulement au port de Montréal, mais encore de le prolonger jusqu'au port de Québec pour l'été, dans tous les cas, et de le mettre en communication, pendant l'hiver, avec les ports de mer des provinces maritimes au moyen d'un prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien à partir de Montréal. Cette politique a été annoncée et appuyée par des actes du parlement passés pendant la dernière session et par lesquels nous avons voté, pour une ligne directe depuis Montréal jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes ; une somme annuelle pendant un certain nombre d'années pour aider à la construction de ce prolongement depuis Montréal jusqu'à Saint-Andrews, Saint-Jean et Halifax. D'un autre côté le parlement a, à sa dernière session, exprimé le désir que le chemin de fer du Pacifique canadien fut continué de Montréal à Québec par la

M. LAURIER

rive nord du Saint-Laurent. Un acte du parlement a été passé à cet effet, et l'on y a inclus certaines conditions par lesquelles la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pourrait prolonger sa ligne depuis Montréal jusqu'à Québec, et certaines autres conditions ont été insérées dans l'acte pour le cas où elle ne le ferait pas. Ainsi la politique du parlement et de ce gouvernement a été de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien sur la rive sud du Saint-Laurent jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes et sur la rive nord du Saint-Laurent par le chemin de fer de la Rive Nord jusqu'à Québec, et de là par l'Intercolonial.

Je conteste l'exactitude de ces paroles autant qu'elles comportent que la politique adoptée par le parlement pendant la dernière session était de prolonger le chemin de fer du Pacifique Canadien au sud du Saint-Laurent depuis Montréal jusqu'aux provinces maritimes. Je conteste cette prétention de la manière la plus formelle, j'en nie l'exactitude. Je dis que le parlement n'a jamais adopté une pareille politique. Je dis que le parlement ne s'est jamais engagé à suivre une route en particulier pour la continuation du chemin de fer du Pacifique canadien sur la rive sud du Saint-Laurent. Au contraire, la politique adoptée par ce parlement et consignée dans l'acte, était que le chemin de fer du Pacifique Canadien devait être prolongé depuis Montréal par la ligne la plus courte et la meilleure en quelque lieu qu'on puisse la trouver, non pas au sud de Montréal ni d'aucun autre endroit, mais là où elle se trouverait, après les arpentages, la ligne la meilleure et la plus courte. Voilà la politique qu'avait adoptée ce parlement, et l'honorable monsieur ne peut trouver dans les registres de cette Chambre un seul mot qui justifie l'assertion qu'il a faite l'autre jour, savoir : que la politique du parlement était de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien par la rive sud du Saint-Laurent jusqu'aux côtes des provinces maritimes. Je dis plus : je dis que ça n'était pas là la politique du gouvernement et si ça l'eût été, je serais forcé de dire, et ce serait mon devoir de le dire, et je serais justifiable de dire que le gouvernement a déçu cette Chambre de la manière la plus grossière, car la Chambre n'avait jamais entendu dire, jusqu'au 1er juillet courant dans le discours de l'honorable monsieur, que la politique du gouvernement était de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien depuis Montréal sur la rive sud du Saint-Laurent. C'a été là la première déclaration qui ait jamais été faite. Nous n'en avons jamais entendu dire un seul mot auparavant, et si c'était là la politique du gouvernement, il l'a cachée avec soin.

Je répète que si c'était là la politique du gouvernement, il a trompé la Chambre et le peuple de ce pays de la manière la plus grossière. Les occasions ne lui ont pas manquées pour exprimer ses vues. Un grand nombre de personnes ont soupçonné, à la vérité, que c'était là la politique du gouvernement, que sa politique était de fait, la même qu'il a déclarée l'autre jour avoir l'intention de suivre, c'est-à-dire de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien depuis Montréal sur la rive sud du Saint-Laurent, mais s'il y a eu un soupçon à ce sujet, le gouvernement n'en a jamais parlé, bien qu'il ait eu maintes et maintes fois l'occasion de s'expliquer sur ce sujet. Il y a eu un soupçon que la presse a signalé à maintes reprises ; et ce n'est pas tout, mais le ministre de la milice a fait l'été dernier à la Rivière-du-Loup un pique-nique dans le but arrêté de parler un peu de cette question avec le premier ministre, et ce dernier a eu alors l'occasion de parler, et qu'a-t-il dit ? A-t-il dit que la politique du gouvernement était celle qui a été énoncée dernièrement par son collègue, savoir, la prolongation du chemin de fer du Pacifique canadien sur la rive sud du Saint-Laurent à partir de Montréal ? Non ; le premier ministre a dit dans cette circonstance, d'après les journaux, que le gouvernement n'avait pas d'autre ligne en vue que la plus courte et la meilleure. Si c'était là la politique du gouvernement, elle a changée depuis, et si elle n'a pas changé, je dis que le premier ministre n'a pas eu pour ceux à qui il parlait cette franchise à laquelle ils avaient droit.

Non seulement le premier ministre a exprimé sa manière de voir sur ce sujet, mais le ministre des travaux publics a

lui-même eu occasion de parler sur cette question. Il a parlé au mois de décembre dans la ville des Trois-Rivières, et il n'a pas dit alors, comme il l'a fait l'autre jour, que la politique du gouvernement était de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien à partir de Montréal, sur la rive sud du Saint-Laurent. On prétend qu'il a fait une déclaration qui s'accordait avec celle du premier ministre, savoir, que la politique du gouvernement était de choisir la ligne la meilleure et la plus courte, après que l'on aurait fait les explorations nécessaires. Je dis que la conduite du gouvernement aujourd'hui, jointe comme elle l'est au langage que nous avons entendu de la part du ministre des travaux publics, et même sans ce langage, va créer dans plusieurs parties de ce pays un profond sentiment de regret et d'indignation par suite du fait que le gouvernement n'a pas rempli la promesse qu'il avait faite à cette Chambre l'année dernière, qu'il a manqué à l'engagement qu'il avait pris alors à l'égard de la Chambre et du public. Quelle est l'histoire de cette question? L'an dernier, lorsque la première mesure a été présentée à la Chambre, le gouvernement a assumé le pouvoir de décider lui-même le choix de la ligne, la meilleure et la plus courte. J'ai alors proposé un amendement comportant que le choix ne serait pas final, mais qu'il devrait être soumis à l'approbation de la Chambre. Une majorité de cette dernière a été amenée à repousser cet amendement; mais afin d'engager ses partisans à le rejeter, le gouvernement a dû leur faire des promesses, et ces promesses étaient qu'aucune ligne ne serait adoptée avant que l'on eût fait les explorations les plus complètes. Sir Charles Tupper, qui était chargé de présenter cette mesure, parla comme suit sur la motion que j'avais soumise à la Chambre :

Nous avons l'intention, avant d'adopter une ligne quelconque, de faire constater par des ingénieurs compétents quelle est la ligne la plus courte et la meilleure, et le gouvernement établira la ligne conformément au rapport de ces ingénieurs, choisissant la ligne que ces derniers trouveront la plus courte et la meilleure après un examen minutieux.

Voilà la promesse faite par sir Charles Tupper en cette occasion; mais si complète qu'elle fut, le ministre fut interpellé par quelques honorables députés désireux d'avoir une assurance plus complète, si possible. Le député qui représentait alors Lévis, M. Belleau, a dit :

Je demanderai au ministre des chemins de fer si le gouvernement est disposé à admettre le principe que, à part l'ingénieur chargé par le gouvernement de faire l'exploration, d'autres ingénieurs qui pourront choisir les provinces intéressées, puissent être admis à faire partie des explorations.

Et la réponse de sir Charles Tupper fut celle-ci :

Nous serons très heureux de recevoir des recommandations de ce genre.

Non content de ceci, l'honorable député de Témiscouata (M. Grandbois) alla plus loin et exprima sa satisfaction, donnant les raisons pour lesquelles il voterait contre l'amendement que j'avais proposé :

Après les déclarations très explicites de l'honorable ministre des chemins de fer on comprendra facilement qu'il est de mon devoir de voter contre l'amendement de l'honorable député de Québec-Est; autrement j'aurais beaucoup hésité, vu que le comté que j'ai l'honneur de représenter est un de ceux qui sont le plus intéressés à ce que la ligne courte soit construite exclusivement sur le territoire canadien. La résolution dit que l'on choisira la ligne la plus courte et la meilleure, ce qui me fait espérer, M. l'Orateur, que la ligne sera réellement construite sur le sol canadien et passera par la Rivière-du-Loup, comme l'a dit l'honorable député de Québec-Est.

Ainsi le fait que le gouvernement s'était engagé à faire étudier complètement toutes les lignes avant d'arrêter son choix, a été la principale raison pour laquelle le député de Témiscouata a voté contre l'amendement. Je reproche ceci au gouvernement, je l'accuse dans cette Chambre de n'avoir pas rempli la promesse qu'il avait faite l'an dernier. Il a manqué à l'engagement qu'il avait pris alors. On trouvera peut-être ces expressions dures, mais je les emploie à dessein, et je répète que le gouvernement a manqué à l'en-

gagement qu'il avait pris l'année dernière de ne faire aucun choix sans que des études très complètes eussent été faites.

Après le départ de sir Charles Tupper, le département des chemins de fer fut placé sous le contrôle de l'honorable ministre de l'agriculture, que je regrette de ne pas voir à son siège lorsque nous discutons cette question, mais je dois dire en son absence, comme je le ferais s'il était présent, que l'on objecta alors fortement à ce que le département des chemins de fer fut mis sous son contrôle, parce qu'il était alors censé être intéressé dans une ligne qui devait être explorée et qui pouvait plus tard être adoptée. Ce ne furent pas tant les journaux de l'opposition que les journaux ministériels qui firent ces objections. Je vais citer ici l'opinion d'un journal ministériel publié à Montréal, et qui appuie fortement le gouvernement—on ne peut objecter que ce ne soit pas un journal très conservateur—je veux parler de l'*Etandard*.

M. GIROUARD : Un journal indépendant.

M. LAURIER : Journal indépendant qui appuie chaudement le gouvernement, mais qui donna un bon exemple à quelques députés sur la question du bill concernant le cens électoral. Ce fut là la seule question sur laquelle l'*Etandard* n'a pas appuyé le gouvernement :

Il est réellement malheureux à plusieurs points de vue que M. Pope, ministre de l'agriculture, ait été chargé de la direction du département des chemins de fer immédiatement après le départ de sir Charles Tupper. On dit à tort ou à raison que ce monsieur a des intérêts personnels considérables à faire passer la nouvelle ligne par Sherbrooke. On dit même qu'une partie considérable de ce chemin de fer dont l'honorable monsieur est, rapporte-t-on, le quasi-proprétaire ou le propriétaire exclusif, va être achetée par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à un immense profit pour M. Pope, s'il réussit à faire choisir une route qui permette de faire entrer cette partie du chemin de la nouvelle ligne. Nous ignorons personnellement jusqu'à quel point ceci est exact, mais nous avons peine à le croire. Cependant nous n'hésitons pas à dire que M. Pope n'aurait pas dû être chargé du contrôle de ces questions tant qu'il y aurait la moindre raison de soupçonner qu'il a un intérêt personnel à servir dans ceci. Non seulement il deviendrait alors juge de la question, non seulement il se trouverait alors, lui un des principaux officiers de l'Etat, en mesure de servir ses intérêts personnels au détriment de l'Etat, mais cela créerait un précédent immoral et dangereux.

Voilà l'opinion de l'*Etandard*. Maintenant, au cours de l'été dernier on a vu dans les journaux plusieurs plaintes à l'effet que les explorations que l'on faisait n'étaient pas faites loyalement, qu'elles n'étaient pas complètes, mais qu'elles étaient partielles. Un autre journal auquel on ne contestera pas le titre de journal conservateur, *Le Canadien*, ce qui suit à ce sujet :

Cette exploration n'est pas faite. Ce que l'on fait aujourd'hui est une farce, un trompe-l'œil et une exploration simulée. Les instructions données aux ingénieurs sont insuffisantes, et les ingénieurs sont les premiers à l'admettre.

L'*Etandard* dit de nouveau à ce sujet :

Les appréhensions des adversaires de la ligne de Sherbrooke sembleraient être justifiées dans une certaine mesure par le fait que M. Pope, ministre suppléant des chemins de fer, agit, dit-on, avec partialité, jusqu'à ne pas donner aux ingénieurs les instructions nécessaires pour assurer une exploration impartiale des différentes lignes rivales.

Maintenant, M. l'Orateur, je dois en justice pour le ministre suppléant des chemins de fer, dire qu'il a déclaré l'autre jour qu'il n'avait rien à faire avec ces explorations. Eh bien, il n'en est pas moins vrai que les explorations ne sont pas exactes, et surtout qu'elles ne sont pas complètes. Le ministre suppléant dit que lorsqu'il prit la direction du département, il ne voulut pas s'occuper de cette question; qu'il laissa ce soin au premier ministre, et que ce dernier est responsable de toutes les explorations. Cette histoire, monsieur l'Orateur, elle est aussi ancienne que le monde. C'est la vieille histoire. Ce n'est pas moi, mais c'est la femme que vous m'avez donnée pour épouse. Quelque soit le tentateur de cette question, ou quelque soit la victime—que le premier ministre ait été le tentateur et le ministre suppléant des chemins de fer celui qui a été tenté, ou que ce soit le contraire qui a eu lieu—et je suis porté à croire que dans cette occasion le ministre des chemins de fer a

joué le rôle d'Eve,—quelque ait été le coupable, le fait est que la subvention a été accordée à un chemin de fer, et que l'on a choisi un chemin de fer dans lequel le ministre suppléant des chemins de fer est directement intéressé, et l'on a fait ceci après l'engagement pris l'année dernière par le gouvernement de ne faire aucun choix avant que des explorations complètes eussent été exécutées. Ces promesses ont été violées.

Je vais maintenant, M. l'Orateur, montrer de quelle manière et jusqu'à quel point ces explorations sont incomplètes. En premier lieu, il était généralement entendu l'année dernière, qu'aucune subvention ne serait donnée à une ligne passant sur un territoire étranger tant que l'on ne se serait pas assuré au moyen d'explorations, qu'il était impossible de trouver sur notre propre territoire une route, non pas aussi bonne, mais presque aussi bonne que celle qui passerait sur le territoire étranger. Quelle était dans ce cas la première chose à faire ? La première chose à faire c'était certainement d'explorer complètement cette ligne projetée exclusivement sur le sol canadien. On a suggéré alors une ligne passant par Edmonton et la Rivière-du-Loup. On a dit et on l'a répété souvent depuis que l'on pouvait trouver en passant par la Rivière-du-Loup une ligne aussi bonne, une ligne presque aussi courte, et une ligne meilleure, sous le rapport des rampes et des courbes, sur le sol canadien. On proposa deux routes pour relier la Rivière-du-Loup à Edmonton, l'une passant par la vallée de la rivière-du-Loup et l'autre par la rivière Ouelle. Il paraîtrait que ces deux routes ont été explorées, mais nous n'avons que les rapports d'une exploration. L'honorable député de Kamouraska (M. Blondeau) s'est plaint l'autre jour de ce que le rapport de l'exploration de la ligne de la Rivière-Ouelle n'aut pas été produit, et il sera intéressant à ce sujet de citer ce que dit l'ingénieur en chef dans son rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, rapport dans lequel il dit à la page 2 :

M. Crawford étant chargé d'explorer la section E, depuis Saint-Roch jusqu'à Edmonton. Les plans et profils ne sont pas encore terminés, et il n'a pas non plus fait son rapport ; mais il dit que l'on peut trouver une bonne ligne dans la région qu'il a explorée. Il espère qu'à la fin de ce mois ses plans et profils seront terminés et que son rapport sera prêt.

M. Crawford était aussi chargé d'explorer la section F depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmonton. Il est occupé à ses plans et profils et il espère les compléter pour le commencement de mai, en même temps que son rapport. Il dit que l'on peut trouver une ligne praticable, bien que les rampes soient fortes.

Le rapport qui dit que les rampes seront fortes a été déposé, mais l'autre rapport dans lequel il est dit que l'on peut trouver une bonne ligne n'a pas été produit. Pourquoi ces deux rapports n'ont-ils pas été déposés ? Si l'on a fait deux explorations, pourquoi le gouvernement ne les a-t-il pas produites tous les deux, afin que la Chambre put voir si le choix du gouvernement était justifiable ? Il est en outre impossible de dire si cette ligne dont nous n'avons pas de rapport complet est meilleure ou pire que l'autre ligne que l'on a choisie et qui traverse l'Etat du Maine. Mais les deux lignes sont subventionnées, l'une depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmonton, l'autre par l'Intercolonial et à travers l'Etat du Maine. Maintenant pourquoi accorder ces deux subventions ? Si c'est afin de relier Montréal aux ports de mer des provinces maritimes, on peut atteindre ce but par l'une ou l'autre ligne, et conséquemment il n'est pas du tout nécessaire de subventionner les deux lignes, l'une tuel'autre. Soit que la ligne passant par le Maine soit la meilleure, ou que la ligne canadienne le soit, une subvention détruit l'autre, et l'une d'elles est complètement inutile.

Mais on a dit avec beaucoup de raison dans le temps que la ligne passant par le Maine devait être explorée, et s'il en était ainsi, je me demande pourquoi l'on n'a pas également exploré la ligne passant par Richmond et s'étendant jusqu'aux ports maritimes. Le comté de Richmond et plusieurs municipalités ont à diverses reprises demandé à ce gouvernement d'explorer une ligne qu'ils proposaient et

M. LAURIER

qu'ils prétendaient être aussi bonne et même meilleure que l'Intercolonial. Je ne puis voir pourquoi l'on n'a pas acquiescé à cette demande ; je ne puis voir pourquoi, après la promesse faite l'an dernier que l'on n'arrêterait aucun choix avant une exploration complète de toutes les lignes proposées, cette ligne n'a pas été explorée.

L'autre jour, le ministre des travaux publics a dit au sujet de la ligne passant par Québec dont je vais parler maintenant, qu'elle n'avait pas été explorée parce que d'après la carte et en tirant une ligne droite de Montréal aux ports des provinces maritimes, la route de Québec formait un angle trop grand à partir de la ligne droite. Lorsque l'honorable monsieur a tiré cette ligne sur la carte, il a dû constater que Richmond se trouve très près du point central de la ligne, et que cette localité est presque le point le plus rapproché sur la ligne droite de Montréal aux ports des provinces maritimes.

L'honorable monsieur n'a pas basé son choix sur ce fait, et je l'approuve beaucoup d'avoir agi de la sorte. Il ne faut pas choisir une ligne uniquement sur la carte, car la ligne courte ne peut être déterminée qu'après une exploration réelle des lieux, parce que nous savons que dans la construction des chemins de fer, le nombre de milles n'est pas uniquement ce qu'il faut considérer, mais que les rampes et les courbes sont des questions importantes. Comme je l'ai dit l'honorable monsieur constatera que Richmond se trouve situé presque sur la ligne droite de Montréal aux ports de mer des provinces maritimes. Mais, chose étrange, pour exclure Richmond, l'honorable monsieur met la carte de côté, et pour exclure Québec il a recours à la carte.

Il a été proposé une autre ligne passant par Québec, ligne destinée à relier Québec aux provinces maritimes, et à s'étendre de la ville de Québec à Canterbury. Un des ingénieurs du gouvernement, M. Light, a fait le rapport suivant au sujet de cette ligne. Ce rapport, qui est daté du 26 mars 1885, dit :

MONSIEUR,—Dans mon rapport des explorations en date du 23 courant, j'ai appelé incidemment l'attention sur une ligne désignée sous le nom de "ligne de combinaison," pour relier Montréal aux provinces maritimes. Je suis convaincu que si cette ligne était construite et qu'un pont fût jeté sur le Saint-Laurent à Québec, elle répondrait remarquablement au besoin du trafic de Montréal, Québec, Saint-Andrews, Saint-Jean, Saint-Etienne, Frédéricton, Halifax, et des ports situés plus à l'est, mettant toutes ces localités sur un pied d'égalité.

Cette ligne de combinaison s'étendra de Canterbury, N.-E., au lac Chesuncook, dans l'Etat du Maine, et du lac Chesuncook, par les vallées des rivières Famine et Etchemin, à la jonction de la Chaudière, en face de Québec, et de là par le pont et le chemin de fer du Nord, à Montréal.

A Canterbury, cette ligne de combinaison se raccordera au réseau des chemins de fer des provinces maritimes.

Partant de la jonction de la Chaudière, la ligne traverserait les vallées des rivières Etchemin et Famine, à la hauteur des terres, près du village de Saint-Justin.

Le point le plus élevé est de 950 pieds au-dessus du point de départ, à la jonction de la Chaudière, soit 509 pieds de moins que le point le plus élevé de la ligne que j'ai explorée via la rivière du Sud. De Saint-Justin, la ligne s'étendrait vers le sud-est et passerait presque directement dans le voisinage de la tête du lac Chesuncook, où elle se raccorderait à la ligne explorée l'été dernier par M. Vernon Smith, I.C., entre ce lac et Canterbury.

Le pays, à partir de la jonction de la Chaudière jusqu'au lac Chesuncook, et, me dit-on, depuis le lac Chesuncook jusqu'à Canterbury, est tellement bas qu'il paraîtrait être la route droite naturelle pour un chemin de fer entre la province de Québec et les provinces maritimes, et le canal naturel par lequel la nature a voulu que le trafic de ces provinces s'écoulât.

Un peu plus loin il dit :

Le prolongement est de la ligne de combinaison depuis Canterbury jusqu'à Harvey donnerait à Saint-Jean une bonne communication, tandis qu'un autre prolongement depuis Canterbury le long de la rive droite de la rivière Saint-Jean continuerait cette ligne à rampes faciles jusqu'à Frédéricton, endroit où un pont serait construit sur la rivière Saint-Jean, et la ligne continuée, via la tête du Grand-Lac, traversant un pays bas sur presque tout son parcours, jusqu'à Salisbury, où elle traverserait l'Intercolonial.

Cette ligne aurait un effet marqué sur le commerce avec les provinces maritimes, et compenserait dans une grande mesure l'augmentation de la longueur jusqu'à leurs ports, comparés à Portland, Boston et New-York, (voir l'abrégi des distances depuis Callendar jusqu'à Saint-Jean, Halifax, via Chesuncook, an. 6.) Cette ligne épargnerait 150 milles de chemin de fer jusqu'à Halifax, et presque le double de cette distance

jusqu'à Saint-Jean, et elle devrait être construite entièrement avec des rails et des ponts assez forts pour porter les locomotives à consolidation (maintenant si en usage en Pennsylvanie), capables de traîner une charge ronde de 800 à 1,000 tonnes sur ces rampes, soit près du double de ce que l'on pourrait traîner sur le chemin de fer Intercolonial, avec la même force motrice, et à un coût un peu plus élevé par mille.

Les chemins de fer s'étendant de la province de Québec aux ports de Boston et Portland, bien que plus courts en apparence, ont à monter les terres plus élevées de la hauteur des terres qui forment la frontière, et en conséquence leurs sommets sont beaucoup plus élevés et leurs rampes plus raides. Le chemin de fer d'Ogdensburg et Portland passe sur un des sommets des Montagnes Blanches, à 1,890 pieds au-dessus du niveau de la mer, avec des rampes d'un maximum de 116 pieds au mille et des courbes d'un minimum de 9 degrés (633 pieds de rayon).

Il continue :

La ligne traverserait directement les vastes régions houillères qui se trouvent à la tête du Grand-Lac, Nouveau-Brunswick (mentionnées dans les rapports géologiques), dont un seul filon est supposé contenir 100,000,000 de tonnes de charbon, si près de la surface de la terre qu'il n'est pas nécessaire de le miner. Ce minéral, qui est aujourd'hui presque exclu du commerce, dans cette région isolée, pourrait être transporté comme fret de retour, ce qui assurerait aux trains de la charge à l'aller et au retour, et le charbon bitumineux, que l'on dit être excellent pour la forge et pour d'autres usages, pourrait être livré à Québec, à Montréal et à Ottawa, moyennant \$3, \$3.86 et \$4.33 la tonne.

Cette opinion est celle d'un des ingénieurs au service du gouvernement. Il est vrai que l'autre jour un honorable membre essaya à porter atteinte au caractère professionnel de M. Light. Ce n'est pas mon affaire de défendre M. Light de ces accusations. Son rapport est là, les chiffres sont là, et on ne peut les contester par aucune insinuation.

En outre, la seule accusation qui ait été portée est celle-ci : Qu'autrefois, lorsqu'il était au service du gouvernement de Québec, il avait été accessible à certaines influences émanant de Terrebonne. Il y a plus d'un ingénieur dans le pays, et il y a aussi plus d'une source d'influence, et je crois que si autrefois la source d'influence était Terrebonne, cette source est tarie aujourd'hui, que la source d'influence se trouve maintenant dans le comté de Compton. L'ingénieur en chef a fait sur ce rapport de M. Light les observations suivantes :—

Question n° 1.—M. Light, aux pages 2 et 3 exprime l'opinion que le maximum des rampes entre Québec et Moncton par la voie de Chesuncook et Harvey serait de 35 à 40 pieds au mille, et que les explorations de l'an dernier ont établi que l'on pouvait obtenir les rampes ci-dessus mentionnées entre Chesuncook et Harvey.

L'exploration de M. Vernon Smith, la seule qui ait été faite l'an dernier entre Chesuncook et Harvey, indique des rampes d'un maximum de 63 pieds au mille.

La ligne entre Québec et Chesuncook n'a pas été explorée.

Je demanderai au gouvernement pourquoi cette ligne n'a pas été explorée. N'avait-on pas promis l'an dernier que toutes les lignes rivales seraient explorées, que l'on emploierait seulement des ingénieurs compétents, et lorsqu'un des ingénieurs employés par le gouvernement dit que l'on devrait faire d'autres explorations pour rendre justice à tout le monde, quelle excuse peut donner le gouvernement pour n'avoir pas fait explorer cette ligne en question ?

M. COLBY : Quand a-t-il dit cela ? Quand l'ingénieur a-t-il suggéré que l'on devrait faire cette exploration ?

M. LAURIER : Je vais répondre à l'honorable monsieur par les paroles même de M. Light. En réponse à M. Schreiber, qui avait dit que la ligne entre Québec et Chesuncook n'avait pas été explorée, M. Light dit :

J'ai toujours été d'avis qu'il était très important d'explorer cette ligne et j'ai fortement recommandé cette exploration à M. Schreiber par un télégramme en date du 1er 1884. Il a répondu par un refus préemptoire.

M. COLBY : L'honorable monsieur aimerait-il à avoir une copie de ce télégramme pour l'aider dans son argumentation ?

M. LAURIER : L'honorable monsieur me surprend ; il est dans les secrets du gouvernement, mais pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas mis la Chambre dans ses secrets au lieu de ne les confier qu'à quelques députés ? La promesse avait-elle été faite qu'à certains membres de cette Chambre qui se trouvaient être en faveur d'une certaine

ligne ? Cette promesse n'avait-elle pas été faite à tous les membres de cette Chambre ? L'honorable député de Stanstead a certaines préférences pour une autre ligne, ce dont je ne le blâme pas, mais j'ai le même droit que lui d'être mis au fait des secrets du gouvernement. J'accuse le gouvernement de n'avoir pas mis la Chambre dans ses confidences, et d'avoir donné à quelques députés seulement les informations qu'il aurait dû fournir à la Chambre, et d'avoir par là failli encore une fois à son devoir à l'égard de la Chambre.

M. COLBY : J'ai demandé des informations et les ai obtenues, et si l'honorable monsieur en avait demandé, on les lui aurait données.

M. LAURIER : Je parle d'après les informations que nous a données le gouvernement, mais ce dont je me plains c'est que le gouvernement nous ait fourni des informations incomplètes, et ce que l'honorable monsieur vient de dire justifie davantage l'accusation que j'ai portée contre le gouvernement. Quelle raison le ministre des travaux publics a-t-il donnée pour n'avoir pas demandé une exploration de cette ligne à partir de Québec ? C'est qu'il avait pris une carte et y avait fait tracer les différentes lignes, et qu'il avait trouvé une telle différence dans les angles que Québec avait dû être mis de côté. Voici ses paroles :

Dans tous les cas j'ai demandé à l'ingénieur en chef des chemins de fer de préparer cette autre carte et d'y indiquer la ligne de Québec à Louisbourg, c'est-à-dire la ligne droite d'un point à l'autre. J'ai fait tirer cette ligne, et la route de Mattawamkeag est mise ici en contraste avec les autres lignes passant par Québec et les autres parties du territoire, et le résultat est que cette route de Mattawamkeag est éloignée de 20 milles de la ligne droite, à sa plus grande distance ; c'est-à-dire que la distance jusqu'à la ligne droite à partir du point de la route de Mattawamkeag le plus éloigné de la ligne droite, est de 20 milles, tandis que le point le plus éloigné des autres lignes passant par Québec se trouve à 80 milles de la ligne droite. Il est impossible de démontrer par un calcul quelconque qu'une ligne qui se trouve à un certain nombre d'endroits à 80 milles de la ligne droite puisse être plus courte que l'autre ligne qui est à environ 20 milles de la ligne droite au point le plus éloigné. Il est évident que, bien qu'il y ait des courbes, si au lieu de mettre une courbe, vous tirez une ligne depuis Montréal jusqu'aux points les plus éloignés, et une autre ligne jusqu'au point où elle touche à la ligne droite sur la route de Québec, et que vous fassiez la même chose pour la ligne de Mattawamkeag, vous verrez que cela fait deux triangles ; et c'est une chose élémentaire que le plus grand côté d'un triangle est plus court que les deux autres côtés. En conséquence si la distance à partir de la base jusqu'au point le plus éloigné du triangle est de 20 milles, la route ou la longueur des deux côtés de ce triangle doit être plus courte que celle des deux côtés de l'autre triangle, dont la longueur depuis la base jusqu'au point le plus éloigné est de 80 milles. C'est pourquoi malgré tout l'intérêt que je porte à ma ville natale de Québec, malgré le désir que j'ai de faire pour elle tout ce dont je suis capable, les faits sont des faits, la vérité est la vérité, et je dois me conformer aux faits et à la vérité.

Je demanderai maintenant si c'est là ce qu'on a promis l'année dernière, lorsque le gouvernement a dit qu'il ferait explorer toutes les lignes rivales par des ingénieurs parfaitement compétents ? L'honorable monsieur sait aussi bien que moi que la longueur des chemins de fer ne se mesure pas sur des cartes, qu'elle ne se mesure que sur les lieux, non pas seulement au point de vue du nombre de milles, mais aussi au point de vue des rampes et des courbes, ce que l'on ne peut faire sur une carte, et je dis que le gouvernement a failli à son devoir en ne faisant pas faire une exploration convenable et en basant sa décision simplement sur une carte. Je n'ai pas de doute que l'honorable monsieur ne fût sincère lorsqu'il a dit que son cœur s'était pres que brisé quand il lui avait fallu décider contre sa ville natale de Québec ; mais je ne puis le plaindre ni sympathiser avec lui, parce que s'il s'était donné la peine de consulter même les rapports insuffisants qu'il avait devant lui, il aurait vu que la ligne de Québec était réellement plus courte que celle de Mattawamkeag ; et il n'est peut-être pas trop tard, même maintenant, pour prendre ces rapports et ces chiffres et changer de décision, et empêcher par là son cœur de se déchirer de nouveau en rendant justice à sa ville natale. Je signale à l'honorable monsieur les chiffres qu'il trouvera dans le rapport des ingénieurs. L'ingénieur en chef—je ne dis pas qu'il est influencé—déclare dans les papiers que nous

avons devant nous que la longueur de la ligne passant par Montréal et Saint-Jean est de 274 milles. Mais en calculant cette distance, l'ingénieur omet commodément les chemins de fer déjà construits, et il donne une ligne qui n'est pas explorée et qui, dit-il, est de 58 milles.

J'objecte à ce genre de calcul, et si nous voulons avoir un calcul juste il nous faut prendre les chiffres fournis par les explorations faites et les chemins de fer construits, et non pas les chiffres fantaisistes tirés d'informations imparfaites comme le sont toutes les informations qui ne sont pas basées sur des faits dont l'exactitude a été vérifiée. La distance réelle est calculée à partir de Montréal, de la gare Bonaventure, je suppose; mais cela n'est pas exact. Les distances ne devraient pas être calculées à partir de Montréal, mais elles devraient l'être à partir d'Hochelega, malgré, peut-être, que cela ne serait pas juste si nous faisons des comparaisons avec "autre ligne". Je crois que le meilleur point de départ est de faire nos calculs depuis la jonction de Saint-Martin, laquelle serait le point de bifurcation de deux lignes.

Maintenant quelles sont les distances? La distance depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à celle de la Chaudière, y compris le pont qui traverserait le Saint-Laurent au Cap Rouge, est de 161 milles, la distance réelle depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à celle de la Petite Rivière est de 155 milles, d'après le tableau du chemin de fer, et à partir de la Petite Rivière jusqu'à la Chaudière elle est de 6 milles, d'après un tableau que j'ai devant moi, de sorte que la distance entre ces deux points est de 161 milles. La distance depuis la jonction de la Chaudière jusqu'à Chesuncook est de 105 milles, d'après le rapport publié par M. Light, page 18; mais cette partie de la ligne n'a pas été explorée avec des instruments; il nous faut nous baser sur des chiffres plus ou moins probables; mais je puis prouver que les chiffres — bien qu'ils n'aient pas été obtenus d'après des explorations réelles, mais seulement d'après des explorations au moyen du baromètre — ne peuvent pas être loin de la vérité, parce que M. Vernon Smith dit dans son rapport, à la page 27: "La distance depuis Chesuncook jusqu'à Lévis n'est que d'un peu plus de 100 milles." Ensuite la distance entre Chesuncook et Harvey est de 136 milles d'après les explorations qui ont été faites; depuis Harvey jusqu'à Saint-Jean, par le chemin de fer actuellement construit, la distance est de 66 milles, ce qui fait un total de 468 milles.

Maintenant voyons quelles sont les distances par l'autre ligne, la ligne subventionnée, de la jonction de Saint-Martin au Mile End, 6 milles; du Mile End à Lachine, où on a l'intention de jeter un pont sur le Saint-Laurent, environ 9 milles; de Lachine à Lennoxville, y compris le pont, 100 milles; le chemin de fer International jusqu'à Mattawamkeag, 136 milles, d'après l'exploration; depuis Mattawamkeag jusqu'à Vanceboro, par le chemin de fer déjà construit, 56 milles; de Vanceboro, à Saint-Jean, 91 milles; soit un total de 471 milles, de sorte que ces chiffres qui ne peuvent être contestés démontrent que le calcul du ministre des travaux publics et la carte sont inexacts. La distance est réellement plus courte par Chesuncook que par Mattawamkeag. Voilà les faits, et je les sou mets à la sérieuse considération de l'honorable ministre des travaux publics.

Maintenant, pour ce qui est des rampes on a allégué, il y a quelque temps, au cours d'une discussion sur ce sujet, comme désavantage de la ligne que je défends par la voie du chemin de fer de la Rive Nord, de Québec et de Chesuncook, que les rampes entre Hochelega et le Mile End étaient de 82 pieds au mille. Si c'est là un argument, il s'applique aux deux lignes, car aucun train ne peut aller d'Hochelega au Mile End sans passer ces rampes. Mais l'honorable monsieur a dit l'autre jour que sur le reste de la ligne qui va être subventionnée conformément aux résolutions, depuis Montréal jusqu'à Mattawamkeag, les rampes étaient de 74 pieds au mille. Quelles sont les rampes sur la ligne entre Québec et Chesuncook? M. Light dit dans son rapport

M, LAURIER

qu'elles sont de 40 à 45 pieds au mille; dans tous les cas, il dit qu'il y a une différence d'environ 20 pieds au mille entre les rampes des deux milles. Que dit M. Schreiber sur ce sujet? D'après M. Schreiber, M. Light dit ce qui suit à la page 15 du rapport:

Aux pages 2 et 3, M. Light exprime l'opinion que le maximum des rampes entre Québec et Moncton par Chesuncook et Harvey serait de 35 à 40 pieds au mille, et que les explorations de l'an dernier ont démontré que l'on peut obtenir entre Chesuncook et Harvey les rampes ci-dessus mentionnées.

Puis M. Schreiber répond comme suit:

L'exploration de M. Vernon Smith, la seule qui ait été faite entre Chesuncook et Harvey l'été dernier, indique des rampes d'un maximum de 53 pieds au mille.

Je ne crois pas que cette déclaration de M. Schreiber soit exacte, car M. Smith dit dans son rapport:

En augmentant légèrement le terrassement, je crois que les points désavantageux peuvent être de beaucoup améliorés en faisant une nouvelle exploration, et que toute la distance de Harvey à Chesuncook peut être couverte de rampes ne dépassant pas 35 pieds au mille, et de courbes n'exédant pas 3 degrés ou un rayon de 1,910 pieds.

De sorte que M. Smith corrobore la déclaration de M. Light à l'effet que l'on pourrait réduire à 35 ou 40 pieds au mille le maximum des rampes de cette ligne; tandis qu'il est admis par le ministre même, et que les rapports indiquent que les rampes de la ligne de Mattawamkeag, ou quelques-unes d'entre elles du moins sont de 74 pieds au mille. Ceci ne surprendra personne si l'on examine les déclarations qui ont été faites au sujet des sommets. M. Light dit que les sommets à franchir sur la ligne que je préconise n'ont que 950 pieds, et quelques-uns des autres ingénieurs disent 750, tandis qu'il est admis que les sommets de la ligne Internationale dépassent 1,800 pieds; de sorte qu'il doit y avoir une différence considérable dans les rampes. Je n'ai pris que les chiffres qui s'appliquent à Saint-Jean; je n'ai pas pris ceux qui ont trait à St. Andrews ou à Halifax. Pour ce qui regarde une ligne jusqu'à Halifax, je ne puis faire mieux que de citer une lettre adressée par M. E. H. Keating au maire et aux citoyens d'Halifax relativement aux deux lignes projetées:

Si nous examinons maintenant les arpentages faits à travers le pays à partir des environs de Québec, on constatera, si l'on peut se fier aux déclarations des ingénieurs qui ont examiné le terrain, que l'on peut obtenir facilement une ligne plus courte, moins coûteuse, et supérieure, franchissant des sommets beaucoup moins élevés, offrant des rampes et des courbes plus faciles, ne présentant aucune difficulté de génie civil, ni les traits les plus désavantageux de la route passant plus au sud. Cette ligne a été préconisée par M. Light et a été indiquée sur la carte ci-jointe par de gros points marqués "ligne de combinaison." Bien que cette ligne se recommande le plus possible à l'attention, elle n'est pas indiquée sur la carte du gouvernement, et elle n'est pas mentionnée dans le rapport. Elle traverse un pays que l'on dit avoir besoin de communications par chemin de fer et d'être développé; elle ne demande pas la construction d'un aussi grand nombre de milles de nouveau chemin de fer que la ligne sud qui est décrite, et elle peut être construite et exploitée à meilleur marché. Pour ces raisons, je recommanderai très fortement à votre comité, au gouvernement de la province, au conseil de ville et à la Chambre de Commerce, dans l'intérêt du port d'Halifax et des provinces maritimes, et dans l'intérêt commun du Canada, de ne rien négliger pour assurer, s'il est possible de le faire, l'adoption de cette ligne, et de ne rien épargner pour prévenir par tous les moyens légitimes, le choix d'une ligne qui aurait inévitablement pour effet de détourner, au profit des ports étrangers, la masse de ce trafic allant à l'ouest et venant de cette direction, qui nous appartient de droit, ligne qui nous privera aussi de la dernière chance que nous entrevoyons de reprendre notre prospérité commerciale.

En décrivant la ligne de combinaison qui est recommandée à votre attention, je vais vous donner d'abord les distances telles que mesurées et calculées par M. Light, et sur ces parties de la ligne qui sont communes à d'autres lignes projetées. Je parlerai ensuite des différences apparentes dans le mesurage lorsqu'on le compare aux distances données dans le rapport officiel du gouvernement. La ligne de combinaison s'étendrait de Montréal à la Jonction de la Chaudière par le chemin de fer de la Rive Nord, 173 milles, traversant la rivière par le pont projeté du Cap-Rouge, près de Québec. De la Jonction de la Chaudière la ligne traverserait la vallée des rivières Etchemin et Famine, d'où elle s'étendrait presque exactement jusqu'au lac Chesuncook, 105. Entre le lac Chesuncook et Canterbury, 111 milles, la ligne suit le tracé de M. Vernon Smith. De Canterbury à Salisbury, 121 milles, elle se rendrait directement à Frédéricton, ou passerait par Harvey et Frédéricton. De Salisbury à Halifax, 200 milles, elle suivrait le chemin de fer Intercolonial. On voit donc que la distance entière entre Montréal et Halifax

serait par cette ligne de 710 milles dont on aurait à construire 337 milles, tandis que la distance jusqu'à Saint-Jean serait de 481 milles, avec 242 milles à construire, ou en d'autres termes on épargnerait par la ligne sud 30 milles depuis Montréal jusqu'à Halifax.

Puis, parlant des différences, il dit :

Sur certaines sections il y a de faibles différences entre les chiffres de M. Light et ceux que renferme le rapport officiel présenté au gouvernement, différences qui sont trop insignifiantes pour qu'on s'en occupe, vu qu'elles n'excèdent pas un mille pour chaque distance.

Puisque les différences sont si légères, il ne vaut pas la peine de s'y arrêter. Maintenant, on peut me demander : Est-ce que les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, représentant les provinces maritimes, qui sont spécialement intéressés à cette ligne dont le terminus serait à Halifax, s'attendent à ce que cette ligne, comme le disent les résolutions qui sont devant nous, de Montréal à Mattawamkeag, Frédéricton et Salisbury, soit construite telle que mentionnée dans les résolutions ? S'ils le croient ils ont dans cette résolution une plus grande confiance que moi. Je crois que la ligne sera construite jusqu'à Mattawamkeag, mais non plus à l'est. Il y a plusieurs raisons qui me portent à croire cela. Premièrement nous avons cette année une augmentation de subvention, mais on ne nous a donné aucune raison pour justifier cette augmentation. L'année dernière on a voté une subvention de \$170,000 par mille pour quinze ans; cette année on l'a portée à \$250,000 pour vingt ans; mais jusqu'à présent, nous n'avons pas eu un seul mot d'explication qui pût indiquer la raison qui a poussé le gouvernement à faire cette augmentation, ou le principe sur lequel il s'appuyait pour agir ainsi. Toute cette affaire est restée dans les ténèbres. L'autre jour le chef de l'opposition a interpellé le gouvernement au sujet de cette affaire, mais n'a pu rien savoir. Pas un mot n'a été prononcé devant cette Chambre, aucun document n'a été produit pour montrer sur quel principe on s'appuyait pour justifier l'augmentation de cette subvention.

Voici une autre question qui se présente à moi : Quels sont les promoteurs de cette ligne ? Nous n'avons pas un mot d'explication sur ce sujet. Tout ce que nous savons c'est qu'il est entendu que cette ligne sera un prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien, mais quels sont les véritables promoteurs de la ligne ? Qui offre de construire la ligne à ces conditions ? Nous ne le savons pas. Il y a eu outre ce fait plus significatif : cette subvention a été évidemment accordée, et a été soumise à la Chambre—cette subvention de \$250,000 par an pour vingt ans—pour construire quoi ? Un chemin de fer de Montréal à Salisbury ? Non ; de Montréal à Mattawamkeag. Telle était la résolution lorsqu'elle a été présentée. La résolution pourvoyait alors à la construction d'un chemin de Montréal à Mattawamkeag, à la construction d'une ligne destinée à relier Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax *via* Sherbrooke, le lac Moosehead et Mattawamkeag. Il n'y avait pas un mot au sujet de Frédéricton et de Salisbury, mais on m'a dit que certains membres de la province de la Nouvelle-Écosse se sont adressés au gouvernement, et le lendemain, lorsque les résolutions ont été présentées, ces mots ont été ajoutés : Que la subvention s'appliquera non seulement à une ligne s'étendant jusqu'à Mattawamkeag comme on l'avait d'abord décidé, mais encore à une ligne devant relier Montréal aux ports de St. Andrews, Saint-Jean et Halifax *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, de sorte que pendant une nuit le gouvernement a modifié toute sa politique.

Le gouvernement a présenté à la Chambre une résolution demandant au parlement de voter \$250,000 par année pendant 20 ans pour construire un chemin de fer jusqu'à Mattawamkeag. C'était là la subvention qu'il fallait suivre lui pour construire un chemin de fer jusqu'à Mattawamkeag ; cependant le lendemain il a proposé à la résolution cette addition qui va augmenter d'au moins 100 milles de nouveau chemin de fer la construction de la voie ferrée. Les promoteurs de cette politique étaient poussés par l'hon-

neteté ou par la convoitise. Dans le premier cas ils ont demandé une subvention pour construire un chemin de fer jusqu'à Mattawamkeag et non au delà, et je suppose qu'ils ont demandé la subvention nécessaire pour atteindre ce but.

Doit-on supposer que ces hommes entreprendraient pour la même subvention de construire 100 milles de plus de chemin de fer nouveau ? S'ils n'étaient animés que par la convoitise, abandonneraient-ils la forte subvention ? Ces faits me conduisent à la conclusion inévitable que le chemin de fer ne sera jamais construit jusqu'aux ports de Frédéricton et de Salisbury, autrement que sur le papier.

Ces résolutions offrent un autre aspect. Elles proposent ce que l'on avait proposé l'an dernier, savoir : Que le chemin de fer de la Rive Nord soit mis sous le contrôle du chemin de fer du Pacifique canadien afin que le terminus d'été de ce dernier soit le port de Québec. Le gouvernement a plusieurs fois dit que sa politique était de faire de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien. L'an dernier sir Charles Tupper a employé à ce sujet ce langage significatif :

Et pour ce qui regarde l'autre part, la seule hésitation, le seul doute que l'on ait éprouvé quant à l'opportunité de dépenser les \$12,000 par mille depuis Montréal jusqu'à Québec provient du fait que le gouvernement de Québec s'était dessaisi de cette partie du chemin, et qu'à ce moment elle n'offrait pas au chemin de fer du Pacifique canadien cette ligne courte qu'il lui faut pour faire du port de Québec ce que l'on croit désirable d'en faire dans l'intérêt de tout le pays, savoir, que le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le gouvernement se trouve donc lié ici par la bouche de sir Charles Tupper, qui était chargé d'appliquer sa politique de chemins de fer, à faire de Québec le terminus d'été, et ce sont là les meilleurs intérêts non seulement de la ville, du district et de la province de Québec, mais de tout le pays. Dans la même circonstance l'honorable ministre des travaux publics s'est exprimé d'une manière encore plus forte. Il a dit :

En réponse à l'honorable député de Bellechasse, je dois dire que l'honorable monsieur parle comme si le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien ne devait pas se trouver dans la province de Québec. Le prolongement sera de Montréal à Québec et dans la province de Québec, pour le bénéfice de tout le pays, mais particulièrement pour le bénéfice de Québec. Nous avons l'intention de faire du port de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien. Ceci a été demandé, le peuple et la presse l'ont demandé, et nous avons présenté ces résolutions pour mettre ce projet à exécution ; c'est-à-dire que nous proposons de donner \$6,000 par mille pour que le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien se trouve au port de Québec.

La politique du gouvernement a aussi été jusqu'à présent enveloppée de beaucoup de mystère. Il a assumé l'an dernier un pouvoir très grand d'organiser la compagnie, d'accorder une subvention de \$6,000 par mille jusqu'à Québec. Il avait songé à travailler à amener le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer du Pacifique canadien à une entente afin que le chemin de fer de la Rive Nord pût être placé sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour faire du port de Québec le terminus d'été de cette voie ferrée. On a rien fait. Va-t-on faire quelque chose cette année ? Il assume le même pouvoir cette année et propose en outre d'augmenter la subvention. Soit que les nouveaux arrangements que médite le gouvernement réussissent, soit que le chemin de fer du Pacifique canadien achète le chemin de fer de la Rive Nord, ou que si cela n'a pas lieu le gouvernement entreprenne de former une compagnie pour construire une nouvelle ligne depuis Montréal jusqu'à Québec. Je dis que par la politique qu'il a adoptée, en ce qui concerne la ligne courte, il détruit le projet qu'il avait formé de faire du port de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien. Il tue d'une main ce à quoi il prétend donner la vie de l'autre. La raison est évidente. Supposons que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien achète le chemin de fer de la Rive Nord ; supposons, comme l'a dit l'honorable ministre des travaux publics, que la compagnie construite à Québec ses ateliers et qu'elle améliore le chemin, la ligne restera cependant une ligne locale, comme elle l'est

aujourd'hui, elle restera dans la même condition, avec cette différence qu'au lieu d'être exploitée par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc elle le sera par celle du chemin de fer du Pacifique canadien.

Pour ce qui est des avantages que retirerait la ville de Québec, pour ce qui est de faire de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien, tout cela sera perdu pour la simple raison que, afin de faire d'un port quelconque, de Montréal ou de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien, il faut que ce port soit relié aux ports divers par une ligne directe. Il est évident que quand même vous donneriez suite à ces résolutions, quand même vous construiriez des élévateurs à Québec s'il n'y a pas de ligne reliant le terminus d'été au terminus d'hiver, le terminus d'été n'aura pas de fret. Qu'arriverait-il? Le chemin de fer du Pacifique canadien achète le chemin de fer de la Rive-Nord; supposons qu'il construise des élévateurs à Québec comme l'a dit l'honorable ministre des travaux publics, ces élévateurs seront remplis de grain qui ne pourra être tout transporté pendant l'été; à la clôture de la navigation les élévateurs seront remplis de grain, comment ce grain sera-t-il expédié de Québec pendant l'hiver? Supposons que le blé subisse une hausse pendant l'hiver; supposons que le prix du blé subisse une hausse à Liverpool pendant l'hiver, comment ce blé sera-t-il expédié du port d'été au port d'hiver s'il n'y a pas une ligne directe de Québec aux ports d'hiver? On a l'intention de faire de Saint-Andrews, de Saint-Jean et d'Halifax des ports d'hiver. Maintenant le fret sera-t-il transporté de Québec à ces ports d'hiver s'il n'y a pas de chemin de fer entre les deux ports? C'est impossible; il faut que le blé reste là jusqu'à l'été suivant, et le résultat sera que l'on enverra plus une seule cargaison au port de Québec. Il est donc aussi évident que possible que s'il n'y a pas une ligne directe de chemin de fer entre Québec et les ports d'hiver, bien que l'on puisse sur le papier faire de Québec le terminus d'été, ce terminus ne sera que sur le papier et le commerce n'ira jamais à Québec; mais il ira au port d'où on pourra l'expédier en tout temps soit par eau ou par voie ferrée.

On a allégué comme objection à la ligne de Québec que si on l'adoptait, il faudrait construire un pont à Québec. C'est ce que je dis; je ne le nie pas, mais je dis plus: je dis que la compagnie du chemin de fer du Pacifique doit construire un pont sur le Saint-Laurent à un endroit ou à un autre. Elle construira ce pont et elle a déjà pris des mesures pour le construire à son terminus d'été et pas ailleurs. Le pont sera construit à Montréal parce que la compagnie a l'intention de faire de Montréal son terminus d'été; mais si le gouvernement est sincère et qu'il ait l'intention de faire de Québec le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien, et si conformément à cela le gouvernement engage la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, comme il a l'intention de le faire par ses résolutions, à acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, il devrait la forcer à faire de Québec le terminus d'été, et alors la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien serait obligée de construire son pont non pas à Montréal, mais à Québec. Elle construira son pont à l'endroit où se trouvera son terminus d'été, et où son pont sera relié à la mer par une ligne directe et pas ailleurs. Si le gouvernement est sincère il est donc en son pouvoir d'user de son influence auprès de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'amener à faire de Québec le terminus d'été, et il amènera la ligne courte à Québec. Comme résultat de cette politique elle devra construire son pont non pas à Lachine, près de Montréal, mais au Cap-Rouge, près de Québec.

Je vais maintenant examiner une autre considération. Le gouvernement n'a pas rempli les promesses qu'il avait faites à la Chambre; il n'a pas fait faire les explorations qu'il était tenu de faire exécuter, il a choisi une ligne qu'il n'aurait pas dû choisir, et qu'il avait promis de ne pas choisir avant d'avoir des informations complètes sur ce sujet. Pour

M. LAURIER

quelle raison? On ne l'a pas encore dit; on n'a jamais donné à la Chambre aucune raison satisfaisante pour justifier le gouvernement d'avoir fait ce qu'il a fait. Certes, après les engagements qu'il avait pris le gouvernement ne peut se justifier d'avoir failli à ses engagements. Mais je trouve des raisons dans la presse du Bas-Canada. Cette presse nous apprend pourquoi cette ligne courte a été choisie et s'il nous faut croire les assertions faites dans le Bas-Canada non par la presse de l'opposition mais par la presse ministérielle, et non seulement par une nuance de la presse ministérielle—car il y a deux nuances; il y a des hommes d'une nuance et d'autres hommes d'une autre nuance—mais par les hommes de toutes nuances qui appuient le gouvernement, les raisons données sont que cette ligne a été choisie par intrigue. Je vais citer à ce sujet les écrits mêmes de la presse ministérielle. Je prendrai d'abord *Le Canadien*, qui représente une nuance bleue dans le Bas-Canada. Ce journal dit au sujet de la résolution actuellement devant la Chambre:

La politique des chemins de fer est devant la Chambre, pour ce qui regarde le prolongement du chemin de fer du Pacifique jusqu'aux ports de mer. Elle confirme celle de l'année dernière dans ce sens que la ligne courbe par le sud reçoit une subvention additionnelle. La plupart de ceux qui protestent aujourd'hui ont durant la session de 1884 préparé l'adoption finale de la route de l'International et du Maine. Lorsque *Le Canadien* et *L'Événement* ont demandé qu'avant de voter trente millions à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, les députés exigeassent l'adoption de la route nord, ces journaux ont été abreuvés d'invectives. C'était alors le temps d'assurer le prolongement du chemin de fer du Pacifique à travers notre province; les circonstances étaient favorables; le succès était possible. Mais on craignait que le chemin de fer de la Rive-Nord ne fût vendu à la compagnie du chemin de fer du Pacifique et que M. Sénécal ne réalisât quelque profit. Et il fallait avant tout détruire M. Sénécal, dût la province aller à tous les diables.

Cette déplorable politique a eu son résultat; la route de Sherbrooke a été adoptée, grâce à l'intrigue.

Dans tous les cas il nous incombe maintenant de régler notre conduite en hommes d'affaires, et de ne pas perdre notre temps dans des jérémiades ridicules. Demandons des compensations.

Il y a une autre nuance représentée par un journal bien connu à Québec, le *Nouveliste*, qui dit au sujet de ce même article du *Canadien*.

Où est la clique de Sénécal qui parle par la bouche de M. Tarte.

Comme on peut le voir, la clique se soumet assez facilement au sujet de la ligne Pope par Sherbrooke. Tout est pour le mieux depuis que le million si longtemps convoité est tombé dans le gousset de M. Sénécal. La province va-t-elle être aussi facilement satisfaite? L'avenir nous le dira.

Ce que nous avons prédit il y a cinq ans s'est réalisé à la lettre.

La faction Ohapleau et la faction Pope ont chacune leur intérêt: l'une la vente du chemin de fer de la Rive Nord; l'autre la déviation du chemin de fer du Pacifique vers l'International. Isolés, les deux groupes sont impuissants, unis ils commandent une majorité.

Ils se sont unis, et leur union a assuré le triomphe de la politique contre laquelle notre district et toute la province ont combattu.

Maintenant M. l'Orateur il y a une chose certaine, d'après l'opinion exprimée par les journaux conservateurs de toute nuance à Québec, cette politique n'a pas été adoptée pour le bien public; mais suivant ces deux journaux qui appartiennent à la presse ministérielle, elle est née de l'intrigue et a été adoptée pour des fins privés.

Il est prématuré de discuter si cette politique va détruire M. Sénécal, comme le dit un de ces journaux, ou si elle va lui rapporter un million de dollars, comme l'affirme l'autre. J'examine la question au point de vue des intérêts canadiens. Nous, du district de Québec, nous intéressons fortement à cette question. Nous ne demandons pas de faveur, nous ne demandons que la justice. L'an dernier on nous a promis que l'on ne choisirait aucune ligne avant que les explorations fussent complétées. Nous avons raison de croire que ces explorations établiront que la ligne la plus courte et la meilleure pour relier les provinces de l'Est à Montréal doit suivre la vallée du Saint-Laurent jusqu'au port de Québec; et conséquemment nous demandons que l'on fasse ces explorations, puis si l'on constate alors qu'elles ne justifient pas notre prétention, nous nous soumettrons de bonne grâce à l'inévitable. Mais si ces explorations nous démontrent que la ligne la plus courte et la meilleure doit suivre le Saint-Laurent jusqu'au port de Québec, alors, sui-

vant l'expression dont s'est servi sir Charles Tupper l'année dernière, les intérêts de tout le pays se trouvent liés à ceux de Québec. Pour ces raisons je propose :

Que tous les mots après "que" dans la dite motion, soit retranchés et remplacés par les suivants : " Dans l'opinion de cette Chambre des explorations additionnelles sont nécessaires afin d'arriver à une décision juste relativement à la ligne courte, qu'il serait prématuré d'adopter une ligne quelconque avant que de nouvelles explorations aient été faites.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable monsieur qui vient de parler a terminé son discours par une motion comportant que de nouvelles explorations sont nécessaires pour arriver à une décision juste quant à la meilleure route pour une ligne courte. L'honorable monsieur doit se rappeler que lorsque ces résolutions ont été soumises elles devaient être adoptées en entier, ou rejetées en bloc comme le propose l'honorable monsieur. Les résolutions proposent de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'aux côtes des provinces maritimes, et elles n'ont pas d'autre objet, comme l'honorable monsieur peut s'en convaincre en les lisant. Le but est de prolonger ce chemin jusqu'aux provinces maritimes, soit par la rive sud ou par la rive nord du Saint-Laurent, et de donner ainsi au chemin de fer du Pacifique canadien un débouché à Québec en été, et aux ports des provinces maritimes, en hiver. En conséquence, si la motion de l'honorable monsieur était adoptée toute la question serait différée pendant une autre année, et il incombe à l'honorable monsieur sur sa responsabilité comme membre du parlement d'appuyer cette proposition dans l'intérêt de la ville de Québec dont il est l'un des représentants dans cette Chambre; il devra sur cette responsabilité démontrer qu'il est de l'intérêt de la ville de Québec, de l'intérêt de la province de Québec, et de l'intérêt de tout le Canada que le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à Québec, et de là jusqu'aux côtes des provinces maritimes, soit retardé afin que de nouvelles explorations soient faites. Le pays jugera naturellement quelle est la meilleure des deux politiques.

L'honorable monsieur s'est efforcé de démontrer que lorsque j'ai présenté ces résolutions—naturellement il était trop poli pour dire que j'avais voulu tromper la Chambre—mais il a dit que j'ai voulu montrer que la ligne courte devait passer sur la rive sud et non sur la rive nord du Saint-Laurent; et il a cité une partie de mon discours à l'appui de sa prétention; mais malheureusement il n'a pas eu le temps de lire une autre partie de mon discours, qui aurait expliqué la première. L'honorable monsieur a cité une partie de mon discours, mais malheureusement il n'a pas eu le temps d'en lire une autre partie qui aurait certainement expliqué ce point, car mon discours n'embrassait pas deux, ou trois, ou quatre jours, mais il avait été fait en un seul jour, et en conséquence il faut le lire tout entier. Voici la citation qu'a faite l'honorable monsieur :

La politique de ce gouvernement a été de relier ce chemin de fer, non seulement au port de Montréal, mais encore de le prolonger jusqu'au port de Québec, pour l'été dans tous les cas, et pour le mettre en communication pendant l'hiver, avec les ports de mer des provinces maritimes au moyen d'un prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien, à partir de Montréal. Cette politique a été annoncée et appuyée par des actes du parlement passés pendant la dernière session, et par lesquels nous avons voté pour une ligne directe depuis Montréal usqu'aux ports de mer des provinces maritimes, une somme annuelle, pendant un certain nombre d'années, pour aider à la construction de ce prolongement depuis Montréal jusqu'à St-Andrews, Saint-Jean et Halifax. D'un autre côté, le parlement a, à sa dernière session, exprimé le désir que le chemin de fer du Pacifique canadien fut continué de Montréal à Québec par la rive nord du Saint-Laurent. Un acte du parlement a été passé à cet effet, et l'on y a inclus certaines conditions, par lesquelles la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pouvait prolonger sa ligne depuis Montréal jusqu'à Québec, et certaines autres conditions ont été insérées dans l'acte, pour dans le cas où elle ne le ferait pas. Ainsi, la politique du parlement et de ce gouvernement a été de prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien sur la rive nord du Saint-Laurent jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes, et sur la rive sud du Saint-Laurent, par le chemin de fer de la Rive Nord, jusqu'à Québec, et de là par l'Intercolonial.

La partie du discours que l'honorable monsieur n'a pas lue, mais qu'il aurait dû lire, se trouve plus loin, au bas de la même colonne. Elle est comme suit :

Je vais maintenant parler de la ligne courte projetée sur la rive sud du Saint-Laurent, conformément à la promesse faite à cette Chambre pendant la dernière session, que le gouvernement ferait exécuter des explorations convenables pour découvrir quelle serait la ligne la meilleure et la plus courte entre Montréal et les ports de mer des provinces maritimes, le gouvernement a, par l'intermédiaire du département des chemins de fer, donné aux ingénieurs instruction d'aller examiner le pays et certaines routes pour voir quelle était la plus désirable, la plus courte et la meilleure pour le pays et pour assurer l'objet que le parlement avait en vue en votant une certaine somme d'argent pour un certain nombre d'années, pour cette fin, ces lignes ont été explorées :

(1^o) Depuis Montréal *viâ* Sherbrooke, le lac Moose Head et Mattawamkeag.

(2^o) Depuis Montréal *viâ* Sherbrooke, le nord du lac Moosehead et Canterbury.

(3^o) Depuis Montréal *viâ* Québec et Hartland.

(4^o) Depuis Montréal *viâ* la Rivière-Ouelle, ou Saint-Roch et Edmundston.

(5^o) Depuis Montréal *viâ* Québec, la Rivière-du-Loup et Edmundston.

En conséquence, la déclaration que j'ai faite et l'idée que j'ai voulu exprimer et que j'ai exprimée dans ce discours et dans les explications que j'ai données à la Chambre, était une déclaration quant aux faits, c'est-à-dire que le gouvernement a suivi la ligne de conduite qu'il avait promis d'adopter et qui se trouvait consignée dans l'acte du Parlement, savoir, qu'il fallait faire des explorations pour constater quelle était la ligne la plus courte et la meilleure, soit par chemins de fer construits ou à être construits sur la rive sud, ou par le chemin de fer de la rive nord jusqu'à Québec, et de là par l'Intercolonial, jusqu'aux provinces maritimes. En conséquence, si l'honorable monsieur avait lu tout mon discours, il y aurait vu que la déclaration que j'avais faite était en tous points conforme à l'acte de la dernière session.

L'honorable monsieur dit que l'on avait promis de ne faire aucun choix avant que des explorations complètes eussent été exécutées. Le gouvernement a fait tout ce qui dépendait de lui pour obtenir des explorations parfaites. Il a employé des ingénieurs et dépensé beaucoup d'argent pour cet objet afin de donner suite au désir du parlement, conformément à la loi passée pendant la dernière session. Ces explorations ont été faites avec autant d'exactitude que possible. Les lignes sont indiquées sur la carte que j'ai déposée sur le bureau de la Chambre, et l'honorable monsieur y verra que la ligne recommandée par le gouvernement; la ligne que le gouvernement croit être la meilleure et la plus courte, est, comme je l'ai mentionné l'autre jour, connue sous le nom de ligne de Mattawamkeag. D'après tous les états et les chiffres qui ont été soumis au parlement dans les documents officiels, et d'après le plan, cette ligne est la plus courte.

L'honorable monsieur a de nouveau cité une déclaration de M. Light comportant que l'on pourrait trouver une autre ligne plus courte. J'ai démontré l'autre jour que cela était impossible, que la ligne préconisée par M. Light ne pouvait être acceptée comme la plus courte; la raison que j'ai donnée, et j'ai essayé de la donner sous une forme aussi frappante que possible,—après avoir expliqué que la ligne que M. Light désirait nous voir adopter était celle connue par les honorables messieurs de la gauche sous le nom de "ligne de Chesuncook"—c'est que cette ligne ne pouvait être aussi courte que celle de Mattawamkeag. J'ai fait préparer une autre carte que je dépose sur le bureau de la Chambre, et qui marque une ligne droite depuis Montréal jusqu'à Louisbourg. La ligne bleu est celle que le gouvernement croit être la meilleure et la plus courte et qu'il recommande. L'autre ligne marquée en bleu jusqu'à un point commun, est celle de Chesuncook. Je désire faire comprendre à la Chambre et au pays que la ligne recommandée au parlement par le gouvernement est la meilleure et la plus courte, et qu'il est impossible que la ligne de Chesuncook puisse être aussi courte que celle de Mattawamkeag. Si vous tirez une ligne droite depuis Montréal

usqu'au point le plus éloigné de la ligne de Chesuncook, et que vous tiriez une autre ligne droite jusqu'à un point commun de la ligne de Mattawamkeag, vous aurez un triangle régulier. Si vous faites la même chose pour la ligne de Mattawamkeag, et que vous tiriez une ligne depuis Montréal jusqu'au point le plus éloigné de cette ligne—sur la ligne droite—et que vous continuiez une autre ligne jusqu'au point commun, vous aurez un petit triangle au sud de la ligne de Mattawamkeag, tandis que vous aurez un grand triangle au nord de cette ligne. Comme je l'ai dit l'autre jour il est évident à première vue que cette ligne ne peut pas être aussi courte que celle de Mattawamkeag. Pour cette raison, je vais déposer également cette carte sur le bureau de la Chambre, afin que les honorables messieurs puissent les examiner toutes les deux.

L'honorable monsieur qui a proposé cet amendement a pris aussi le soin de défendre la route de la Rivière-Ouelle et il a essayé de démontrer—c'est du moins ce qui découlait de ses remarques—que la route de la Rivière-Ouelle n'avait pas été convenablement explorée, que nous n'avions pas les renseignements nécessaires, et que nous choisissons la ligne de la Rivière-du-Loup. Je crois que mon honorable ami de Kamouraska (M. Blondeau), qui a été aussi protégé par l'honorable député de Québec-Est, lui sera très reconnaissant d'avoir appelé l'attention sur ce sujet. Dans cette question de même que pour ce qui regarde l'autre ligne, le gouvernement n'avait pas d'autre alternative que d'examiner les routes telles qu'elles sont, et même aujourd'hui il ne choisit pas une route de préférence à une autre. La subvention proposée sera donnée à la ligne comme comportant l'acte de 1883. Je crois que la résolution de cette année est conçue exactement dans les mêmes termes. La résolution dit :

Pour un chemin de fer à partir d'un point du chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec.

Le gouvernement n'a donc pas choisi un point de départ, il est prêt à laisser la chose telle que dans le statut de 1883, et à faire décider ce point plus tard, mais afin que les honorables messieurs puissent voir le chemin tel qu'il a été exploré depuis Edmundston jusqu'à la Rivière-Ouelle, j'ai apporté ce plan, qui montrera aux honorables messieurs les avantages et désavantages de la ligne. C'est une question de génie civil et de dépenses, et la compagnie qui construira le chemin devra choisir la ligne qui suivant elle sera la plus courte, la plus favorable et la moins coûteuse, et la ligne qui fournira le plus gros trafic possible.

L'honorable député de Québec-Est a aussi parlé des rampes des différentes lignes. Je ne suppose pas que, nous qui ne sommes pas ingénieurs, nous puissions discuter toutes les rampes des différentes routes de manière à connaître leur nature. L'honorable monsieur a dit que les rampes d'une certaine ligne, je crois qu'il a dit l'Intercolonial, étaient de 22 pieds à un point donné, et il a ajouté qu'il importait peu que nous eussions encore une ou deux ou trois rampes semblables. Eh, bien, cela importe beaucoup, car si vous avez un certain nombre de ces rampes difficiles, vous ne pourrez réussir à faire une bonne ligne. L'honorable monsieur a aussi fait un appel aux députés des provinces maritimes, qui seront sans doute heureux du vif intérêt qu'il porte à leur bien-être et à l'avenir de leurs provinces, et de constater combien il leur est sympathique. Il craint qu'ils ne soient pas satisfaits, et il appelle d'une manière spéciale leur attention sur le fait que la résolution, dont avis a été donné, ne renfermait pas en premier lieu les mots "Harvey, Frédérickton et Salisbury," après le mot "Mattawamkeag ;" il craint qu'ils n'aient pas le chemin jusqu'à Salisbury. Il dit que l'on a demandé au parlement un montant fixe, et qu'en conséquence ce montant n'était destiné qu'à un chemin de fer qui devait être construit jusqu'au lac Mattawamkeag. Eh bien, je suis sûr que l'honorable monsieur sera heureux d'entendre la déclaration que le gouvernement fait par mon intermédiaire, savoir, que dans les arrangements

Sir HENRY LANGEVIN

qui seront conclus avec la compagnie pour construire le chemin de fer et pour profiter de ce crédit de \$250,000 pendant 20 ans le gouvernement aura soin d'assurer le parachèvement de la ligne non seulement jusqu'à Mattawamkeag, mais encore jusqu'à Salisbury, à défaut de quoi il ne sera pas donné de subvention. Nous devons agir de bonne foi ; le parlement a engagé sa parole et il nous faut voir à ce que l'argent soit employé comme le veut le parlement. Je crois que je suis assez explicite et que les honorables messieurs n'auront pas les craintes qu'a exprimées à ce sujet l'honorable député de Québec-Est.

L'honorable monsieur dit que nous pouvons parler à notre gré de faire de Québec ou de Montréal le port d'été du chemin de fer du Pacifique canadien, mais que si Québec est le port de mer du chemin de fer du Pacifique canadien pendant l'été, il est impossible que ce port ne soit pas relié aux ports de mer des provinces maritimes, car il craint que sans cela le blé ne puisse être envoyé à Québec et rester dans les élévateurs jusqu'à la clôture de la navigation. L'honorable monsieur doit savoir que, pour ce qui regarde Québec comme en ce qui concerne d'autres ports de mer, lorsqu'il y a là des marchandises à la fin de la saison d'été il faut qu'elles y restent jusqu'au printemps suivant, ou s'il est facile de les expédier par chemin de fer, les propriétaires de ces marchandises profitent de ces facilités.

S'il reste à Québec des marchandises à exporter qui n'ont pas été exportées durant la saison de la navigation, et qu'il soit nécessaire de les exporter durant l'hiver, on peut se servir du chemin de fer Intercolonial, et il y aura d'autres facilités, car le parlement aura subventionné deux autres chemins passant par Québec. Le premier est le Québec-Central, qui, lorsqu'il aura été prolongé avec la subvention votée par le parlement l'an dernier, étendra la ligne courte jusqu'aux provinces maritimes. Puis, en vertu de ces résolutions, lorsqu'elles auront été adoptées, il y aura la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup, et de la Rivière-du-Loup à Edmundston, etc. En conséquence les facilités qu'offrira Québec seront beaucoup plus grandes qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent ; il n'y a rien à craindre, et je suis heureux de dissiper toutes les craintes de l'honorable monsieur sur ce point.

L'honorable député de Québec-Est craint que le blé et d'autres marchandises ne restent à Québec parce qu'il s'imagina qu'il faut que nous ayons un pont à Québec. L'honorable monsieur paraît être très excité au sujet des perspectives de Québec pour ce qui regarde tous ces grands travaux ; il ne veut pas que nous retardions d'un mois ou d'une semaine, mais il faut que nous fassions tout immédiatement—si ce pont doit être construit, il faut qu'il le soit immédiatement. Mais à propos de cette ligne courte, l'honorable monsieur dit : pas de ligne courte, pas de prolongement du Pacifique jusqu'à Québec ; mais il faut de nouvelles explorations complètes, et nous ne prendrons pas avant un an ou deux de décision au sujet de cette route, et l'honorable monsieur dit qu'il faut qu'elle passe à Québec.

Si en faisant passer cette ligne par Québec nous ne pouvons pas obtenir la ligne la plus courte, il faudra que nous nous décidions à la faire passer ailleurs. Il est très regrettable pour Québec que la ligne courte ne puisse pas passer là ; j'en suis bien peiné pour Québec, bien que l'honorable monsieur n'ait pas cru que je le fusse. Mais nous devons premièrement considérer les intérêts de tout le pays.

L'honorable monsieur représente Québec ; et je n'ai aucun doute que ce ne soit là la raison qu'il est maintenant plein de patriotisme, et qu'il veut que tous les intérêts de Québec soient mis de côté ou soient ajournés pendant un an ou deux jusqu'à ce que de nouvelles explorations aient été faites ; et il lui importe peu si Québec souffre pendant ce temps-là ou pour toujours. Tous ses sentiments peuvent être très bons et très convenables, mais je dois dire que ce patriotisme peut exister et que le chemin de fer peut être construit.

L'honorable monsieur doit savoir que nous faisons de tous côtés des dépenses considérables et nécessaires que demandent le progrès et le développement du pays; mais d'un autre côté, s'il faut un jour ou l'autre un pont à Québec, le gouvernement d'alors verra quelle politique il faudra adopter et ce qu'il faudra faire, mais je ne crois pas que l'honorable monsieur devrait nous demander de tout faire en un jour. Nous devons faire ce que nous pouvons aujourd'hui; construisons notre chemin de fer; prolongeons le chemin de fer du Pacifique jusqu'au beau et grand port de Québec; nous aurons la ligne courte, et ensuite nous verrons quels autres travaux il faut exécuter. Le gouvernement et le parlement d'alors verront s'ils doivent entreprendre l'exécution de nouveaux travaux; si ce pont doit être construit, si comme l'a dit l'honorable monsieur il est de l'intérêt de la compagnie du chemin de fer du Pacifique de construire ce pont. Je n'ai pas de doute que si cette nécessité s'impose au chemin de fer du Pacifique canadien, elle n'hésitera point, avec son grand esprit d'entreprise, à prendre des moyens de faire construire ce pont. Mais, dans tous les cas, moi je crois que le pays et surtout la province de Québec seront satisfaits de la politique du gouvernement, et trouveront que nous faisons assez pour une session. L'honorable monsieur a dit qu'il sympathisait beaucoup avec moi parce que j'étais peiné que ma ville natale ne put avoir tout ce qu'elle désirait, et qu'il croyait que j'avais le cœur brisé; je rendrai la pareille à l'honorable monsieur; s'il a le cœur brisé aujourd'hui, c'est parce que nous n'avons pas de pont à Québec; s'il a le cœur brisé, c'est parce que nous n'avons pas fait vingt ou trente explorations de plus que nous n'en avons fait; s'il a le cœur brisé, c'est parce que nos résolutions vont être adoptées. Je plains l'honorable monsieur, il peut être certain que je sympathise autant avec lui dans les circonstances qu'il sympathise avec moi.

Sans vouloir prolonger davantage mes remarques, je dois dire que la motion de l'honorable monsieur demandant un délai afin de faire exécuter de nouvelles explorations et de retarder le parachèvement de ces lignes pendant un temps indéfini—un an ou deux; j'ignore pendant combien de temps—ne devrait pas, je crois, être adoptée par cette Chambre. L'honorable monsieur sait que des résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, de même que le bill, sont inscrites sur l'ordre du jour, et que nous attendons que ces résolutions soient adoptées pour voir ce que nous pourrions faire du bill. Il sait bien que toute l'affaire est un projet ayant pour but de compléter la grande entreprise du chemin de fer du Pacifique canadien; en conséquence nous demandons au parlement d'aider au gouvernement à adopter ces résolutions. Il peut y avoir quelque part des intérêts que ces résolutions ne favoriseront pas, mais nous devons nous élever au-dessus de ces intérêts locaux et voir ce qui est dans l'intérêt du pays en général; nous devons voir s'il est dans l'intérêt du pays que ces résolutions et le bill concernant le chemin de fer du Pacifique canadien soient adoptés. Nous le croyons. Nous avons fait le meilleur choix possible dans les circonstances pour assurer la construction d'une ligne courte jusque dans les provinces maritimes.

Nous sommes peinés de ne pouvoir contenter tous nos amis des deux partis politiques de la Chambre, mais nous sommes convaincus que ces recommandations sont les meilleures qu'il soit possible de faire dans les circonstances, et nous espérons que les honorables messieurs des deux partis politiques nous aideront à passer ces résolutions et à terminer la grande entreprise du chemin de fer du Pacifique en prolongeant cette voie ferrée jusqu'aux portes des provinces maritimes.

M. LANGELIER: L'honorable député de Sherbrooke (M. Hall) et l'honorable député de Stanstead (M. Colby) ont fait des remarques malveillantes au sujet de M. Light, croyant évidemment qu'en détruisant sa réputation, ils

pourraient aussi détruire la ligne même. Dans ce but l'honorable député de Sherbrooke a, l'autre jour, exprimé le doute que M. Light eût le pouvoir de prendre le titre qu'il a pris dans sa brochure. M. Light s'est intitulé membre de l'Institut des ingénieurs civils. Mais si l'honorable député de Sherbrooke (M. Hall), a dit qu'il avait pris la peine de consulter les livres qui contiennent la liste des membres de cette institution et qu'il n'avait pu y trouver le nom de M. Light, j'ai été plus heureux que l'honorable monsieur; j'ai le diplôme de M. Light, le voici—ce n'est pas un document très récent; il remonte à 1862, alors que M. Light a été admis membre de l'Institut des ingénieurs civils.

M. HALL: En fait-il encore partie ?

M. LANGELIER: Quand même il n'en ferait plus partie, cela ne lui enlèverait pas les connaissances qu'il avait alors. Je ne pense pas qu'il ait rien oublié de ce qu'il savait en 1862. Si à cette époque il a été trouvé digne d'être admis membre de l'Institut des ingénieurs civils je crois qu'il est encore digne de faire partie de cette association, maintenant qu'il a été ingénieur de district sur l'Intercolonial pendant je ne sais pas combien d'années, pour le district le plus difficile, celui de Miramichi, où l'on a érigé ce grand pont qui a coûté plusieurs centaines de milliers de dollars. Cependant, pour satisfaire l'honorable député, je puis lui dire qu'il est encore membre de cette institution.

On a fait sur le compte de M. Light une autre remarque à laquelle je désire répondre immédiatement. L'honorable monsieur a dit qu'il avait un reçu d'un ministre du gouvernement de Québec, un télégramme ou une lettre niant le droit de M. Light à un autre titre qu'il a pris, celui d'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec. L'honorable monsieur dit, d'après un ministre du gouvernement de Québec, qu'il n'en est pas ainsi. Je dois dire que le ministre qui a fourni cette information ne savait pas ce dont il parlait. M. Light est encore ingénieur, et il le sera encore deux ans au moins, du gouvernement de Québec. Il a été nommé par un arrêté du conseil en 1882 pour une période de cinq années, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement pour la province de Québec, et tout récemment il a agi comme tel. Pas plus tard qu'il y a quatre mois il a inspecté le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, et la subvention a été payée par ce même dénonciateur—car je crois pouvoir donner son nom—sur le rapport de M. Light; de sorte qu'il était très peu justifiable de dire que M. Light n'était plus ingénieur des chemins de fer du gouvernement de Québec. Je puis aller un peu plus loin, comme la personne qui a fourni cette information à l'honorable monsieur a essayé de nuire à la responsabilité de M. Light, je crois pouvoir donner une explication de *l'animus* qu'il a contre M. Light.

En 1874 le même monsieur contrôlait une grande partie du stock d'un certain chemin de fer, et il voulait lancer sur le marché de Londres un emprunt pour ce chemin de fer, mais il voulait auparavant étayer son chemin sur le rapport d'un ingénieur de réputation, et il choisit M. Light, comme étant à cette époque parfaitement compétent à examiner son chemin et à faire le rapport. Lorsque M. Light eut examiné le chemin, il dit qu'il valait mieux qu'il ne fit pas de rapport, parce qu'il avait le chemin le pire qu'il eût jamais vu dans sa vie, et que s'il faisait un rapport cela n'aiderait pas à l'honorable monsieur à lancer son emprunt sur le marché de Londres. Il paraît que depuis lors l'honorable monsieur n'a pas été bien disposé à l'égard de M. Light. Je crois que cela suffit à propos de sa réputation.

J'ai précédemment fait remarquer à cette Chambre l'importance de la question qui nous est actuellement soumise. Les honorables messieurs de la droite nous ont dit souvent que le chemin de fer du Pacifique canadien allait être une grande ligne interocéanique, s'étendant d'un océan à l'autre, et construit entièrement sur le sol canadien. La politique du gouvernement n'était pas alors ce qu'elle est aujourd'hui.

Il n'y a pas longtemps, lorsque le contrat que l'on met actuellement à exécution pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien nous a été soumis, les honorables messieurs se rappellent que lorsque l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a proposé de substituer à la ligne passant au nord du lac Supérieur un embranchement jusqu'au Sault-Sainte-Marie, sa motion a été rejetée. On croyait alors que ce n'était rien moins que de la trahison de songer à construire le chemin de fer sur le territoire des États-Unis. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque l'honorable député de Durham-Ouest ne proposait pas de dépenser un seul sou de notre argent sur un chemin de fer des États-Unis, mais qu'il proposait seulement de construire le chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'au Sault-Sainte-Marie, sur le sol canadien, pour le raccorder, à cet endroit, aux chemins de fer américains, construits avec l'argent des Américains. Nous voyons aujourd'hui le gouvernement adopter une politique tout à fait différente, politique qui consiste à construire, avec notre argent, un chemin de fer sur le territoire des États-Unis. L'an dernier, lorsque cette question a été soumise à la Chambre, on a adopté une résolution qui est depuis entrée en vigueur, comportant que le chemin de fer du Pacifique canadien serait construit jusqu'à Halifax et Saint-Jean. On n'a pas dit un seul mot de Saint-Andrews ou de Frédéricton, ou d'aucunes de ces localités qui sont mentionnées aujourd'hui. La ligne devait simplement être prolongée de Montréal à Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus pratique, après que l'on aurait fait des explorations complètes. Après que cette loi a été adoptée, le gouvernement n'a pas paru changer d'idée, car le 20 juillet, le ministre des travaux publics, se trouvant à Québec à l'occasion de la pose de la pierre angulaire du bureau du revenu, a fait les remarques suivantes, que j'emprunte au rapport du *Morning Chronicle* de Québec, journal ministériel, qui n'oserait rien faire pour nuire au gouvernement ou au ministre des travaux publics :

Que sir John venait de lui répéter, à la Rivière-du-Loup, ce qu'il lui avait promis dès le commencement, savoir : que l'on choisissait la ligne la plus courte et la meilleure, que des explorations complètes seraient faites, et qu'aucun choix ne serait arrêté avant que les plus petits détails fussent connus.

Le 19 août, eut lieu à la Rivière-du-Loup ce fameux pique-nique qu'a mentionné l'honorable député de Québec-Est, et qui fut donné par l'honorable ministre de la milice et de la défense. S'il faut en croire quelques-uns des journaux ministériels qui appartiennent à une nuance d'un bleu plus pâle que ceux qui appuient le ministre de la milice, il n'y eut que le dessus du panier qui fut invité à ce pique-nique ; c'était une réunion choisie de ministériels, et quelle déclaration fit le premier ministre, d'après le rapport des journaux ministériels ? Les partisans du gouvernement exprimèrent tous l'opinion, et cela en présence du premier ministre et du ministre de la milice, que le chemin de fer devait être construit entièrement sur le territoire canadien. Je ne vois pas qu'aucun des ministres ait dit un seul mot dans le sens contraire. Ces paroles, d'après les organes ministériels, furent prononcées par les députés présents, et je ne vois pas que les deux ou trois ministres présents, y compris le premier ministre lui-même, aient rien dit de contraire. La politique arrêtée du gouvernement était donc que la ligne courte serait construite entièrement sur le territoire canadien.

On a changé tout cela depuis, et je ne crois pas qu'il soit très difficile de comprendre la cause de ce changement, car si nous remontons à quelques jours auparavant nous trouvons le compte-rendu d'une entrevue avec M. Stephen, président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, compte-rendu publié dans le *Sun* de Saint-Jean. Ce compte-rendu est daté de dix jours à deux semaines avant le pique-nique de la Rivière-du-Loup. M. Stephen a dit que la compagnie s'était proposé de choisir la ligne de Mégantic, c'est-à-dire celle que l'on propose aujourd'hui

M. LANGELIER.

d'adopter. Ceci se passait quelques jours avant le pique-nique, alors que tout le monde s'est accordé à dire qu'il valait mieux construire une ligne entièrement sur le sol canadien. Cette remarque de M. Stephen à un reporter de journal est tout à fait suffisante pour justifier le soupçon que si les membres n'avaient pas approuvé ou désapprouvé l'opinion générale émise par leurs amis à la Rivière-du-Loup, c'était parce qu'ils s'étaient déjà formé une opinion d'accord avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, comme ils l'ont toujours fait. Nous n'avons pas vu ces messieurs différer souvent d'opinion avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et je crois que la politique du gouvernement était alors arrêtée et que ce que nous avons vu depuis n'a été qu'une feinte. Les explorations n'ont jamais été des explorations sérieuses, on ne les a jamais achevées, et cela n'a été qu'une imposture, destinée à jeter de la poudre aux yeux du peuple, et lui faire croire que le gouvernement avait rempli sa promesse de ne pas choisir son tracé avant d'avoir arpenté et exploré parfaitement et d'avoir obtenu des mêmes détails sur chacune des lignes proposées. Je pense que j'ai pu démontrer que les explorations ont été très incomplètes. Non seulement nous n'avons pas les mêmes détails que le ministre des travaux publics et le premier ministre avaient promis, ainsi que d'autres ministres qui ont eu l'occasion de parler sur le sujet, mais nous n'avons aucun détail ; et, quant à certaines parties de la ligne, non seulement nous n'avons pas de détails, mais nous n'avons rien du tout ; on n'a pas même tenté l'exploration, et cela, pas sur une petite partie seulement, puisqu'il y a des centaines de milles qui n'ont pas été tracés par les ingénieurs. On sait, bien que M. Schreiber parle comme si l'on avait proposé trente lignes, qu'il n'y en a réellement que trois. Il peut y avoir différents chemins, mais il n'y a que trois lignes principales, l'une desquelles est connue comme la ligne Pope, que l'on se propose d'adopter, la ligne de Québec ou ligne combinée, et la ligne d'Edmunston. Il y a des différences d'opinions.

M. LESAGE : Beaucoup trop.

M. LANGELIER : Il n'y a de proposé que ces trois lignes. Pour la ligne d'Edmunston, on a proposé des parties différentes dans quelques-uns des plans. Dans les uns il est proposé de passer par Saint-Roch des Aulnaies, dans les autres par la Rivière-du-Loup, mais la ligne principale est la même, on propose de passer par Québec pour se servir de l'Intercolonial aussi loin que possible, et puis, ensuite, de donner une nouvelle ligne se reliant avec Edmunston. En ce qui concerne les deux autres lignes, c'est la même chose. Il y a quelques chaînons à propos desquels il peut y avoir quelque divergence d'opinion, mais les points principaux sont fixés, et, c'est seulement pour jeter de la poudre aux yeux des députés et compliquer les choses que M. Schreiber peut déclarer, comme il le fait dans son rapport, que 30 lignes ont été explorées. C'est seulement pour faire croire à ceux qui ne liront pas en entier son rapport, qu'il a eu les plus grands troubles, que le gouvernement a été dans l'obligation de faire arpenter et explorer 30 lignes, tandis que l'on n'a commencé que l'exploration de trois lignes seulement, et encore que par parties, comme je vais le faire voir.

Prenons, par exemple, la première, celle que j'appellerai la ligne de Québec, la ligne combinée, passant par Québec. Pour montrer l'insuffisance des explorations de l'été dernier, je puis dire que le sujet général de la conversation était alors à Québec : que nous étions joués par le gouvernement ; que les explorations étaient insuffisantes. Chacun savait que M. Light, à qui on avait confié l'exploration de la ligne de Québec, avait à sa disposition un personnel à peine suffisant pour tirer une ligne de division entre deux fermes ; c'était tout à fait ridicule, à tel point que, sur le désir unanime du conseil de ville de Québec, j'eus à écrire au ministre des travaux publics pour attirer son attention, et lui faire

connaître que la population de Québec considérait qu'ils étaient joués par la manière dont se faisaient les explorations qu'elle avait demandées. J'ai reçu une réponse très polie, comme celles que l'on reçoit toujours du ministre des travaux publics, datée de Broadview, comme il était en route pour le Nord-Ouest, déclarant qu'il transmettrait ma lettre au ministre par intérim des chemins de fer, avec recommandation de se rendre aux suggestions de ma lettre. Je ne sais ce qu'il a écrit, mais j'en vois le résultat, le sujet de ma plainte est resté; rien n'a été changé à l'état de choses. Un personnel insuffisant a été donné à M. Light, et non seulement cela, mais il a été empêché, par un télégramme de M. Schreiber, comme il le dit dans son rapport, d'explorer une ligne qu'il pensait être la meilleure; et maintenant, M. Schreiber donne comme raison pour ne pas adopter cette ligne, qu'elle n'a pas été explorée, lorsqu'elle ne l'a pas été parce qu'il a péremptoirement refusé de permettre cette exploration.

J'examinerai maintenant le rapport de la ligne appelée la ligne Pope, passant par Sherbrooke. Je l'appelle la ligne "Pope" parce qu'elle est mieux connue sous ce nom que par aucun autre, et je pense qu'elle ne deviendrait jamais une partie du chemin de fer du Pacifique canadien si elle n'était pas la ligne "Pope." On propose de diriger une partie de cette ligne de Saint-Lambert à Chambly. Entre ces deux points, il n'y a pas eu d'exploration du tout. M. Davy, l'ingénieur qui était chargé de l'exploration, dit que le terrain est très convenable. Je ne me plains pas de cela, parce qu'il est facile de trouver dans toutes les parties du pays un bon endroit pour un chemin de fer. Voyons ce qu'il dit de la partie entre Chambly et Lennoxville. Nous avons ici son rapport dans lequel il dit qu'il a fait son ouvrage à la hâte. Il n'est pas aussi complet qu'il faudrait pour déterminer sûrement quelle devrait être le tracé d'une ligne. Il n'y a dans la ligne qu'il propose que deux milles et demi de moins que dans celle du Grand-Tronc; et, je remarquerai ici, en passant, que M. Davy se trompe complètement quand il dit que cette ligne passe à travers une campagne qui a un immense besoin de chemins de fer. Chaque membre de cette Chambre qui regardera sur la carte verra qu'aucune partie de la province de Québec n'est mieux pourvue de voies ferrées que cette partie-là. Il y a deux lignes complètes de chemin de fer de Montréal à Sherbrooke; l'une est le Grand-Tronc et l'autre est le Montréal, Portland et Boston et le chemin de fer de Waterloo et Magog, et la ligne proposée passera à une distance d'environ dix milles de chacun de ces deux chemins de fer. A la page 18 du livre bleu, je lis ce que l'ingénieur dit pour montrer avec quel soin l'exploration a été faite:

La partie Est de ce tracé, entre Chambly et Sherbrooke passe à travers un pays difficile pour la localisation d'un chemin de fer, ce qui le rend impossible à bien explorer dans une seule saison.

Il ne lui a été donné qu'une saison, et il dit qu'il est impossible de l'explorer entièrement dans une seule saison. Maintenant on nous a promis une exploration entière et complète, de toutes les lignes projetées, avant de faire aucun choix. Puis le rapport que nous avons devant nous ne donne aucun renseignement sur la ligne Pope, ou sur le chemin de fer Intercolonial, comme on l'appelle officiellement, de Lennoxville à la traverse de la rivière de l'Original, et qui est déjà construite. On devrait nous faire connaître le caractère de ce chemin, ou ses traits caractéristiques. Tout ce que nous en savons est ce que l'on peut recueillir des précédents rapports du ministre des chemins de fer. Nous savons qu'il y a des pentes sur ce chemin de fer de 74 pieds au mille; mais nous ne savons rien des courbes. On nous donne seulement que la plus grande courbe ou les plus grandes pentes sur chaque ligne. Il est ridicule de nous demander de décider sur le choix d'une route avec pas plus de renseignements que cela. Je suppose qu'un chemin de fer n'ait en tout qu'une seule pente, laquelle aurait 100 pieds au mille, et qu'une autre ligne en aurait 100

de deux à trois milles, de 80 pieds au mille; la première ligne serait meilleure de beaucoup. Mais nous ne pouvons juger, parce que nous n'avons aucune information sur ce point. Maintenant, de la rivière de l'Original à Mattawamkeag, nous avons le rapport de MM. Spofford et Burpee, qui furent les ingénieurs employés à arpenter et à localiser la ligne. M. Spofford nous dit qu'il n'a localisé que six milles. Des 135 $\frac{1}{2}$ milles, il n'y en a eu que 69 milles de soigneusement localisés. Que dit-il des 66 $\frac{1}{2}$ milles restant? Je lirai ce qu'il dit à la page 35 du rapport:

La distance par ces tracés est de 135 $\frac{1}{2}$ milles, sur lesquels 69 milles sont fixés avec soin; les autres 66 $\frac{1}{2}$ milles sont fixés sur la carte, d'après une ligne préliminaire soigneusement tracée.

Voici tout ce que nous avons des premiers détails promis, concernant cette ligne. Plus loin, il parle de la traverse au lac de la Tête-de-l'Original:

Cette grande et pittoresque nappe d'eau a été considérée par les ingénieurs comme un obstacle formidable à une ligne courte du lac Mégantic à Mattawamkeag, nécessitant un long détour afin de passer, soit du côté sud soit du côté nord. Heureusement qu'il y a deux îles situées à environ 12 milles de l'extrémité sud du lac et le traversant presque, et éparquant ainsi un long détour vers le sud. L'exploration et les sondages montrent que la traverse de West Narrows, du rivage à l'île aux Daims, a une largeur de 400 pieds et une profondeur de 5 pieds seulement, au niveau ordinaire de l'eau. Il ne peut y avoir aucune objection à combler la plus grande partie (sinon, en fait, le tout) de cette traverse.

Le principal chenal du lac est entre les îles aux Daims et au Sucre, et a une largeur d'environ 2,400 pieds, avec une profondeur maximum de 34 pieds, au niveau ordinaire de l'eau. Un pont tournant serait requis en cet endroit pour le passage des petits bateaux qui naviguent sur le lac lorsqu'il est débarrassé de la glace. Il ne s'est pas présenté d'occasion d'examiner la nature du fond soigneusement; mais tous les indices sont qu'il est ferme, formé d'un dépôt sablonneux, qui offrirait une bonne base pour des piles, et permettrait aussi l'enfoncement de pilotes, s'il était jugé à propos de le faire, pour la construction du pont.

Le détroit de l'Est, entre l'île au Sucre et la terre ferme, a une largeur de 650 pds, avec une profondeur moyenne de 6 pieds, au niveau ordinaire de l'eau. La plus grande partie de cette traverse, sinon toute, peut être faite par un remblai. On pourrait désirer avoir un pont tournant, pour mettre Lily Bay et Greenville en communication directe par eau, mais, dans mon opinion, il n'y a pas de nécessité.

L'économie effectuée dans la distance, en traversant ainsi le lac, au lieu d'en côtoyer l'extrémité sud, est d'à peu près 13 milles, sur plusieurs desquels il y aurait beaucoup de travaux en terre et en pierre à faire."

Ainsi, il paraît, d'abord, qu'il ne connaît rien de la plus importante partie du lac, celle de 2,400 pieds de longueur et d'une profondeur de 34 pieds. Puis, il admet qu'il serait nécessaire d'avoir un pont tournant, et j'attirerai l'attention de la Chambre sur ce fait. Toutes les personnes faisant autorité dans les questions de chemin de fer, s'accordent à dire qu'il vaut mieux allonger une route même de plusieurs milles, si par cela vous pouvez éviter un pont tournant. Je ne pense pas qu'il existe un pont tournant qui n'ait pas été le théâtre de quelque accident. Chacun connaît le danger des ponts-tournants. Même si la construction du pont était possible elle coûterait une somme immense. Les ingénieurs ne savent pas quel en serait le coût. Il n'y a pas eu d'occasion d'examiner soigneusement le fond; mais l'impression est qu'il est formé d'un dépôt graveleux. Assurément, ce n'est pas là fournir à la Chambre ces détails que l'on a promis. Quant aux pentes et aux courbes de cette ligne, voici ce que dit M. Spofford:

Cette ligne a été tracée avec l'intention d'obtenir une pente maximum de 68 pieds au mille; mais la topographie et la distance indiquent qu'une pente plus légère peut être employée dans le choix du tracé. J'ai, en conséquence, mis sur le profil une pente continue de 1-07 pieds par 100 pieds, ou 68 $\frac{1}{2}$ par mille, sur une longueur de 12 $\frac{1}{2}$ milles, et pour 4 $\frac{1}{2}$ milles une pente de 53 pieds par mille, avec un terrassement de niveau, de 2,000 pieds entre eux.

Il ajoute:

Il est possible que la pente de 1-07 puisse encore être réduite, en augmentant la longueur de la ligne à Mountain Brook. Il est encore possible qu'une ligne toute différente soit obtenue, donnant un peu plus de longueur, suivant un autre embranchement de la rivière, qui va à plusieurs milles au nord de l'embranchement suivi, mais prend sa source presque au même point. Cette longue pente est le principal inconvénient à cette route, bien qu'il ne soit pas aussi formidable qu'il serait s'il était opposé au trafic anticipé de l'ouest. Cependant tous les efforts et les investigations

aits dans le but de découvrir un sommet plus bas sur cette route ont été infructueux.

Il continue en disant :

En laissant la vallée de la rivière Pleasant, la ligne se dirige vers l'Est sur un terrain accidenté, avec des pentes pas très longues, bien que la topographie de cette section du pays nécessite une courbe considérable à certains points. Des pentes d'un pied par station peuvent être adoptées, à une exception près—celle située du côté est de Mud Brook, entre les stations 970 et 1,115. Il se pourrait que l'on ne puisse obtenir ici la distance nécessaire pour une pente d'un pied, et j'ai mis 1.10 par 100 pieds sur le profil; et le tracé pourra se faire d'après cela.

Tout ceci n'est qu'à peu près. Il n'y a rien de réglé. M. Spofford dit que tous les efforts et investigations faits pour trouver un sommet moins élevé sur cette route ont été infructueux. Nous verrons ce qu'est le sommet le plus élevé qu'il a trouvé impossible à réduire. Voici un point des plus dommageables à la ligne; nous le trouvons dans le rapport de M. Burpee, annexé à celui de M. Spofford. M. Burpee dit, à la page 40, qu'il y a un sommet de 950 pieds à franchir—outre la hauteur déjà atteinte—ce que la ligne combinée n'a pas à franchir. Suivant d'autres renseignements que j'ai obtenus depuis, et que l'on peut trouver dans la tabagie, il n'y a pas seulement 950 pieds à franchir, mais plus de 1,100 pieds. Mais prions le chiffre le plus bas, et c'est le chiffre donné par le rapport de M. Burpee, lequel est un rapport officiel, et voyons ce qui en est. Il est admis par les autorités sur les questions de chemin de fer qu'une élévation de terrain de 20 pieds est égale à un prolongement d'un mille. Si nous calculons nous trouverons que les 950 pieds en question égalent un accroissement de distance de 47½ milles. L'exploration de cette partie de la ligne, de la rivière de l'Original à Mattawankeag, a été si imparfaite, que les deux ingénieurs dirigeants, M. Spofford et M. Burpee, ne donnent aucune idée du coût. Ces ingénieurs ont trop de respect pour leur caractère, pour donner une estimation approximative du coût de la ligne. Comment M. Spofford pourrait-il donner une idée du coût de la traverse du lac de la Tête de l'Original; il admet que tout est incertain, et toutes les autorités s'accordent à dire que c'est un endroit très difficile à traverser. Quant à la ligne de Mattawankeag à St. Andrews et Saint-Jean, nous n'avons aucun renseignement; mais le chemin suivra la ligne actuelle. Dans une partie du rapport de M. Schreiber, il est proposé de construire une nouvelle ligne de Mattawankeag à la traverse de Sainte-Croix. Aucune exploration n'a été faite de cette partie de la ligne, qui est d'une longueur de 58 milles. J'entends l'honorable député de Charlotte (M. Gillmor) dire que cela été exploré; si tel est le cas on ne nous a pas renseignés à ce sujet; et si le gouvernement avait ces renseignements, il aurait dû nous les communiquer.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. LANGELIER: Avant l'ajournement je m'efforçais de montrer que les explorations des lignes projetées étaient tout à fait incomplètes. En autant que la ligne Pope est concernée, il n'y a pas eu d'exploration de faite de Saint-Lambert à Chambly; et de Chambly à Lennoxville, c'est incomplet. Les pentes sont mauvaises, et M. Davy dit qu'il ne l'a pas suffisamment explorée. De la rivière de l'Original à Mattawankeag les explorations ont été faites par MM. Spofford et Burpee, le premier localisant seulement 6 milles, et sur 135½, seulement 69 milles ont été soigneusement localisés. Il est de plus dit dans ce rapport que la difficulté de traverser le lac de la Tête de l'Original a été considérée par les ingénieurs, un obstacle formidable à une ligne courte de Mégantic à Mattawankeag. Les courbes et les pentes sont mauvaises d'après le rapport de M. Spofford, et l'exploration est si importante que MM. Spofford et Burpee n'essaient même pas de donner une estimation approximative, et sur 135½ milles il n'y en a que trois de niveau. Ainsi,

M. LANGELIER.

quant à ces deux routes, l'une suit entièrement les lignes existantes et l'autre aussi, à l'exception de deux chaînons qui manquent, l'un de Harvey à Frédéricion, et l'autre de Frédéricion à Salisbury, s'élevant environ à 173 milles. Ainsi, il y a 13 milles de cette dernière ligne entièrement inexplorés, d'après les rapports que nous avons, et pour 66 milles il n'y a pas de tracé déterminé sur le terrain, de sorte qu'il y a 203 milles de la ligne projetée qui n'ont pas été explorés et localisés, ou, près de la moitié de la distance totale qui n'est localisée que sur la carte.

J'arrive maintenant à la ligne d'Edmonton. L'un des tracés proposés pour cette ligne est par la rivière Onelle, et nous avons peu d'informations la concernant. Nous avons un rapport de M. Crawford allant à dire que ses plans et profils ne sont pas terminés, mais il comprend que c'est une route bonne et facile.

Quant à la ligne de la Rivière-du-Loup, M. Crawford dit qu'elle est assez difficile, puis il donne quelques détails de son exploration.

J'arrive maintenant à la ligne combinée, et ici encore, les explorations sont incomplètes et impuissantes pour nous mettre en état de faire un choix. Une partie de cette ligne est bien connue de M. Light, et a été explorée d'une manière passable, mais les autres parties n'y ont été tracées que sur la carte, et je ne pense pas que nous ayons, à ce sujet, assez de renseignements pour faire un choix. Les circonstances qui ont empêché une exploration complète ont déjà été mentionnées. M. Light, dans son rapport répliquant à l'objection de M. Schreiber, que la partie de la ligne entre Québec et Chesuncook n'a pas été explorée, dit :

J'ai toujours considéré que l'exploration de cette ligne était des plus importantes, et j'ai fortement recommandé à M. Schreiber qu'elle devrait être faite, par mon télégramme daté le 18 août 1884. Sa réponse a été un refus péremptoire.

Ceci justifierait presque l'idée que M. Schreiber ne voulait pas que cette ligne fut explorée, de crainte qu'elle fut reconnue meilleure que celle qu'il avait choisie. Si M. Schreiber eut été convaincu qu'une bonne ligne ne pouvait être trouvée là, il n'y a aucun doute qu'il eut ordonné cette exploration. Il est très probable qu'il savait que le résultat de cette exploration serait défavorable à ses prétentions, et, en conséquence, il ne voulut pas qu'elle fut faite. Il y a encore moins d'excuse pour lui d'avoir empêché l'exploration de cette ligne dans le fait qu'il ne serait resté, si on regarde à la carte, qu'environ 40 milles à explorer, de l'extrémité de la partie de l'exploration confiée à M. Wioksteed, à Chesuncook, où commence la partie confiée à M. Vernon Smith. La ligne proposée par M. Light traverse le Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Canada à Canterbury, et là il y a un court chaînon à construire jusqu'à Harvey; et un autre chaînon de Harvey à Frédéricion, et de Frédéricion à Salisbury. La ligne de Harvey à Salisbury est la même que celle appuyée par M. Schreiber; et cette longueur de 113 milles est complètement inexplorée: On me dit qu'il en a été fait une exploration privée. Il est très extraordinaire, qu'à cette occasion, le gouvernement ne l'ait pas fait explorer. Les explorations sont très incomplètes et devraient être achevées avant de nous demander de prendre une décision sur cette question. On nous demande de nous élaner dans l'obscurité. Afin de montrer combien ont été incomplètes les explorations, je citerai le rapport de M. Vernon, page 37 :

Avec une nouvelle exploration, on peut jeter plus de lumière sur les travaux à faire et réduire les pentes, en se dirigeant plus vers le nord que la route arpentée ne le fait, en cotoyant la rive sud du lac Telos, en suivant la ligne du canal jusqu'au lac Webster, et de là, par la vallée que forment la rivière Webster et les lacs jusqu'à Penobscot, près de la présente traverse.

Ceci montre que M. Vernon Smith n'avait, soit pas le temps suffisant, soit pas d'instructions suffisantes, pour faire une exploration, puisqu'il dit que l'on pourrait peut-être trouver une meilleure ligne. Maintenant, voici les faits: sur la ligne Pope les explorations sont très incomplètes,

ainsi que sur la partie de la ligne entre Montréal et Sherbrooke, et sur la partie entre le lac de la Tête d'Orignal et Mattawamkeag. Il n'y en a pas eu du tout entre Mattawamkeag et Sainte-Croix, non plus qu'entre Harvey et Salisbury. Quant au reste, la ligne devra passer sur des chemins de fer déjà en exploitation.

Maintenant, je pense avoir prouvé que les explorations sont tout à fait insuffisantes pour pouvoir en tirer une conclusion; j'arrive maintenant au second point de mon argumentation. Si nous pouvions prendre comme base de notre jugement les explorations que nous avons, et qui, dans mon opinion sont tout à fait insuffisantes, notre jugement devrait être en faveur de la ligne dite combinée, parce que les informations telles qu'elles sont, justifient cette décision, et voici la preuve. Je donnerai les distances d'après les documents que nous avons. Je ne sais pas où ont été prises les distances données à la Chambre; mais afin de mettre nos adversaires qui favorisent la ligne Pope, en état de me contredire, je donnerai le tracé de chaque ligne et sa longueur suivant les documents officiels: Sur la ligne Pope, de Montréal à Lachine, et revenir à Saint-Lambert, la distance est de 22 milles. Dans son rapport M. Schreiber parle toujours comme si l'on devait partir de Saint-Lambert; mais la ligne est de Montréal à Saint-Jean ou à Halifax. Comment atteindre Saint-Lambert? Cela ne peut se faire par un pont en face de Montréal, pour la raison suivante: Il y a environ dix ans un ingénieur de chemins de fer bien connu, M. Legge, prépara le plan d'un pont, qui devait être un pont élevé. Il devait partir d'Hochelaga et traverser l'île Ronde en bas de l'île Sainte-Hélène et de là se diriger vers Saint-Lambert. Toutes les compagnies de bateaux à vapeur, dont les navires viennent à Montréal, s'opposèrent à la construction de ce pont. Bien qu'on parlât de construire un pont élevé, ces compagnies craignaient qu'il n'obstruât la navigation du Saint-Laurent et n'augmentât la force du courant au point de nuire considérablement au trafic, et on abandonna ce projet de pont. A présent il est bien connu que les messieurs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ont l'intention de construire un pont de Lachine à Caughnawaga; l'on sait encore que le chemin de fer est en partie construit du Mile End à Lachine, par la compagnie du Pacifique, et, pour atteindre Saint-Lambert, la ligne devra passer par cette route et ce pont, et parcourir une distance de 22 milles. Je prends les chiffres donnés par M. Light, et cette distance doit être ajoutée à la distance donnée par M. Schreiber. Voici le fait le plus extraordinaire: M. Schreiber donne comme objection à la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, que la rampe la plus élevée est 82 pieds au mille; mais il ne dit pas ce que savent ceux qui connaissent quelque chose du chemin de fer de la Rive-Nord, que la seule pente de ce genre se trouve entre Hochelaga et le Mile End; et il omet entièrement de dire que la ligne qu'il propose aurait à subir le même inconvénient. Il lui est impossible de passer ailleurs que par Lachine et Caughnawaga; il doit aller au Mile End et doit franchir la même rampe. Il ne tient aucun compte de cela cependant.

De Montréal à Lachine et de ce dernier endroit à Saint-Lambert, il y a 22 milles; de Saint-Lambert à Chambly, par le Montréal, Portland et Boston, 20 milles; de Chambly à Lennoxville, par la nouvelle ligne explorée par M. Davy, 20 milles; de Lennoxville à la rivière de l'Orignal par la ligne Pope, 59 milles; de la rivière à l'Orignal à Mattawamkeag, par la nouvelle ligne explorée par MM. Spofford et Burpee, 136 milles; de Mattawamkeag à la jonction de Macadam, par le chemin de fer Européen et Nord-Américain, 62 milles; de la jonction de Macadam à Saint-André, par le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Canada, 44 milles. Total, 453 milles. Ces chiffres sont aisés à corriger s'ils ne sont pas exacts; je les ai pris dans les documents que nous avons ici. Sur cette route, il y avait 216 milles de nouvelle voie à construire; c'est-à-dire, les 80 milles explorés par M. Davy, de

Chambly à Lennoxville; et la partie explorée par MM. Spofford et Burpee, de la rivière à l'Orignal à Mattawamkeag, 136 milles. Maintenant, si nous prenons la ligne combinée jusqu'à Saint-André, voici les distances: De Montréal à la jonction de la Chaudière, par le chemin de fer de la Rive-Nord, 172 milles; de la Chaudière à Canterbury, par le lac Chesuncook, 216 milles. Je prends cette distance parce que c'est celle donnée par l'ingénieur de la cité d'Halifax, bien qu'elle soit plus courte d'après les documents officiels. Je ne veux pas être taxé d'exagération. Je mets les plus grandes distances lorsqu'elles sont contre moi. Si je prends le rapport de M. Vernon Smith, je trouve qu'il fait les distances quelques milles plus courtes. De Canterbury, par le chemin Nouveau-Brunswick et Canada, à Saint-André, 63 milles, faisant un total de Montréal à Saint-André, par cette voie, de 451 milles, sur lesquelles il y a 216 milles de chemin à construire, de la jonction de la Chaudière à Canterbury.

Maintenant j'arrive aux distances pour aller à Saint-Jean. Je consulte encore les documents officiels. De Montréal à Saint-Lambert, 22 milles, de Saint-Lambert à Chambly, par le chemin de fer Montréal, Portland et Boston, 20 milles; de Chambly à Lennoxville, par la ligne explorée par M. Davy, 80 milles; de Lennoxville à la rivière Tête à l'Orignal, par l'Intercolonial, 89 milles; de la rivière à l'Orignal à Mattawamkeag, tel que tracé par MM. Spofford et Burpee, 136 milles; de Mattawamkeag à la Jonction Macadam, par le chemin de fer Européen et Nord-Américain, 62 milles; de la Jonction Macadam à Saint-Jean, par le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, 85 milles; distance totale jusqu'à Saint-Jean *via* Sherbrooke, suivant les documents officiels, 494 milles, sur lesquels 216 de voie nouvelle, savoir: 80 milles de Chambly à Lennoxville et 136 milles de la rivière à l'Orignal à Mattawamkeag. Nous trouvons en même temps sur le tracé proposé par M. Light, la ligne combinée, les chiffres suivants: de Montréal à la Jonction de la Chaudière, par le chemin de fer de la Rive-Nord, 172 milles; de la Jonction de la Chaudière à Canterbury, 216 milles; de Canterbury à Saint-Jean, par le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, 91 milles; formant une distance totale par la ligne combinée, entre Montréal et Saint-Jean, de 479 milles, sur lesquels 216 milles de nouvelle voie, de la Chaudière à Canterbury, la même chose que dans la route par Saint-André.

De Montréal à Halifax *via* la ligne de Sherbrooke, les distances sont comme suit: de Montréal à Saint-Lambert, 22 milles; de Saint-Lambert à Chambly, 20 milles; de Chambly à Lennoxville, 80 milles; de Lennoxville à la rivière à l'Orignal, *via* le chemin de fer International, 82 milles; de la rivière à l'Orignal à Mattawamkeag, tracé Spofford et Burpee, 136 milles; de Mattawamkeag à la jonction Macadam, par le chemin de fer Européen et Nord-Américain, 62 milles; de la jonction Macadam à Harvey, par le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, 19 milles; de Harvey à Frédéricton, inexplorés, 18 milles; de Frédéricton à Salisbury, inexplorés, 95 milles; de Salisbury à Halifax, par l'International, 201 milles: total, 744 milles, sur lesquels 329 sont à construire, savoir: de Chambly à Lennoxville, 80 milles; de la rivière à l'Orignal à Mattawamkeag, 136 milles; de Harvey à Frédéricton, 18 milles; de Frédéricton à Salisbury, 95 milles. Prenons les mêmes localités, de Montréal à Halifax par la ligne combinée: de Montréal à la jonction de la Chaudière, 172 milles, par le chemin de fer de la Rive-Nord; de la jonction de la Chaudière à Canterbury, en passant par le lac Chesuncook, 216 milles; de Canterbury à Frédéricton, partie de la ligne qui n'a pas été explorée, 40 milles; de Frédéricton à Salisbury, inexplorés, 85 milles; de Salisbury à Halifax par l'Intercolonial, 201; total, 724 milles, sur lesquels 351 milles de voie nouvelle à construire, savoir, 216 milles de la jonction de la Chaudière à Canterbury; 40 de Canterbury à Frédéricton; et 95 de Frédéricton à Salisbury. Les distances que j'ai données, se comparent comme suit: pour aller à

Saint-André, il y a une différence de deux milles en faveur de la ligne combinée, pour aller à Saint-Jean 15 milles, et à Halifax 18 milles. Et cela, en prenant la ligne par Sherbrooke sur son meilleur jour, parce que j'ai pris les nouveaux chaînons que l'on propose de construire.

Si afin d'aller à Halifax au lieu de faire l'embranchement de Harvey à Salisbury, on proposait de se servir du chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Halifax, la ligne serait 28 milles plus longue, savoir : 66 milles de Harvey à Saint-Jean par le chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, et 75 milles par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Salisbury, formant 141 milles, contre 113 milles de Harvey à Salisbury, par la nouvelle ligne, formant 770 milles jusqu'à Halifax par la ligne de Sherbrooke. Je ne veux pas cependant donner ce désavantage à la ligne de Sherbrooke, parce que je suppose que les nouveaux embranchements seront construits pour raccourcir la distance.

Voilà pour les longueurs et distances absolues des deux lignes proposées. Voyons, maintenant, les autres points à examiner, et la comparaison est encore plus favorable à la ligne combinée. L'honorable député de Sherbrooke (M. Hall), et l'honorable député de Stanstead (M. Colby), ont attaqué avec beaucoup d'emphase ce qu'ils appellent la ligne imaginaire. Ils prennent la carte et disent : une ligne n'est-elle pas plus courte lorsqu'elle est droite que lorsqu'elle fait un détour. Cela serait très bien si une ligne de chemin de fer pouvait être construite à vol d'oiseau, mais malheureusement les trains de chemin de fer ne volent pas. Ils doivent prendre le sol tel qu'il est, et il est plus difficile de se détourner de la ligne droite verticalement que latéralement. Ces messieurs parlent toujours dans ce dernier sens de la ligne droite, et ils disent votre ligne se détourne latéralement de la ligne droite ; mais ils ne disent pas que leur ligne devra s'éloigner verticalement de la ligne droite ; ce qui est pis. Il lui faudra franchir un sommet de 950 pieds plus élevé que la ligne combinée, formant, d'après les autorités, une différence de 47½ milles, à raison d'un mille par 20 pieds d'élévation à franchir. J'ai déjà cité le rapport de M. Burpee, que l'on trouve à la page 40 du livre bleu, et quelques-uns des rapports que j'ai eus depuis montrent que c'est encore pire que cela. La différence de niveau serait, non pas de 950 pieds, mais de 1,152 pieds, ce qui ferait une longueur additionnelle de 57½ milles pour la ligne de Sherbrooke, au lieu de 47½ milles. Je n'insisterai pas beaucoup là-dessus ; je réfute seulement le raisonnement de ces honorables messieurs ; je dis que nous ne sommes pas en état de juger. Le gouvernement aurait dû donner un exposé, sous forme de tableau, des pentes, courbes et sommets des hauteurs à franchir, et même le calcul des ingénieurs de chemins de fer, de la longueur de chaque ligne, en prenant en considération la longueur pratique qu'ajoute à chaque ligne les pentes, courbes et sommets à franchir. Nous ne connaissons pas exactement la longueur comparative de chaque ligne. On aurait dû donner cela, mais on nous laisse dans l'obscurité. Nous avons le *maximum* des pentes et des courbes, mais le *maximum* peut ne se rencontrer qu'une fois dans une ligne, et dans une autre se présenter cent fois.

Un autre fait très important qui ne doit pas être oublié est celui-ci : Supposons qu'il faille franchir le même sommet — mais dans une ligne on ne l'a qu'une fois et dans l'autre deux fois — cela fait toute la différence du monde, parce qu'il est de simple bon sens que lorsqu'un train a descendu une pente très raide, le pouvoir perdu n'est pas amassé pour monter l'autre rampe qui se présente. Il est perdu entièrement. Ces messieurs ont insisté beaucoup sur l'examen de la carte, mais leur condamnation est assurée. Si nous regardons au terrain que chaque ligne devra traverser, nous voyons que la ligne de Sherbrooke traverse la montagne diagonalement, tandis que la ligne combinée traverse longitudinalement la chaîne de montagnes, ce qui fait une grande différence. On ne se propose pas de traverser toutes ces montagnes par des tunnels. Les sommets de ces montagnes doivent

M. LANGRIS.

être franchis par la prolongation de la distance à parcourir. Ainsi la carte elle-même est la condamnation de la ligne appuyée par ces messieurs, à moins qu'ils ne se servent de tunnels partout, afin d'avoir un chemin de fer fantastique. Ceci démontre que leur manière de calculer est de nature à induire en erreur et ne saurait être prise en considération, lorsqu'il s'agit de prendre une décision pratique. Encore, si nous passons par le territoire américain, on doit admettre que, de toute nécessité, nous devons chercher à avoir la distance la plus courte possible à parcourir pour traverser ce territoire. La ligne combinée sur le territoire américain, à 40 milles de moins que la ligne de Sherbrooke. La ligne de Sherbrooke laisse de côté la partie est de la province de Québec à l'est de Montréal. Tous les avantages que l'on suppose devoir retirer du chemin de fer du Pacifique canadien en compensation de la dépense énorme qu'il a coûté, seront perdus pour la partie est de la province de Québec, si nous permettons la construction de la ligne par Sherbrooke ; tandis que si nous adoptons la ligne combinée, tous ces avantages seront plus grands, non seulement pour Québec, mais pour Trois-Rivières et toutes les autres localités sur la rive nord et du Saint-Laurent.

Une autre forte objection, à mon avis, contre la ligne de Sherbrooke, est qu'elle sera certainement coupée par des lignes américaines à Mattawamkeag, comme on le verra en regardant la carte.

De Mattawamkeag à Bangor il y a déjà un chemin de fer qui n'a que 40 milles de long. Puis, de Mattawamkeag à Saint-André, le point le plus rapproché, il y a 106 milles, et pour aller à Saint-Jean il y a 147 milles ; ainsi il est évident que la ligne sera coupée à Mattawamkeag.

La ligne de Sherbrooke nécessitera aussi un nouveau pont à ou près de Montréal. On sait que l'on propose de construire le pont à Lachine, de sorte qu'il y aura deux ponts à Montréal. Il n'y a pas de pont à Québec, et si le chemin de fer du Pacifique canadien passait par la ligne combinée, Québec aurait un pont. Lorsque l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) parla de l'importance pour Québec d'avoir un pont, afin d'avoir le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien, le ministre des travaux publics lui répondit que le pont ne contribuerait pas à amener le trafic du Pacifique canadien. Je dis que ceci est tout à fait erroné, et je m'appuie sur l'autorité des hommes d'affaires de Québec pour parler ainsi. Cette question a été fort discutée, et les hommes d'affaires de Québec sont tous d'opinion que sans un pont ou un bateau-passeur, il est impossible d'amener le trafic du Pacifique canadien à Québec, même en été. Le grand avantage d'avoir un pont à cet endroit, est pour le commerce de grains ; Québec est une bonne place pour l'emmagasinage des grains durant l'été. Lorsque les marchés ne sont pas bons, le grain peut être emmagasiné là et exporté aussitôt que le marché devient meilleur. Supposent que le grain soit emmagasiné à Québec pour attendre l'exportation, aussitôt que la navigation sera fermée, s'il n'y a pas de pont à Québec, il faudra le rapporter à Montréal, et alors le faire passer par le pont de Lachine, tandis que si ce pont était bâti à Québec, le grain pourrait être exporté en aucun temps ; et, lorsque les immenses bassins de Québec seront terminés, de très grandes facilités seront offertes pour l'emmagasinage et le chargement des grains. Mais, d'un autre côté, pour me servir de l'expression d'un marchand de Québec, sans un pont à Québec, cette cité sera un *cul de sac* en hiver, où le grain serait emmagasiné sans qu'on puisse l'en sortir.

De plus, il est admis que si le Pacifique canadien passe par Sherbrooke, il sera nécessaire de dépenser un million et demi pour construire un embranchement à Québec ; mais ce montant serait épargné s'il passait à Québec par la ligne courte. Ces résolutions proposent de voter un million et demi au Pacifique Canadien pour aller à Québec, et un demi-million pour passer par Edmunston, et quelque chose comme \$3,400,000 (valeur actuelle de 4 pour 100 par année

durant vingt ans) pour passer par Sherbrooke. Mais si nous adoptons la ligne combinée, tout l'argent qu'il faudra dépenser par la route de Sherbrooke sera épargné.

Un autre point important sur lequel j'attirerai l'attention de la Chambre, pour faire voir que c'était un plan préconçu, adopté l'an dernier, que de choisir le tracé de Sherbrooke, est celui-ci: que la ligne combinée qui offre tant d'avantages, n'a pas même été indiquée sur la carte donnée aux membres de cette Chambre. La ligne que l'on a indiquée comme tracée par M. Light, est, au contraire, une ligne qu'il a condamnée, c'est la ligne allant à Hartland. M. Light lui-même n'a pu adopter ce tracé, à cause des fortes pentes et des courbes brusques.

Maintenant, l'honorable ministre des travaux publics essaie de faire croire que si l'amendement par l'honorable député de Québec-Est était adopté, cela nuirait aux intérêts de Québec, parce que, dit-il, les résolutions présentées par le gouvernement seraient alors rejetées, et la proposition de faire rendre le Pacifique canadien à Québec, serait aussi rejetée; mais, M. l'Orateur, en supposant que ces résolutions fussent rejetées, que Québec perdrait-il? Je ne suppose pas que le rejet de ces résolutions aurait pour effet d'enlever les rails sur le chemin de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal. On propose de donner la ligne de la Rive-Nord au Pacifique canadien, voilà tout. Nous avons déjà cette ligne, et nous ne demandons pas de nous donner une ligne que nous ne possédons pas. Elle est actuellement sous le contrôle du Grand-Tronc, et elle serait alors sous le contrôle du Pacifique canadien. Il vaut mieux pour les intérêts de Québec que le chemin de fer de la Rive-Nord, pour le trafic local, soit contrôlé par le Pacifique canadien au lieu de l'être par le Grand-Tronc, parce qu'il nous donnera de plus grandes facilités pour le commerce entre Québec et Montréal.

Mais en autant que le terminus du Pacifique canadien est concerné, il importe peu à Québec que ces résolutions soient ou ne soient pas adoptées; nous n'aurions pas le terminus du Pacifique canadien à Québec, mais nous aurions deux chemins de fer entre Montréal et Québec sous le contrôle du Pacifique canadien. Un autre point important sur lequel nous n'avons pas de renseignement, bien que nous en ayons souvent demandé, est celui-ci: La ligne par Sherbrooke est appelée par tous les journaux, même par ceux appuyant le gouvernement, la ligne Pope. Un membre du gouvernement est le principal propriétaire de la ligne.

L'autre jour, le député de Durham-Ouest (M. Blake) fit une question, dont le but était de savoir si on avait l'intention d'acheter cette ligne avec l'argent que l'on demande de voter. Aucune réponse n'a été donnée à cette question; que signifie ce silence? Il signifie que le chemin sera acheté. Il n'aura pas seulement l'avantage d'être relié au chemin de fer du Pacifique canadien, mais le chemin lui-même sera acheté avec l'argent que l'on demande à cette Chambre de voter. Nous n'avons jamais pu, cependant, obtenir du ministre des travaux publics aucun renseignement sur ce point. Cet honorable monsieur a donné des renseignements très complets sur des points de peu d'importance; mais sur ce point essentiel pas un mot d'explication n'a été accordé par lui. L'honorable monsieur dit que si le Pacifique canadien était dirigé sur Québec par le chemin de fer de la Rive-Nord, on doit comprendre que le grain transporté là à la fermeture de la navigation, devrait y rester tout l'hiver, comme les marchandises qui y sont actuellement enfermées jusqu'à l'ouverture de la navigation; c'est précisément ce dont nous nous plaignons; c'est ce que nous désirons empêcher. Ces résolutions n'y remédieront pas; nous avons besoin de voie de communication avec le réseau du Pacifique canadien aussi bien en hiver qu'en été. Nous ne gagnerons rien par le chemin proposé par le gouvernement.

Le ministre des travaux publics a dit que l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) voulait que tout se fasse à la fois. Le ministre des travaux publics voudrait renvoyer cette affaire à la prochaine session. A quoi servirait

de construire à grands frais un pont si le trafic du Pacifique canadien avait pris une autre direction. Si le trafic du Pacifique canadien, que l'on espère être considérable, passe par la route de Sherbrooke, la compagnie sera obligée de dépenser une forte somme pour des facilités terminales, soit aux Etats-Unis, soit dans les provinces maritimes, et ils ne feraient pas le sacrifice de ses dépenses afin de revenir à Québec. On sait bien que lorsque le commerce a adopté une direction, il est impossible de l'en détourner, à moins qu'il n'y ait une grande différence dans les avantages, et dans ce cas la différence ne serait pas assez grande pour décider le Pacifique canadien à revenir à Québec.

Nous ne devrions pas être appelés à donner une opinion basée sur des documents aussi peu satisfaisants que ceux que nous avons devant nous, et en conséquence, je proposerai l'amendement suivant:

Que tous les mots après "suivants," dans l'amendement, soient retranchés et remplacés par les suivants: "dans l'opinion de cette Chambre des études additionnelles sont requises et devraient être immédiatement commencées afin d'en venir à une saine décision quant à la route qui convient pour le chemin de fer de la Ligne Courte; et qu'il serait prématuré d'adopter une ligne courte avant que de nouvelles études n'aient été faites."

L'honorable député de Sherbrooke (M. Hall) et le député de Stanstead (M. Colby) ont prétendu que si la ligne combinée était adoptée, il serait impossible de continuer de suite sa construction, parce que la législature de l'Etat du Maine ne se réunira pas avant deux ans. C'est une erreur profonde. Il ne serait nullement nécessaire d'une session de la législature, parce que les lois de l'Etat du Maine accordent l'incorporation de compagnies de chemin de fer sans obliger de recourir à la législature. Il n'y a pas d'amendement à cette loi. Au chapitre 120 il est statué:

Section 1. Toutes personnes, au nombre d'au moins dix, et dont la majorité sera des citoyens de cet Etat, peuvent former une compagnie pour l'achat et la construction, l'entretien, la mise en opération d'un chemin de fer à l'usage public du transport des personnes et effets dans cet Etat, et à cette fin peuvent faire et signer des articles d'association dans lesquels seront déclarés le nom de la compagnie, la largeur du chemin, les points de départ et d'arrivée du chemin à être construit, entretenu et exploité, la longueur de tel chemin aussi exacte que possible, et le nom de chaque ville et comté de cet Etat par lesquels il passera et dans lesquels il sera construit; le montant du fonds capital de la compagnie, qui ne devra pas être moins que \$6,000 pour chaque mille de chemin projeté, et d'une largeur de 4 pieds 8 $\frac{1}{2}$ pouces, ni moindre que \$3,000 par mille pour toutes voies plus étroites, et le nombre d'actions qui formeront le dit fonds capital, les noms et domicile d'au moins cinq personnes, une majorité desquelles seront citoyens de cet Etat, qui agiront comme directeurs de la compagnie proposée, et administreront ses affaires jusqu'à ce qu'ils soient remplacés. Chaque souscripteur de tels articles d'association y inscriront leurs noms, lieu de résidence, et le nombre d'actions qu'ils conviendront de prendre dans la dite compagnie.

Section 2. Les dits articles d'association ne seront pas déposés et enregistrés de la manière pourvue par la section 3 de cet acte, jusqu'à ce que le fonds capital mentionné dans la section 1 ait été souscrit, de bonne foi, par des personnes respectables, et 5 pour 100 payés sur icelui, comptant, aux directeurs nommés dans les dits articles d'association.

Ni jusqu'à ce qu'il n'y ait sur l'endos ou annexé aux dits articles, un affidavit fait par la majorité des directeurs nommés en ic eux, que le montant du capital requis par cette section a été souscrit de bonne foi, et que l'on désire, de bonne foi, construire, entretenir et exploiter le chemin mentionné en tels articles d'association, lequel affidavit sera enregistré avec les articles d'association comme susdit.

M. SHANLY: Il est possible que l'on suppose en me voyant lever pour parler sur une question de ce genre, que je vais parler avec quelque autorité; mais je déclarerai dès le début que je suis complètement incapable de former une opinion concernant ce que l'on pourrait appeler les mérites des deux lignes au point de vue du génie civil. Je suis, en principe, en faveur d'un examen complet et approfondi, car je sais quels vastes montants d'argent ont été gaspillés dans différents travaux publics de ce pays, et d'ailleurs par le fait d'examen incomplets. Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre la première partie de cette description, vu que j'étais absent de mon siège lorsqu'elle a commencée; mais il y a eu un débat il y a une semaine ou deux, avant que je n'aie le privilège de me trouver ici, et j'ai lu ce débat, afin, entre autres choses, d'arriver, si possible, à quelque chose comme les mérites de la question, et j'ai été peiné de voir que dans ce

débat certains membres qui soutiennent une ligne de préférence à l'autre aient jugé nécessaire de descendre aux personnalités ; peut-être est-ce, M. l'Orateur, en vertu de cette règle suivie par certains avocats, d'un ordre inférieur naturellement, qui consiste à insulter le conseil de leur adversaire, lorsque sa cause ne peut être défendue par le raisonnement. C'est ce qui semble être le cas avec les honorables messieurs auxquels je fais allusion. L'honorable député de Sherbrooke (M. Hall) et l'honorable député de Stanstead (M. Colby) ont pensé convenable d'attaquer vivement le caractère professionnel et privé d'un homme pour lequel j'ai un profond respect, au point de vue professionnel et privé, M. A. L. Light, dans le caractère professionnel duquel j'ai autant de confiance qu'en son intégrité individuelle. Maintenant, M. l'Orateur, je pense que quand des gens descendent à l'emploi d'un argument comme celui dont ils se sont servi contre M. Light, ils ne peuvent avoir une très grande confiance dans leur propre cause. Quant aux plans et explorations, et tout le reste, je dis qu'il n'y a rien devant nous qui puisse mettre n'importe quel ingénieur en état de déclarer délibérément qu'une ligne est meilleure que l'autre ; et, en conséquence, si je me lève ce n'est pas pour disenter les mérites de la ligne, mais je sens que je négligerais mon devoir, je mentirais à l'amitié, si je ne me levais pas pour défendre mon ami, qui n'a pas l'occasion de se défendre lui-même. Et, M. l'Orateur, comme je pense qu'il n'y a pas de renseignements suffisants devant nous pour nous mettre en état de juger des mérites comparatifs de ces deux lignes, j'agirai suivant cette opinion et j'appuierai l'amendement. Je n'ai rien autre chose à dire que ceci : que la vraie conduite à tenir est de faire une exploration complète et approfondie avant qu'aucun subside ne soit voté.

M. WELDON : Je diffère d'opinion avec mon honorable ami de Mégantic et je vais dire pourquoi je voterai contre l'amendement. C'est une question brûlante d'un bout à l'autre de ces provinces, vu que nous sentons la grande nécessité d'avoir une ligne nous reliant, dans un court délai, avec le réseau des chemins de fer de l'ouest. Le chemin de fer Intercolonial, en autant que les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse sont concernées, est considéré comme presque inutile pour les fins commerciales. Malheureusement, autrefois une partie du territoire du Nouveau-Brunswick a été enlevé par le traité d'Ashburton, qui, sous ce rapport, était, je crois, un acte d'injustice pour nous et nous a dépouillés de notre territoire ; et le résultat est que l'Etat du Maine est là comme un coir séparant, l'une de l'autre, ces deux parties de la Puissance. Si je pensais qu'il fût possible d'avoir une ligne courte sur le sol canadien, j'aurais voulu que telle ligne se construisît, mais c'est pratiquement impossible, et nous sommes obligés de traverser l'Etat du Maine pour relier les provinces maritimes aux grandes provinces de l'Ouest. Nous avons plaidé en faveur de cette ligne pendant des années sans être appuyés, c'est-à-dire la ligne Mégantic, jusqu'à ce que pour la première fois cette année, nous trouvions les gens de Québec prêts à nous aider à obtenir une telle ligne. Quelques-uns d'entre eux s'opposent à l'occasion qui nous est offerte d'obtenir ce chemin, non plus avec le vieux cri que nous devons avoir une ligne sur le territoire canadien, mais sous prétexte qu'il y a une ligne plus courte par Québec que par Mégantic. Je n'entrerai pas dans la discussion au sujet des explorations et autres affaires de ce genre.

Dans la dernière session, sur une résolution de même nature, alors que l'honorable député de Québec-Est proposa que l'affaire ne fût pas laissée au gouvernement, mais que le subside fût voté par le parlement, j'ai cru qu'il était dans l'intérêt de mon comté et de ma province, comme dans ceux des provinces maritimes en général, de voter contre mon honorable ami en cette occasion ; maintenant que le gouvernement a décidé la question, je suis disposé à l'appuyer sur ce point. Il y a une quantité de lignes différentes, et

M. SHANLY

nous voyons que les ingénieurs, comme les médecins, ne s'accordent pas, et que c'est à qui aura raison. Nous ne pouvons pas attendre toujours que des explorations complètes soient faites, nous avons besoin d'être mis en rapport avec les lignes de l'ouest, et il faut que cela se fasse aussi vite que possible. J'admets avec l'honorable député de Mégantic que si ce chemin n'est pas construit dans un délai raisonnable, le commerce prendra différentes directions qu'il gardera. Tandis que Québec dispute aux cantons de l'est cette ligne, nous souffrons dans les provinces maritimes, et avant que ces différends ne soient réglés, nous nous apercevrons que des arrangements auront été faits pour diriger le trafic à ces ports que la nature a pourvus de plus grands avantages que ceux que les nôtres possèdent, et nous serons laissés de côté absolument. Maintenant on a parlé de trois lignes. En premier lieu, il y a la ligne Mégantic. Puis M. Light amène la ligne de Chesuncook, c'est la première fois que nous entendons parler de cette ligne ; et, tandis que nous sommes à parler des parties intéressées dans la ligne de Sherbrooke, nous devrions nous rappeler que M. Light—bien que je ne désire pas nuire à sa réputation—est largement intéressé dans la construction du pont que l'on veut construire à Québec. Bien que nous ayons les opinions de différents ingénieurs, la responsabilité repose sur le gouvernement et sur l'ingénieur qu'il a choisi ; et si cet ingénieur a choisi la ligne de Mégantic, je pense que nous, qui ne sommes pas de la profession et qui sommes incompetents, devrions adopter cette ligne.

Dans notre province, comme je l'ai dit, nous avons fait de l'agitation en faveur de cette ligne de Mégantic. L'hiver dernier, pour la première fois, une députation a été envoyée de Québec vers nos gens ; mais la délégation, tout en étant reçue avec égards et courtoisie, eu pour réponse : qu'en autant que nos gens étaient concernés, la ligne de Mégantic était celle qu'ils voulaient et celle qu'ils croyaient être dans les vrais intérêts de la population des provinces maritimes. Puisque Québec est pour avoir le port d'été, nous désirons avoir le port d'hiver dans les provinces maritimes. Puis, la ligne combinée est mise de l'avant pour lutter contre la ligne de Mégantic ; mais depuis que le dernier débat a eu lieu, une ligne a été proposée par M. O'Sullivan, et la seule raison donnée en sa faveur est qu'elle est toute entière sur le sol canadien ; elle traverse les montagnes, en ligne directe, de Grand-Falls à Moncton ; mais le major Robinson et le capitaine Henderson ont trouvé qu'il était impossible d'avoir une ligne là où il propose de faire la sienne. Mais je proteste contre cette ligne pour une autre raison : parce que les populations de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick marchent de concert pour obtenir cette ligne courte, et je pense que le fait que tous les députés des provinces maritimes sont en faveur de la ligne de Mégantic, et que la ligne proposée par M. O'Sullivan laisserait Saint-Jean et Saint-André, et toute la vallée de Saint-Jean, sans avantages quelconques. Nous nous plaignons que lorsque nous allons à Montréal nous avons, maintenant, à faire une route de 100 milles avant de pouvoir faire face dans la direction de Montréal, et M. O'Sullivan nous propose une autre ligne qui nous forcerait d'aller encore plus loin vers l'est. Non seulement cette ligne est explorée, mais une charte a été accordée, dans le Maine, pour une ligne à travers l'Etat.

L'honorable député de Mégantic a attiré l'attention sur la loi des chemins de fer de l'Etat du Maine, et a fait remarquer que nous n'avions pas besoin d'attendre jusqu'à la session de 1887 afin d'obtenir une charte, parce que la loi de cet Etat y pourvoit. Mais mon honorable ami a oublié de mentionner toutes les formalités à remplir. Toute compagnie, après que certaines choses ont été faites et après avoir été approuvée, par les commissaires des chemins de fer, obtient un certificat, et ce certificat étant déposé la compagnie devient *de facto* et *de jure* une corporation ; mais il est aussi ordonné ce qui suit :

Toute corporation organisée sous le présent acte avant de commencer la construction de son chemin, présentera au bureau des commissaires des chemins de fer, une requête demandant l'approbation du tracé, accompagnée d'une carte de la route projetée, d'après une échelle convenable, avec un profil de la ligne sur une échelle verticale, de dix pieds ou pouces, comparée à l'échelle horizontale, et, aussi avec un rapport et une estimation, préparés par un habile ingénieur, d'une récente exploration. Le bureau des commissaires des chemins de fer, sur réception de telle requête, fixera un jour pour audition sur icelle, et les requérants donneront du jour fixé l'avis que les commissaires jugeront raisonnable et nécessaire, afin que toutes les personnes intéressées puissent avoir l'occasion de comparaitre et de s'opposer à la dite requête. Si le bureau des commissaires, après audition, approuve le tracé, et que l'intérêt public requiert la construction de tel chemin, la corporation peut construire son chemin.

Dans le cas de chemins plus considérables, il faut demander une charte à la législature; et, en autant que j'ai pu m'en assurer, la loi générale adoptée dans le Maine est dans le but de permettre aux parties de construire des lignes courtes, à peu près comme nous faisons par notre acte refondu des chemins de fer, sans s'adresser à la législature. Maintenant nous devons tenir compte du fait qu'une charte a été obtenue, de la législature du Maine, pour un chemin à travers cet Etat devant se relier au nôtre. Si nous demandons de construire, à travers l'Etat du Maine, une ligne qui aura pour effet de détourner le trafic de certaines parties de cet Etat, nous ne pouvons pas espérer les voir autoriser une ligne qui enlèverait le trafic des districts de Penobscot et de Bangor pour le diriger sur le Nouveau-Brunswick et Québec. Je crois que c'est une affaire que l'on ne peut retarder; je crois qu'il est dans l'intérêt des provinces maritimes qu'elle ne soit pas retardée. Ce que nous voulons, c'est d'être en communication avec le réseau des chemins de fer de l'Onest afin d'avoir une partie du trafic qui se fait sur ces chemins. Donnez-nous la ligne, et je suis certain que l'énergie et l'esprit d'entreprise des gens de Halifax, Saint-Jean et Saint-André, et des comtés que ces chemins traverseront, leur feront trouver les moyens de contrebalancer les avantages naturels que possèdent sur eux les ports américains. Cela sera notre affaire. Tout ce que nous demandons à ce parlement est de nous tendre la main pour nous mettre en état de nous relier à ce réseau de chemins de fer, et ensuite laisser aux gens le soin de développer, par leur énergie et leur esprit d'entreprise, le commerce que nous croyons avoir le droit d'obtenir. Je ne désire pas retenir la Chambre davantage. Je désire seulement donner les raisons qui me feront voter contre l'amendement; c'est parce qu'il est calculé pour amener un délai dommageable aux intérêts des provinces maritimes, car je crains que, si nous laissons échapper cette occasion, il ne s'écoule plusieurs années avant qu'une autre se présente. On pourrait s'apercevoir que ces chemins de fer ne peuvent attendre jusqu'à ce que tous nos différends soient réglés, et la conséquence serait que le trafic, au lieu de venir à nos provinces, se dirigerait vers les villes maritimes des Etats-Unis, auxquelles la nature a donné sur nous de grands avantages; mais par cette ligne, nous espérons les neutraliser et obtenir une part du trafic.

M. GIROUARD: Je me lève pour dire quelques mots d'explications pour le vote que je vais donner, et mes remarques s'appliqueront à l'amendement aussi bien qu'aux résolutions. Les résolutions ont deux objets en vue: le premier, l'achat du chemin de fer de la Rive-Nord, et le second, la construction de ce que l'on appelle la ligne courte. Quant à l'achat du chemin de fer de la Rive-Nord, je rappellerai à la Chambre que l'année dernière, lorsque furent discutées les résolutions concernant les chemins de fer de Québec, j'ai exprimé l'opinion qu'il était injuste de déduire de l'indemnité payable au gouvernement de Québec, la somme de \$6,000 par mille du chemin de Montréal à Québec, soit pour acheter le chemin de fer de la Rive-Nord, ou pour construire un nouveau chemin. J'ai protesté contre la rétention, par le gouvernement, d'une partie de l'indemnité de Québec pour cette fin. Je ne pouvais faire plus, car la province de Québec était intéressée jusqu'à concurrence

de \$2,300,000. Cependant mon protêt a été fait, et ayant les mêmes opinions aujourd'hui qu'alors, je me crois obligé de voter contre la première résolution pour l'achat du chemin de fer de la Rive-Nord, à même les \$960,000 qui forment une partie de l'indemnité du gouvernement de Québec. La raison que j'invoque est que, dans le passé, nous n'avons jamais rien déduit des subsides des compagnies de chemin de fer, sous le prétexte que le Pacifique canadien pourrait avoir besoin d'acheter les chemins que ces compagnies avaient l'intention de construire.

Prenez, par exemple, le chemin Canada-Central qui a reçu un subside de \$12,000 par mille, et le Callander et Gravenhurst, qui n'était qu'un embranchement du Pacifique canadien, conduisant de Callander à Toronto, qui a reçu un subside de \$12,000 par mille; et dans les deux cas tout le subside fut accordé. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement de Québec, qui a construit un chemin de fer de Québec à Ottawa, faisant partie de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique canadien, ne recevrait pas \$12,000 par mille pour le chemin d'Ottawa à Québec. Maintenant, quant à la ligne courte, il est vrai que le parlement s'est engagé l'année dernière à construire une ligne courte, mais seulement jusqu'à un certain point. Il ne s'est pas engagé à construire une ligne qui devra coûter quatre fois plus que l'on ne supposait l'année dernière. L'année dernière nous avons voté \$170,000, par année, payables pendant quinze ans, pour la construction de cette ligne; aujourd'hui on nous demande de voter \$250,000 par année, pendant vingt ans: c'est-à-dire que l'année dernière un ou deux millions étaient demandés pour construire un chemin; cette année, on demande cinq millions. Le cas ne se présente donc pas dans la même position du tout. L'honorable député de Stanstead (M. Colby) rit, mais je lui demanderais si \$250,000 par année, à 4 pour 100 avec fonds d'amortissement, ne représentent pas, environ, un capital de \$5,000,000. J'avais, l'année dernière, sur l'utilité commerciale de la ligne, les mêmes opinions qu'aujourd'hui. Je n'ai jamais cru que nous pourrions détourner le trafic de Boston et Portland, durant les mois d'hiver, pour l'amener aux ports canadiens, car, outre les difficultés climatiques, nous avions à lutter contre la différence de distance. Bien que l'année dernière j'étais disposé à voter \$170,000 par année pour satisfaire les désirs des députés des provinces maritimes, je ne croyais pas que cela aurait pour effet d'assurer au Canada le trafic qui passe à présent par Portland et Boston, et même par New-York.

Si je pouvais croire que la construction ferait une grande différence dans le commerce des provinces maritimes, je consentirais volontiers à ce que quelques millions de dollars soient dépensés pour obtenir ce résultat; mais je ne crois pas que l'on fasse disparaître les avantages de la route par Portland et Boston par la construction d'une ligne, qui, bien que de 100 milles plus courte que les lignes existant actuellement au Canada, sera encore trop longue pour lutter contre les lignes de Portland et Boston. Je ne puis donc donner mon assentiment à la dépense de tant de millions, pour le simple motif de donner aux provinces maritimes un chemin qui ne sera après tout que d'intérêt local. Nous avons déjà dépensé \$43,000,000 en construisant l'Intercolonial, qui est notre principale voie de communication avec les provinces maritimes. Pour le maintenir, cela nous coûte \$2,000,000 par année, qui sont quelques fois soldés par les recettes, mais qui d'autres fois ne le sont pas. Il n'y a pas de doute que la construction de cette ligne aura pour résultat de diminuer le trafic de l'Intercolonial, à tel point que les recettes seront loin de suffire aux dépenses. Je crois que la ligne courte enlèvera au moins la moitié du trafic de l'Intercolonial, de sorte que nous serons appelés à payer non seulement les \$250,000 demandés aujourd'hui, mais un million de dollars par année pour faire face aux dépenses d'exploitation de l'Intercolonial. Pour ces raisons, je ne puis donner mon consentement, ni à l'achat du chemin de fer de la Rive-Nord, ni à la construction de la ligne

courte; et quant à la proposition de l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) de faire faire de nouvelles explorations, je ne vois pas l'avantage que procurera le fait de dépenser \$30,000 ou \$35,000 pour de nouvelles explorations.

M. TASCHEREAU : La question qui est maintenant soumise à la Chambre me semble d'une si grande importance et sera aussi aux prochaines élections générales d'une telle importance sur les hustings, dans le district de Québec au moins, que je ne puis la laisser passer sans donner quelques-unes des raisons qui me portent à voter en faveur des résolutions du gouvernement.

Dans le district de Québec, deux grandes questions agitent l'esprit public : la première est la question du terminus d'été du Pacifique canadien, que Québec désire posséder dans ses limites; la seconde est celle de la ligne courte que la population de cette ville et des districts voisins demandent à grands cris. La première question semble maintenant réglée par l'une des résolutions mises devant la Chambre, et qui garantit de la manière la plus formelle, le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à Québec, où il aura son terminus d'été; et si cela n'eût pas été garanti par le ministre des travaux publics, j'aurais certainement voté contre les résolutions dans leur ensemble. Sur ce point, il ne devrait plus y avoir de difficulté à voter pour les résolutions, et aucun reproche ne devrait être fait à ceux qui voteront pour. La seconde question, celle de la ligne courte, que les présentes résolutions déterminent définitivement *vis-à-vis* Sherbrooke, est une question plus délicate, et suscitera certainement des dissensions dans les esprits d'un grand nombre. Il est bien certain que, outre le terminus d'été du Pacifique canadien, si la vieille cité de Québec devenait l'un des anneaux de la ligne courte, reliant Montréal avec les ports des provinces maritimes, par un pont sur le Saint-Laurent, entre le Cap-Rouge et Saint-Romuald, elle en retirerait d'immenses avantages, et ferait, dans un avenir prochain, ajouter à la liste de ses glorieux titres, celui plus lucratif d'une cité riche, commerciale, manufacturière et maritime.

Mais, M. l'Orateur, considérons d'abord que la question d'une ligne courte, d'un point à un autre, n'est pas une question qui peut être décidée par la loi écrite dans un statut, mais bien une question de géographie, posée par la nature elle-même. Et je ne vois rien autre chose dans les résolutions maintenant présentées, que ceci, savoir : que le gouvernement, à la demande pressante des habitants des cantons de l'Est et des provinces maritimes, va donner un subside à une ligne de chemin de fer de Montréal aux provinces maritimes *vis-à-vis* Sherbrooke, de même qu'il a donné des subsides au chemin de fer du Lac Saint-Jean, au chemin de fer Québec-Central, de la Rivière-du-Loup et d'Edmundston, dans la province de Québec, et à tant d'autres chemins de fer dans les autres provinces. Si ce n'est pas la ligne courte, le subside la fera-t-elle courte? Certainement non. Si la ligne courte est *vis-à-vis* Québec, tôt ou tard le commerce fera son chemin par cette dernière ville. Comme l'eau que l'on détourne de son chenal naturel cherche toujours à reprendre son cours, et le trouve toujours, si elle n'est pas arrêtée par des travaux artificiels, de même le commerce peut, pendant quelque temps, être détourné de sa voie naturelle, qui est la plus courte, mais il finira toujours par la trouver. Et, M. l'Orateur, la nature ne peut pas donner tout à la même place.

Si la nature a donné à Québec l'un des plus beaux ports du monde, et si elle a doué Québec de l'un des sites les plus magnifiques du monde, si elle l'a entouré de tant d'endroits charmants, qui peut blâmer la nature de ne pas avoir placé cette admirable ville sur la plus courte route entre Montréal et Halifax? Et comme c'est cette route que nous cherchons, parce que le commerce, aveugle et positif comme il est, a lieu de chercher sur sa route les beautés de la nature les endroits charmants et parés, cherche toujours la ligne droite,

M. GIROUARD

qui est toujours la route la plus courte d'un endroit à un autre, nous devons alors adopter, pour lui donner un subside, la route que l'on nous prouve rencontrer le plus les besoins et les exigences du commerce. Il ne s'agit pas ici d'une question de sentiment, mais d'une question d'affaires; ça n'est plus une question de prédilection pour une place ou pour une autre, mais une question de nécessité commerciale. De fait c'est une question de commerce qui a des règles indispensables qui lui sont propres. Ainsi nous ne devons pas la voir et la juger à travers le prisme de nos sympathies personnelles, mais avec l'œil sévère et impartial des hommes d'affaires. Pour ma part, donc, malgré les sympathies personnelles que je puis avoir pour Québec, qui m'est cher pour plus d'une raison, malgré que je désire autant que qui que ce soit, son progrès, sa prospérité et sa grandeur matérielle, je ne puis pas, après avoir sérieusement étudié les papiers et les rapports mis devant nous, attentivement écouté les raisons données de chaque côté, faire autrement que donner mon assentiment aux résolutions qui contiennent le choix de la route courte par Sherbrooke. Et ce que j'ai dit en premier est la principale considération sur laquelle je base mon opinion, une simple considération d'intérêt général, dégagée de tout intérêt local et sectionnel, qui peut, quelques fois nous faire mal juger.

En second lieu, je dois me souvenir que je suis ici, non pas comme député de la cité de Québec, mais que je représente le comté de Beauce; que ce comté est formé en partie de cantons de l'Est, directement et largement intéressés dans le parachèvement du chemin de fer International, qui les traverse; que cette ligne traverse une partie du comté de Beauce, lequel retirera de grands avantages de la prospérité et du succès de cette ligne. Si une partie du comté de Beauce a son marché à Québec, l'autre partie a le sien à Sherbrooke, et c'est la partie nouvelle du comté qui demande le plus, pour son développement, un accès facile au marché et des marques réelles d'encouragement.

Et, en outre, la partie inférieure du comté de Beauce ne sera-t-elle pas, après cela, reliée au chemin de fer du Pacifique canadien par le Québec-Central, dont le choix de la route par Sherbrooke, accélérera le parachèvement, donnant aux paroisses le long de la rivière Chaudière et aux grands cantons de Marlow, de Linière, Jersey, Shonley, Gayhurst, etc, un accès facile soit à Québec ou Sherbrooke, soit aux marchés américains. Une autre raison, lorsque le subside de \$211,000 a été voté l'année dernière par le parlement, pour assurer le parachèvement du chemin de fer Québec-Central, qu'il faut maintenant achever dans tout le comté de Beauce, n'a-t-il pas été accordé parce que ce chemin était considéré comme un important tributaire du Pacifique canadien, auquel il devait être relié à quelque point de l'Etat du Maine? Bien que je ne fus pas l'an dernier l'un des membres de cette Chambre, et bien que je ne fus pas présent aux conférences qui ont précédé l'octroi de ce subside, j'ai toujours pensé que ces \$211,000 étaient accordés, en grande partie pour cette considération.

Le même intérêt qui existait l'année dernière, et qui a amené le gouvernement à octroyer ce subside, prévaut encore aujourd'hui. Et si je votais aujourd'hui contre ces résolutions, ne ferais-je pas ce qu'a fait mon prédécesseur l'année dernière, et ne contribuerais-je à détruire le Québec-Central et à diminuer son importance, lui qui a tant contribué à sa construction et à l'augmentation de cette importance, en travaillant, en cela, avec le Pacifique canadien, dont le chemin sera comme je l'ai déjà dit, un important tributaire. Plusieurs raisons me portent donc à donner mon vote en faveur des résolutions présentées par le gouvernement. 1° Raisons d'intérêt général et ensuite raisons de valeur secondaire, consistant dans les avantages immédiats et considérables que mes constituants retireront de leur adoption. Je ne puis pas oublier que je présente, en cette Chambre, un comté exclusivement composé de cultivateurs, et que les intérêts de la classe agricole

doivent passer pour moi en premier lieu, avant les intérêts des classes manufacturières et commerciales des villes. En rejetant ces résolutions quel serait le résultat pour Québec ? La question du terminus d'été du Pacifique canadien, qui est décidée en sa faveur, cette année, et qui deviendra, dans quelques semaines, un fait accompli, sera laissée une année de plus à la merci des événements politiques ; et, qui sait ce qui peut ou ne peut pas arriver dans l'espace d'une année ? Pourquoi laisser l'occasion passer sans donner à Québec ce grand et désiré avantage de devenir le terminus d'été du Pacifique canadien ? M. l'Orateur, en votant pour les résolutions, je crois que je voterai dans les intérêts de mes constituants, agriculteurs et cultivateurs, en leur procurant de nouveaux marchés pour leurs produits, de nouveaux accès à ces marchés, et en conséquence, en augmentant leurs chances d'arriver à la richesse et à la prospérité. Pendant longtemps cette question a été devant le public, et mon intention a toujours été bien arrêtée de lui donner la plus sérieuse considération, et de donner en cette occasion un vote complètement indépendant de tous liens de parti, si la politique du gouvernement sur cette question n'était pas dans mon opinion, complètement juste et légitime. Après avoir très soigneusement étudié la question, je suis heureux de déclarer que l'opinion que je me suis formée sur ce sujet, est en conformité avec la politique de mon parti et de mes chefs, et que dans cette circonstance comme en plusieurs autres, je puisse, tout en accomplissant mon devoir de député consciencieux, leur donner l'appui de mon vote. Il ne me reste plus maintenant qu'à demander pardon à la Chambre des erreurs dont j'ai dû me rendre coupable en me servant d'un langage qui ne m'est pas très familier, mais mon désir était d'être compris de tous, et j'espère qu'en considération de ma bonne volonté, on excusera ma témérité.

M. WOOD (Westmoreland) : Cette question est d'un intérêt spécial pour la population des provinces maritimes, et aussi pour la population de la province de Québec, mais nous ne la regardons aucunement comme une question provinciale. C'est une question qui est plutôt nationale que provinciale, dans son caractère, touchant, comme elle le fait aux intérêts commerciaux de tout le pays. Je regrette que les honorables députés de Québec aient cru de leur devoir de s'opposer à ces résolutions. Je regrette que ces amendements aient été proposés, car j'avais espéré qu'elles recevraient l'appui unanime des membres de cette Chambre, à quelque parti politique qu'ils appartiennent. L'objet de ces résolutions est d'assurer à notre peuple le commerce futur de ce pays, et de l'employer à former nos propres ports de mer. C'est là un louable but, qui devrait avoir toutes les sympathies de chaque membre de cette Chambre ; et c'est parce que je crois que ces résolutions atteindront cet important objet que je crois de mon devoir de les appuyer. Je n'ai pas l'intention de référer à cette partie du discours de l'honorable monsieur qui a présenté l'amendement, et qui se rapporte au projet de faire de Québec le terminus d'été du Pacifique canadien. Je dirai seulement que dans mon opinion, il ne peut pas y avoir divergence d'opinion sur le fait que les prétentions de la route du Saint-Laurent, comme route d'été pour notre trafic sont mieux fondées que celles d'aucune autre. Les avantages naturels de ce grand fleuve, améliorés comme ils l'ont été de temps en temps par la dépense de sommes d'argent considérables, lui ont déjà assuré un très fort pourcentage du commerce étranger des provinces d'Ontario et de Québec. Si les honorables messieurs veulent examiner les Tableaux du commerce et de la navigation, ils verront que pendant l'année 1884, 70 pour 100 des importations de ces provinces sont venues par le Saint-Laurent, et environ 36 pour 100 par d'autres routes.

Dans les exportations, la différence est encore plus marquée, au-dessus de 90 pour 100 des exportations de ces person-

nes se sont faits par le Saint-Laurent, et moins de dix pour 100 sont passés par les Etats-Unis en entrepôt. Je ne comprends pas naturellement dans ces chiffres les exportations et importations des Etats-Unis. Ces chiffres montrent cependant que la route du Saint-Laurent a déjà le monopole pratique du commerce étranger de l'Ouest. C'est mon désir, et c'est, je crois, le désir de tous les membres de cette Chambre, de quelque partie du pays qu'ils viennent, de voir son contrôle sur le trafic, non seulement établi, mais augmenté de le voir embrasser, à l'avenir, non seulement le commerce de notre propre Nord-Ouest, mais encore le commerce transcontinental que nous désirons voir se développer, et, aussi attirer, par la même voie, une grande partie des exportations de ces Etats situés entre ces grands lacs et les Montagnes Rocheuses. J'ai confiance aussi, que lorsque ce commerce se développera, l'esprit d'entreprise des marchands et des hommes d'affaires de Québec, avec les facilités qu'ils posséderont avec le terminus d'été du Pacifique canadien, leur assurera une large part de ce trafic ; car dans mon opinion, l'importance de cette ville, l'importance du fleuve Saint-Laurent, comme voie commerciale, ne peuvent jamais être ignorées. La valeur de cette grande rivière, sous ce rapport, aussi bien que sa beauté et la grandeur de ses points de vue, ont été mentionnés au commencement de la présente session par l'honorable député d'Ottawa (M. Tassé), avec son éloquent langage ordinaire, et, M. l'Orateur, je sens que c'est une source d'orgueil pour tout Canadien de savoir que cette magnifique rivière, qui par sa beauté naturelle et la grandeur de ses paysages n'a pas de rivale, et qui a si largement contribué dans le passé à attirer le touriste étranger sur nos côtes et à faire connaître ce pays, occupe actuellement le premier rang sur ce continent comme voie naturelle pour le commerce.

M. l'Orateur, je crois qu'il est du devoir de ce parlement, et j'espère que ce sera toujours le but de nos efforts, de fortifier ses titres à cette position, en autant qu'il est possible de le faire par l'action législative. Mais tout en endossant les sentiments de l'honorable député de Québec-Est sur ce point, je ne puis accepter l'opinion qu'il a exprimée relativement au débouché d'hiver pour notre trafic. Lorsque nous en venons à traiter la question d'un débouché d'hiver, nous avons une affaire toute différente et très difficile devant nous. La première question, d'importance vitale, est la question de distance ; elle a été, dans le passé, si sérieuse qu'elle a toujours fait obstacle aux efforts du gouvernement pour attirer ce trafic par la voie de l'Intercolonial à la mer ; et bien que nous adoptions maintenant la ligne la plus courte et la plus directe possible, elle présentera encore de sérieux obstacles au succès commercial de ce projet. Cette question de la différence des distances entre notre ligne et les lignes conduisant aux ports américains, est une question que l'on ne peut jamais faire disparaître complètement ; elle ne peut être réduite à un minimum, et je crois que chaque honorable monsieur admettra qu'il est non seulement important, mais absolument nécessaire qu'elle soit réduite au minimum. Je crois que tous les membres de cette Chambre admettront, et les honorables messieurs qui appuient l'amendement l'admettront aussi, que la politique qu'a adoptée le gouvernement à la dernière session et que la Chambre a alors approuvée est la seule vraie politique, savoir, que la ligne la plus courte et la plus praticable devrait être adoptée. Eh bien, M. l'Orateur, c'est en exécution de cette politique, après toute une saison employée à faire faire des explorations, et, sur le rapport des ingénieurs du gouvernement, que la présente route a été choisie. Nous devons tous admettre que nous avons à compter beaucoup avec l'expérience et le jugement des ingénieurs sur ces matières.

Je comprends qu'il est regrettable que dans le cas présent nous ayons autant de divergence d'opinion ; que quelques ingénieurs appuient une ligne et quelques-uns une autre ; que quelques-uns des ingénieurs aient voulu mettre au jeu

leur réputation professionnelle, en affirmant que les lignes respectives qu'ils appuyaient étaient les meilleures. Et, M. l'Orateur, nous avons un monsieur, un ingénieur d'une habileté incontestée et d'une grande réputation dans sa profession, qui déclare, dans cette Chambre, aujourd'hui, qu'il n'y a pas encore de renseignements suffisants devant cette Chambre pour permettre à un ingénieur de donner une opinion sur cette question. Eh bien, M. l'Orateur, voyant tant de divergence d'opinion, j'ai décidé d'accorder ma confiance au jugement des ingénieurs du gouvernement, car je crois qu'il n'y a pas de plus haute autorité à laquelle je puisse en appeler, à l'appui du choix du gouvernement, et comme guide de la conduite du parlement en cette affaire, que celle que je viens de mentionner. Puis il y a une autre considération importante qu'a indiquée le député de Saint-Jean (M. Weldon). Je crois que cette route est démontrée être la plus courte et la plus praticable qui puisse satisfaire aux intérêts de tous les ports importants des provinces maritimes. Il est vrai, je crois, qu'une ligne plus courte peut être obtenue jusqu'au port de Saint-André, au sud de cette ligne, ainsi que jusqu'au port de Saint-Jean. Il est possible, si l'on peut se fier aux opinions exprimées par quelques uns des ingénieurs, que quelque chose comme une ligne plus courte pourrait être obtenue jusqu'à Halifax et Louisbourg, au nord de cette ligne.

La différence de distance entre les lignes que j'ai mentionnées et la ligne qui a été choisie, est, à tout événement, bien légère, et l'on peut alors regarder cette ligne comme une ligne de compromis. Tandis que les intérêts d'aucun des ports des provinces maritimes n'a été considéré, en cette circonstance, d'une importance supérieure, les intérêts de tous ont été bien sauvegardés. Puis il y a une autre considération importante. Comme l'a justement dit l'honorable député de Saint-Jean, la population de toutes les provinces maritimes ont, depuis des années, jeté les yeux sur cette route, pour un raccordement direct avec les chemins de fer de l'ouest. Des hommes d'affaires pratiques ont consacré leur attention et leur énergie à cette question, avec l'espoir d'assurer la construction de cette ligne. On ne doit pas oublier que nous ne proposons pas de construire un chemin de fer du gouvernement, mais que le subside que nous offrons, est donné en aide à une entreprise privée, comme encouragement aux capitalistes d'entreprendre la construction de ces importants travaux. Les opinions des hommes d'affaires pratiques deviennent donc importantes en cette question. Et tandis que dans l'un des cas nous avons ces faits, que par une entreprise privée, une compagnie a été organisée, il y a quelques années, et a obtenu une charte pour construire une ligne de chemin de fer à travers le Maine sur la même route que celle indiquée dans les résolutions, tandis qu'un montant considérable de capitaux privés a déjà été dépensé en explorations et pour promouvoir l'entreprise; tandis que nous avons toute raison de croire qu'avec un subside suffisant les capitalistes seront prêts à construire cette ligne, nous n'avons aucune bonne raison d'espérer que le même résultat sera accompli si une autre ligne est adoptée.

J'avais l'intention de m'occuper de l'objection faite à cette ligne, à cause du fait qu'elle traversera le Maine, et du danger qu'ont redouté quelques-uns, que des lignes seraient construites pour attirer le commerce dans cette direction. Cette affaire, cependant a été traitée, dans une autre occasion et je n'en parlerai pas. Je m'occuperai cependant, de la question traitée par le député de Jacques-Cartier (M. Girouard). Il a parlé, en premier lieu, du montant de ce subside, et a dit que le montant en serait égal à un capital de \$5,000,000. L'honorable monsieur a dû oublier le fait que le subside ne se donne que durant vingt ans; et le chef de l'opposition, dans une occasion antérieure, a donné, comme montant de ce subside, capitalisé, si je me rappelle bien, environ une somme de \$3,400,000. Cela équivaudrait à \$10,000 par mille sur la longueur de la ligne à construire;

M. Wood (Westmoreland)

et lorsque nous regardons au coût de cette ligne, à la qualité que ce chemin devra avoir, il est évident que ce sera seulement suffisant pour payer à peu près la moitié du coût de l'ouvrage restant à faire, et il faudra un capital additionnel considérable pour assurer la construction de cet ouvrage. Je parlerai aussi brièvement que possible de la perspective de cette ligne.

L'honorable député de Jacques-Cartier a exprimé le doute que cette ligne ne soit jamais un succès commercial. Je ne m'étonne pas qu'il ait exprimé ces doutes. J'ai déjà parlé des désavantages que nous avons, à cause de notre position géographique, dans les provinces maritimes. Je crois bien que la compétition que nous aurons à subir de la part des chemins de fer américains, sera très vive. Je reconnais qu'il nous faudra profiter de tous les avantages que nous avons, de la manière la plus complète possible. Quels sont ces avantages? Le trafic d'un chemin de fer se compose ordinairement de trois classes: le transport du fret ordinaire, la circulation des voyageurs, et le service de l'express et de la malle. Par les rapports des chemins de fer canadiens, nous voyons que des recettes brutes, les deux tiers proviennent du transport du fret et l'autre tiers des autres sources. Et, d'après les meilleures informations que j'ai pu obtenir sur les rapports publics des chemins de fer américains principaux, dont les comptes de recettes et de dépenses, des différentes classes de trafic, sont tenus séparément, il apparaîtrait que des recettes brutes du transport du fret, 80 pour 100 environ, sont pris pour payer les frais d'exploitation, de sorte qu'il resterait un profit de 20 pour 100; des recettes brutes de la circulation des voyageurs, il y a environ 60 pour 100 pour les frais d'exploitation, laissant 40 pour 100 de profit. L'importance d'une grande circulation de voyageurs est donc évidente, puisqu'elle donne plus de profit. Ces incidents du trafic sont gouvernés par des principes quelque peu différents.

Dans le transport du fret, la dépense est la première considération. Dans le service de la malle le temps est la première considération, la dépense la seconde. Dans la circulation des voyageurs, le temps, la sécurité et le confort sont les grandes considérations; la dépense est secondaire. Comme résultat de l'application de ces principes, le transport du fret est généralement dirigé vers la mer par la voie la plus courte. Les voyageurs, d'un autre côté, cherchent à voyager sur terre aussi longtemps que possible, et à faire le voyage par mer aussi court que possible. Donc, si nous avons, par notre position géographique, dans les provinces maritimes, quelques désavantages pour la compétition dans le transport du fret, nous avons quelques avantages pour la compétition dans le transport des voyageurs. Mais on devra remarquer que plusieurs conditions sont nécessaires pour qu'une compétition soit avantageuse. Non seulement, on doit choisir la route la plus courte et la meilleure, mais la ligne elle-même doit être solide et durable, pouvant permettre d'atteindre la plus grande vitesse combinée avec la plus grande sécurité. Le matériel roulant doit être de première classe et être pourvu de tous les aménagements et commodités que les voyageurs modernes considèrent désirables et nécessaires. Je crois que si ces conditions sont remplies, la ligne canadienne aura l'avantage, au point de vue du temps, tandis que, sous le rapport du bien-être et de la sécurité elle peut être mise l'égal de n'importe quelle ligne de transport entre l'Amérique et l'Europe; et si l'on sait tirer un parti avantageux de ces importants avantages, la ligne canadienne se trouvera dans une position bien plus avantageuse pour faire compétition dans le transport du fret. Elle aura, d'abord, une affaire profitable sur laquelle elle pourra certainement compter, les vapeurs océaniques de première classe viendront dans les ports des provinces maritimes en grand nombre, la concurrence qui en résultera, combinée avec un approvisionnement abondant de combustible à bon marché, toujours profitable, et un court voyage maritime réduira le taux du transport maritime le plus bas possible,

plus bas qu'aucun de ceux qui seront chargés à aucun des ports de la côte américaine.

Ensuite, un autre avantage important sera obtenu en plaçant cette ligne sous le contrôle d'une compagnie. J'admets que ce n'est pas une considération essentielle, mais je la regarde comme très importante. J'admets qu'en général le trafic sera gouverné par les règles commerciales ordinaires, et que la ligne de chemin de fer qui peut rendre le fret à destination avec la dépense la moins forte finira par l'enlever à ses concurrents; mais toutes choses étant égales, ou à peu près, à part cela, on sait bien que la propriété d'une longue ligne de chemin de fer, détermine pratiquement la destination de tout son fret; et M. l'Orateur, sous de telles circonstances avec une ligne de première classe, et parfaitement aménagée, contrôlée et administrée dans tout son parcours par une seule compagnie, je crois que nous pouvons avoir foi en l'avenir pour surmonter la principale difficulté que nous ayons à combattre dans les provinces maritimes, et que nous pouvons raisonnablement nous attendre à voir le grand et toujours croissant commerce de l'ouest qui, en été, a toujours une issue par le Saint-Laurent, se diriger avantageusement durant l'hiver, vers les ports des provinces maritimes. Je ne retiendrai pas davantage la Chambre, à cette heure et à cette époque avancées de la session; mais je crois que dans les résolutions maintenant présentées par le gouvernement, nous posons les bases d'une solide et heureuse entreprise. J'ai confiance que le montant du subside offert sera suffisant pour décider les capitalistes à construire cette ligne de chemin de fer. J'ai confiance que les mêmes hommes qui ont poussé, avec énergie, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, avec une rapidité sans précédent dans l'histoire du monde, seront aussi encouragés à entreprendre la construction de cette ligne, et que le peuple des provinces maritimes, qui demande cette ligne projetée depuis tant d'années, pour être en communication directe et intime avec les provinces-occidentales de l'ouest, verra enfin se réaliser ce qu'il espère depuis si longtemps, et que cette ligne deviendra aussi une partie de notre grand chemin de fer transcontinental, qui dans l'avenir reliera nos ports de l'Atlantique avec ceux de la côte du Pacifique.

M. TEMPLE: Je désire dire quelques mots sur ce sujet, qui est particulièrement important pour la population des provinces maritimes. Je désire m'occuper de deux routes, savoir, la route méridionale et septentrionale, et la route proposée par M. O'Sullivan. Pour cela je donnerai les chiffres et les distances des deux routes, et je m'efforcerai de montrer la nature impraticable de la route de M. O'Sullivan, non pas par ma propre connaissance de la route, mais par une exploration faite par le major Robinson, sous les ordres du gouvernement britannique, en 1848. Quelques honorables députés de cette Chambre semblent disposer à ne pas s'occuper des provinces maritimes. Le chemin proposé par ces résolutions a été projeté et discuté par le peuple des provinces maritimes, pendant des années. Ils ont travaillé à obtenir sa construction, et, j'espère que maintenant nous allons l'avoir, avec ces résolutions. J'ai confiance, M. l'Orateur, que les honorables membres de cette Chambre ne rejeteront pas ces résolutions. Bien que nous vivions sur les bords de la mer, que nous soyons de l'Est, *down-easters*, comme dirait un yankee, et que nous vivions là d'où les honorables députés de l'ouest reçoivent la lumière du soleil levant—et je pourrais dire que nous avons quelques lumières brillantes et éclatantes de l'Ouest dans ce parlement, nous les voyons toutes autour de nous—j'ai confiance que lorsque ce vote se donnera, les honorables députés nous considéreront et ne nous laisseront pas entièrement dans l'ombre. Maintenant, je me propose d'abord de m'occuper pendant quelques minutes de la brochure de M. O'Sullivan. Il dit:

Ceux qui appuient la route méridionale avec une seule courbe, arrivent à la conclusion que la route la plus courte est par Sherbrooke et le lac

de la Tête à l'Original, et pour l'établir ils prennent le plan pour montrer que la ligne d'Edmunston forme les deux côtés d'un triangle.

Sainte-Thérèse et Moncton sont deux points qui doivent être le point de raccordement général du Canada, quelle que soit la route choisie entre les deux points, à moins que les intérêts entiers de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Édouard et du Cap-Breton, quant aux communications par voies ferrées avec l'ouest n'aient pour centre Saint-Jean, N.-B., ce qui n'a pas encore été admis par qui que ce soit.

D'abord, il ne s'occupe pas de Saint-André et de Saint-Jean, et il traverse le pays à Grand-Falls, comme je vais le faire voir. Il continue:

Le choix d'une route pour la ligne courte de Montréal aux ports d'hiver canadiens ne devrait pas se faire à un point de vue local, mais à ce point de vue élevé, impartial, qui permet d'embrasser et d'unir les plus grands intérêts nationaux et commerciaux de tout le Canada.

Je m'accorde avec lui en cela. En autant que je comprends les résolutions, je crois que nous allons adopter la route la plus courte et la plus praticable, et ce fut là la promesse des résolutions l'année dernière. Maintenant, que veut dire ceci? Nous ne pouvons aller 100 milles au-delà de cela, même si nous le désirions jamais; c'est là mon opinion; autrement je consentirais à cette ligne; mais elle traverse la montagne Tobique, comme je vais m'efforcer de le prouver:

Et si l'on peut prouver qu'une ligne aussi bonne et aussi courte peut se faire sur le sol canadien, pour remplir les conditions ci-dessus, aussi bien que sur le sol des États-Unis, il me semble que tout homme qui a la moindre parcelle de patriotisme ou qui comprend son serment d'allégeance, devrait voter pour la route toute canadienne.

Il n'y a pas de doute à ce sujet, et je pense que nous voterions tous pour cela; mais, comme je l'ai dit auparavant, avec ces résolutions nous ne pouvons pas le faire. Maintenant, je montrerai à la Chambre que M. O'Sullivan commet une erreur quant aux distances. Les distances de la route nord sont les suivantes—je prends ces chiffres tel que les donne M. O'Sullivan lui-même.—

	Milles.
De Montréal à Québec.....	172
De Québec à la Rivière-du-Loup.....	116
De la Rivière-du-Loup à Edmunston.....	80
D'Edmunston à Grand-Falls.....	40
De Grand-Falls à Frédéricton.....	130
De Frédéricton à Salisbury.....	85
De Salisbury à Moncton.....	13
Total.....	636

C'est la distance de la route du nord. Mais ça n'est pas la route que M. O'Sullivan propose; mais s'il eut été honnête, dans ses convictions, il aurait pris cette route au lieu de la route qu'il a proposée. La ligne du nord de M. O'Sullivan est comme suit:—

	Milles.
De Montréal à Québec.....	172
De Québec à la Rivière-du-Loup.....	116
De la Rivière-du-Loup à Edmunston.....	80
D'Edmunston à Grand-Falls.....	40
De Grand-Falls à Moncton.....	200
Total.....	608

Soit, en faveur de la route de M. O'Sullivan, une différence de 25 milles. M. O'Sullivan donne, comme distance, entre Grand-Falls et Moncton, 168 milles; mais cela c'est en ligne droite, bien que, si une ligne pouvait se construire, je suis certain qu'elle n'aurait pas moins de 200 milles. Je connais le pays très bien; j'y ai voyagé pendant des années; il est très montagneux; et la rivière Tobique le parcourt sur un espace d'environ 60 milles. Il est impossible de faire traverser cette rivière à un chemin de fer; cela coûterait des millions de dollars pour construire 100 milles de chemin de fer, à travers ce pays.

Pour prouver cela, je me servirai du major Robinson, lorsqu'il l'explora, afin de trouver une route toute canadienne d'Halifax à Québec. Cela devait être un chemin militaire, et, en conséquence, il lui était défendu d'approcher de la frontière. S'il avait trouvé la rivière Saint-Jean à Woodstock, ou à quelque autre point près de la frontière, il aurait

pu réussir sans trouble; mais en avançant par le centre du pays il lui fut impossible de trouver une route praticable, de sorte qu'il eut à abandonner le projet. Maintenant je vous donnerai les distances par la route du sud :

	Milles.
De Montréal à Chambly.....	20
De Chambly à Lennoxville.....	80
De Lennoxville à la Rivière à l'Original.....	89
De la Rivière à l'Original à Mattawamkeag.....	135
De Mattawamkeag à Harvey.....	81
De Harvey à Saint-Jean.....	64
Total.....	469

La distance entre Harvey et Saint-Jean est fixée à 60 milles dans les rapports; je la mets à 64 et je suis sûr d'être correct. Prenant le rapport de M. Schreiber, après avoir donné cet état, je trouve qu'il montre une différence dans le nombre de milles, dans le cas de chaque route. D'après les chiffres de M. O'Sullivan, la route septentrionale, de Saint-Jean à Montréal, par la route de la Rivière-du-Loup, Edmunston, Grand-Falls et Frédéricion, est de 599 milles, donnant en faveur de la route du Sud, une différence de 130 milles; mais comme je l'ai dit, avec les présentes résolutions, il nous serait impossible d'adopter cette ligne, si nous le désirions jamais. Je prendrai encore la ligne du nord et les distances sont comme suit :

	Milles.
De Montréal à Québec.....	172
De Québec à la Rivière-du-Loup.....	118
De la Rivière-du-Loup à Edmunston.....	80
De Edmunston à Grand-Falls.....	40
De Grand-Falls à Moncton.....	200
Total.....	608

La route du Sud est comme suit :

	Milles.
De Montréal à Chambly.....	20
De Chambly à Lennoxville.....	80
De Lennoxville à la Rivière à l'Original.....	89
De la Rivière à l'Original à Mattawamkeag.....	135
De Mattawamkeag à Salisbury, par Frédéricion.....	194
De Salisbury à Moncton.....	13
Total.....	531

Montrant en faveur de la ligne du sud, une différence de 77 milles. Ainsi tous ses chiffres sont mauvais et ils induisent en erreur de toute manière. Prenant les chiffres de M. O'Sullivan, de Grand-Falls à Moncton, il y a 167 milles, par une ligne droite par-dessus la montagne, ce qui laisse encore une différence de 52 milles en faveur de la route du sud, bien qu'il l'ait fixée lui-même à 24 milles de moins en sa faveur. Tout cela prouve que le rapport de M. O'Sullivan est complètement erroné quant aux distances, et est impraticable. Il n'y a pas de doute que M. O'Sullivan soit un homme habile; car il faut l'être pour faussement interpréter les états et mystifier les chiffres, comme je crois qu'il l'ait fait dans son rapport. J'ai dit que je démontrerais où il avait fait erreur, relativement au pays qu'il se propose de traverser par cette ligne. Je ferai voir à cette Chambre que sa ligne est absolument impraticable, d'après les exploitations qui ont eu lieu, il y a des années. Le major Robinson, dans son rapport de 1848, dit :

Le quatrième obstacle est la large et immense chaîne de montagnes qui occupent presque tout l'espace au centre du Nouveau-Brunswick, de la rivière Miramichi-Nord à la Ristigouche. Quelques-unes de ces montagnes s'élèvent à une hauteur excédant 2,000 pieds.

La rivière Tobique coule à travers les montagnes, formant une profonde vallée ou creux qu'il faudrait traverser par une ligne directe de chemin de fer, et augmente grandement la difficulté de les passer.

Cette rivière coule en ligne droite, et tous les chemins allant à l'Est ou au Nord-Est ont à traverser cette vallée.

Le crête la plus basse, sans s'occuper de la rivière Tobique, que doit franchir toute ligne de chemin de fer, est à 1,216 pieds au-dessus du niveau de la mer. Puis, on en descend par une pente de 796 pieds en 19 milles, et le niveau du sommet sur la crête opposée entre les eaux de la Tobique et de la Ristigouche est de 920 pieds au-dessus du niveau de la mer, ou s'élève de 600 pieds au-dessus du niveau de l'endroit à traverser

M. TEMPLE

sur la rivière Tobique. Ces hauteurs considérables qu'il faut franchir forment une sérieuse objection à cette route.

Il continue en disant :

Le cinquième et dernier obstacle à surmonter et qui ne peut être évité par aucune route, est la chaîne de montagnes longeant la rive du Saint-Laurent, par une ligne très irrégulière, mais à une distance moyenne de 20 milles. Elle couvre de ses cimes et chaînons une grande partie de l'espace entre le Saint-Laurent et la Ristigouche. Les roches et les couches composant cette chaîne sont de même nature que celles composant la chaîne de la Tobique. Le sommet des montagnes est aussi élevé dans une chaîne que dans l'autre.

Et la formation particulière des couches et le cours général des vallées et des cours d'eau font croire qu'il est improbable que de nouvelles explorations pour améliorer cette ligne directe, obtiendraient plus de succès. Ne voulant pas abandonner la route directe, par le centre du Nouveau-Brunswick, par laquelle, si une ligne pouvait y être heureusement conduite, la distance serait aussi matériellement raccourcie qu'elle paraît l'être dans le parcours de la route n° 4, il a été décidé de faire tous les efforts pour s'assurer de la praticabilité ou de l'impraticabilité de cette ligne. Dans ce but de nombreux corps furent employés durant toute la saison. Enfin, il condamne la ligne. Cette partie de la route directe (nos 3 et 4), savoir : la ligne depuis le coude du Petitcodiac par Boistown à la Ristigouche et au Saint-Laurent, traversant la chaîne des montagnes du Nouveau-Brunswick, ayant à surmonter deux sommets d'une hauteur de 1,216 et 920 pieds, causant de fortes pentes et augmentant matériellement le coût du transport; passant à travers un pays sauvage, entièrement inhabité; amenant le plus de difficulté dans le transport des matériaux nécessaires à sa construction, et l'approvisionnement des journaliers employés aux travaux; évitant les villes et établissements des rives du golfe et ainsi empêchant le développement des vastes ressources que le pays retire des pêcheries; et, aussi, faisant subir une perte sérieuse aux intérêts de la ligne principale, et à l'embranchement projeté de Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, malgré son grand avantage de diminution de distance, est très fortement recommandée au rejet. Naturellement, en autant que nous sommes concernés à Frédéricion, il importe peu quelle route soit adoptée. Si elle passe par Mattawamkeag, suivant la résolution, elle passe par Frédéricion; si elle passe au nord, elle passe à Frédéricion; mais je désire voir la ligne de conduite en conformité avec la résolution maintenant devant la Chambre. Grâce, naturellement, à notre position géographique, le chemin nous touchera par n'importe quel point. M. O'Sullivan a dit en terminant, citant sir Walter Scott :

"Breathes there a man, with soul so dead
Who never to himself has said:
This is my own, my native land."

Je dirai, en réponse à cela, dans le langage de Temple :

"There lives a man who is so base
As other men's figures to deface,
All in his own, his native land."

M. LANDRY (Montmagny) : M. l'Orateur, avant de donner mon vote sur la question maintenant soumise à la Chambre, je désire l'expliquer. Comme je l'ai déclaré, il y a quelques jours, lorsque le gouvernement a proposé ces résolutions, j'ai cru de mon devoir de dire que ces résolutions ne rencontreraient pas complètement mes vues. Il y a, comme je l'ai dit alors, trois questions parfaitement distinctes, qui sont confondues dans une seule et même motion. Ces trois questions distinctes reviennent encore ce soir sous la même forme; et le gouvernement, qui nous demande de voter les présentes résolutions, demande premièrement, que l'on vote l'octroi au chemin de fer d'Edmunston; deuxièmement, le chemin qu'il a fait de la ligne courte; troisièmement, l'extension du chemin de fer du Pacifique jusqu'à Québec.

Je veux, M. l'Orateur, que la position que je prends soit bien comprise. L'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) est venu avec une motion en amendement deman-

dant que tous les mots de la motion principale soient retranchés et que la proposition qu'il fait soit adoptée par cette Chambre. Si cette motion de l'honorable député est adoptée, les trois résolutions proposées par le gouvernement sont mises de côté, et nous restons avec le seul blâme à porter contre le gouvernement. Je crois, M. l'Orateur, que ceci peut servir complètement les intérêts d'un parti, mais ce n'est pas du tout de l'intérêt du pays, et pour cette raison, je me déclare contre l'amendement de l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier), parce que je trouve qu'il met de côté des questions qui intéressent, par une solution heureuse, le pays en général et le district de Québec en particulier. Cela ne veut pas dire, M. l'Orateur, que je me prononce en faveur des résolutions du gouvernement; au contraire, je fais cette restriction pour le moment, mais lorsque viendra le temps de voter les résolutions, si rien n'est changé, j'enregistrerai mon vote contre les résolutions.

Le sous-amendement proposé par l'honorable député de Mégantic (M. Langelier) a la même portée. Il efface, il est vrai, tous les mots de l'amendement principal, mais il y substitue des mots analogues, et la seule différence qu'il y a, c'est la déclaration que les explorations à faire soient faites immédiatement. Je n'ai pas d'objection à faire une déclaration semblable, comme je n'aurais pas d'objection à déclarer, avec l'honorable député de Québec-Est, que le gouvernement aurait dû tenir ses promesses qu'il a faites, et au pays et au parlement; mais j'ajoute ceci, si on adopte le sous-amendement et l'amendement, alors on met de côté toutes les résolutions, lorsque je n'ai d'objection qu'à une ou peut-être deux des questions comprises dans les résolutions telles que proposées par le gouvernement. Pour la même raison, je voterai donc contre le sous-amendement de l'honorable député de Mégantic. Quel est le but, M. l'Orateur, que l'on veut atteindre par la législation actuelle? On a pour but d'assurer aux provinces maritimes, ou du moins, à un port situé dans les provinces maritimes, l'écoulement des produits de l'Ouest; le commerce du Pacifique. A l'heure qu'il est, Montréal est le terminus du chemin de fer du Pacifique, et comme tel, le point de distribution du commerce. Le commerce peut prendre deux voies; il peut prendre la voie du sud ou celle du nord. Si le commerce, en laissant Montréal, prend immédiatement la voie du sud il faut de toute nécessité qu'un pont soit construit à Lachine; alors les lois qui réglementent le commerce auront là leur application comme ailleurs, et si aujourd'hui on discute devant la Chambre, le choix d'une ligne que l'on prétend plus courte, si le gouvernement a fixé son choix, qui est celui de la ligne qui passe par Mattawamkeag,—parce qu'il prétend que cette voie est la plus courte de toutes,—de préférence à une voie qui passera sur le territoire canadien, pour la même raison, le commerce une fois rendu de l'autre côté du fleuve, à Montréal, prendra aussi la voie la plus courte, et comme il n'aura que 297 milles pour aller à Portland, il se dirigera vers Portland et n'ira jamais dans les provinces maritimes.

Voilà, M. l'Orateur, un argument que j'ai fait il y a une dizaine de jours, dans cette Chambre, et auquel on n'a pas répondu, et auquel on ne pourra répondre. Si on ne peut pas obvier complètement à ces graves inconvénients, du moins, il y a un moyen et un moyen assez puissant pour en atténuer les inconvénients qu'il présente; c'est celui-ci: si le commerce, au lieu de prendre la voie du sud, prend la voie du nord et descend jusqu'à Québec, alors Québec devient le grand point de distribution du commerce, au lieu de Montréal. Le commerce, rendu à Québec, a pour se rendre à Portland 317 milles. Si nous prenons Saint-Andrews, dans les provinces maritimes, comme le port le plus rapproché de Québec, de Québec à Saint-Andrews la distance est de 253 milles.

Ces chiffres sont pris dans les rapports présentés par le gouvernement; ces chiffres sont donnés par l'ingénieur même du gouvernement, M. Schreiber. Par conséquent, à ce point de vue, Québec devient le point de distribution du

commerce. Le commerce venant à Québec, par la voie du chemin de fer du Nord, nécessairement la voie la plus courte, le port d'hiver le plus rapproché de Québec se trouve dans les provinces maritimes, soit à St. Andrews, même à St. John's, et alors la voie courte passant par Québec, peut lutter avec avantage contre Portland. Mais tant qu'on n'aura pas assuré la direction du commerce sur Québec, tant qu'on laissera le commerce se diriger de Montréal vers Portland, on ne peut pas espérer garder le commerce sur le territoire canadien. Pour cette raison, je me prononce contre la ligne passant par Mattawamkeag.

Quant aux promesses du gouvernement, je ne veux plus en parler; j'ai fait connaître mes vues sur cette question, la dernière fois que j'ai parlé dans cette Chambre. Je crois que dans l'intérêt du pays tout entier, dans celui de la province de Québec, et plus particulièrement dans celui du district de Québec, on devrait choisir la voie courte qui passerait par la ville de Québec.

Je regrette que l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) qui prétend défendre ici plus spécialement les intérêts de sa ville, ou au moins les intérêts de la division qu'il représente, je regrette que l'honorable député de Mégantic (M. Langelier) le premier magistrat de la ville de Québec, cherchent avant tout à servir les intérêts de leur parti en présentant une motion qui aurait pour résultat, si elle était adoptée, de priver la ville de Québec des avantages que ces deux messieurs devraient vouloir lui procurer; je regrette dis-je, qu'au lieu de présenter cette motion, ils n'aient pas présenté une motion dans le sens du discours que je prononce et dans le sens des véritables intérêts de la ville de Québec, du district de Québec, et du pays tout entier. J'espère que lorsque nous aurons voté contre cet amendement et contre ce sous-amendement, des honorables députés de Québec-Est et de Mégantic, le temps sera venu où nous pourrions présenter un amendement conforme aux opinions que j'exprime maintenant, lesquelles—je n'ai pas le moindre doute—sont partagées par la plupart des honorables députés de cette Chambre.

Je n'ai pas l'intention de discuter pleinement la question. Les honorables députés qui ont parlé avant moi, les honorables députés de Mégantic et de Québec-Est, ont donné des chiffres qui ont pu établir que la ligne passant par Québec est même plus courte que celle que l'on veut aujourd'hui imposer à cette Chambre. Je dis imposer, et cette expression n'est pas trop forte. Dans tous les cas, je ne veux pas pour le moment, revenir sur ces chiffres; mais je dis ceci: il y a un fait bien constaté que l'honorable député de Dorchester (M. Lesage) a démontré l'autre jour à cette Chambre, c'est la diversité d'opinions exprimées par les différents officiers que le gouvernement a employés dans l'exploration des différentes lignes. Cette diversité d'opinions sur des chiffres et sur des faits qui sont de leur ressort et de leur compétence, devrait ouvrir les yeux à cette Chambre. Je crois que dans ces circonstances, le gouvernement devrait nous accorder des explorations plus étendues, et devrait nous donner l'occasion de vérifier les chiffres qui ont été donnés. Un des principaux moyens auxquels a eu recours un des avocats de la voie courte, *vid* Sherbrooke, a été de prétendre que M. Light était un homme qui avait travaillé les yeux fermés, qui avait donné des chiffres qui n'étaient pas exacts; mais nous trouvons pour contredire ces chiffres, si nous prenons ceux fournis par l'ingénieur du gouvernement, nous nous trouvons en face des mêmes inexactitudes, des mêmes intérêts, et peut être d'intérêts plus considérables encore. Je crois que pour ces raisons, le gouvernement, voyant que ces différents officiers ne sont pas venus à une décision uniforme, voyant que les hommes qu'il a employés ne se sont pas accordés dans les explorations qu'ils ont faites, devrait retarder sa décision, et si c'est nécessaire, accorder même une enquête pour vérifier les rapports qui ont été produits devant cette Chambre.

Il y a de ces rapports, qui, s'ils ne sont pas exacts, sont une insulte à cette Chambre; et ceux qui les ont faits devraient être punis. Il y a des hommes qui sont venus affirmer des choses dans des rapports malhonnêtes, et qui ont essayé à tromper l'opinion publique et même les députés de cette Chambre. Ce sont des hommes qui, s'ils étaient convaincus de malhonnêteté ne devraient pas pour un instant rester dans la position qu'ils occupent, et contrôler efficacement comme ils le font, en leur qualité officielle, les destinées du pays.

Pour les raisons que je viens de donner, je crois que dans l'intérêt de la ville de Québec, dans les intérêts du district de Québec, dans ceux de la province de Québec et du pays tout entier, on doit voter contre le sous-amendement du député de Mégantic, parce que ce sous-amendement fait litigieux de toutes les propositions présentées par le gouvernement, et de même contre l'amendement de l'honorable député de Québec-Est.

Comme je l'ai dit il y a un instant, lorsque la question principale viendra sur le tapis, alors nous trouverons moyen de proposer un amendement qui exprimera mieux nos vues et qui servira les intérêts du pays et de la province de Québec.

M. HALL: Je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de la Chambre, au sujet des mérites de cette question, après les remarques que j'ai faites l'autre soir. Cependant, ces remarques ont été critiquées par deux honorables députés, ce soir: l'un contestant leur opportunité, l'autre leur exactitude. Il était très naturel que l'honorable député de Grenville-Sud (M. Shanly) prit la défense de son collègue et ami, M. Light. Jusqu'ici, néanmoins, en ce qui concerne la question d'opportunité, la Chambre doit se rappeler que la question qui lui a été soumise était de savoir si les explorations, qui avaient été faites à grands frais par le pays, et qui ont démontré qu'il y avait une ligne pratique en suivant un certain tracé, devaient être mises de côté, sur les impressions de M. Light relativement à une ligne théorique qu'il aurait découverte. Comme je savais personnellement que, jusqu'ici, ses opinions avaient été non seulement erronées, mais désastreuses pour ma province, je me suis cru justifiable, dans les circonstances, de parler de ces questions, et mes énoncés, sous ce rapport, n'ont pas été contredits et ne pouvaient pas l'être, parce que les faits allégués étaient susceptibles de preuve. Quant à l'énoncé que j'ai fait au sujet de l'usage de titres par M. Light, l'honorable député de Mégantic a donné à entendre que cet énoncé était inexact. J'ai dit qu'il n'était pas à l'emploi du gouvernement de Québec. Je le savais personnellement et j'ai le certificat d'un ministre provincial à cet effet. Le seul énoncé contredit, c'est qu'en vertu d'un arrêté du conseil, M. Light avait le droit, pendant deux ans, de se servir du titre d'ingénieur de la province de Québec. Maintenant qu'il est remercié de ses services comme ingénieur de la province de Québec, c'est aux honorables députés d'examiner s'il a droit ou non de se servir de ce titre.

La réponse que l'on a faite à mon autre énoncé portant qu'il n'était pas membre de l'Institut des ingénieurs civils, comporte qu'il en faisait partie il y a plusieurs années, qu'il a écrit aux journaux de Québec une lettre disant qu'il avait l'intention de renouveler sa souscription et de redevenir membre de cet institut. Je sais personnellement que l'usage qu'il a fait de ce titre a été critiqué par l'institut même, et que les catalogues ont démontré, pendant plusieurs années, qu'il n'était pas membre de cette institution; la seule réponse à mon énoncé, c'est qu'autrefois il a eu ce droit et qu'il a l'intention de s'en servir à l'avenir. En conséquence, mon énoncé n'est pas et n'a pas été contesté; mais, si je n'avais pas donné cette explication, les remarques de l'honorable député de Mégantic (M. Langelier) auraient pu porter la Chambre à supposer que mes énoncés étaient inexacts.

M. LANDEY (Montmagny)

M. FOSTER: Cette question est d'une grande importance pour nous dans les provinces maritimes, et en disant cela je ne veux pas qu'il soit compris qu'elle n'est pas d'une égale importance pour toutes les provinces, car il n'y a aucune province dont les intérêts ne soient pas affectés par cette question. J'ai entendu avec regret un énoncé fait par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard) (et j'espère que l'esprit dans lequel il l'a fait n'inspire pas plusieurs membres de cette Chambre); il a dit que, l'année dernière, il désirait voter un léger montant d'argent pour adoucir les sentiments du peuple des provinces maritimes, pour la réalisation d'un projet dans lequel il n'avait pas beaucoup d'espérance; mais qu'il n'était pas prêt à voter plus d'argent pour encourager ce qu'il croyait être une chimère ou quelque chose de semblable. Je respecte beaucoup cet honorable député, mais je pense qu'il y a dans cette Chambre plusieurs députés qui croient que pour encourager le commerce entre les provinces maritimes et celles de l'est, c'est une ligne qui rapportera des bénéfices, et que ce projet est autre chose qu'une idée chimérique.

L'honorable député a dit que nous avions construit l'Intercolonial pour le peuple des provinces maritimes. "Nous" signifie parfois beaucoup de monde; mais "nous" ne signifie pas le député de Jacques-Cartier ni même les députés de Québec ou d'Ontario seulement. Toutes les provinces de la Confédération ont assumé la dette de la construction du chemin de fer Intercolonial, et je pense que près de la moitié de ce chemin passe dans la province de Québec. En tout cas, sinon la moitié, la partie la plus dispendieuse de ce chemin passe dans cette province, et c'est la partie qui rapporte le moins de bénéfices. Ainsi, ce ne sont pas simplement les provinces maritimes qui étaient intéressées à la construction de ce chemin de fer. Le peuple des provinces maritimes a certains droits à être considérés sous ce rapport. Nous contribuons, avec les grandes provinces, au creusement des canaux, qui se trouvent presque tous dans les provinces de l'Est. Nous donnons de bon cœur notre part des dépenses que l'on fait pour creuser le Saint-Laurent et réaliser les projets que nous formons au sujet de cette grande voie de navigation, et je pense que nous avons le droit de demander que cette courte ligne commerciale soit complétée et que les provinces maritimes soient reliées, autant que le permettra leur situation géographique, aux anciennes parties du Canada. Je pense que le fait suivant ajoute de l'importance en ce qui concerne ce chemin; mais il y a aussi le commerce interprovincial. Quant les provinces ont été réunies, et, surtout, quand la politique nationale a été adoptée, les provinces maritimes ont, dans une plus grande mesure qu'auparavant, contribué à enrichir les anciennes provinces de la Confédération, et dans une mesure encore plus grande, on leur a nuï dans des matières affectant leur commerce et leur trafic avec les États-Unis, surtout avec les États de l'Est. Ainsi, il nous appartient plus que jamais de surmonter toutes les difficultés géographiques qu'il est possible de les surmonter, en ouvrant la route commerciale la plus courte entre ces provinces et les provinces de l'Est; il nous appartient de développer autant que possible le trafic interprovincial. Je ne comprends pas que le débat actuel concerne l'opportunité d'avoir une ligne courte de ce genre.

Après le vote de l'année dernière, par lequel une majorité considérable établissait le principe, après l'amendement maintenant proposé par l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier), qui n'attaque pas du tout le principe, mais désire simplement retarder le projet, je ne pense pas qu'il soit sérieusement question en cette Chambre de combattre l'idée de construire, aussitôt que possible, une ligne commerciale entre les provinces maritimes et l'ouest. L'amendement de l'honorable député de Québec-Est est tout simplement une demande de délai.

J'ai suivi attentivement le discours de l'honorable monsieur pour voir s'il donnerait des raisons suffisantes pour

retarder davantage de mettre en pratique le principe sur lequel nous sommes tous tombés d'accord. La principale raison qu'il a fait valoir, c'est que l'année dernière le gouvernement avait promis que la subvention ne serait pas accordée ni le chemin de fer construit avant qu'il reçût des rapports d'ingénieurs compétents. L'honorable monsieur prétend que le gouvernement n'a pas rempli sa promesse, et il propose un amendement. Or, je pense que le gouvernement a rempli sa promesse. Cinq ou six explorations différentes ont été faites, et l'ingénieur du gouvernement les a examinées; il dit qu'elles sont amplement suffisantes pour permettre au gouvernement d'y établir le tracé d'une ligne. Mais l'honorable député de Québec-Est n'est pas satisfait du nombre des explorations. Il y a, dit-il, une autre ligne qui doit être explorée; la ligne combinée.

Eh bien, il n'est pas sans intérêt de faire observer le changement qui s'est opéré dans la tactique de mon honorable ami depuis l'année dernière. Alors il appuyait sa demande de délai sur le fait qu'il y avait une autre route toute canadienne, presque aussi courte et qu'il croyait bonne, et qui devait être adoptée de préférence à celle qui passe par les États-Unis. Une bonne partie de son argumentation, l'année dernière, portait sur la route de la Rivière-du-Loup et Edmunston, et surtout sur l'opportunité de la faire passer exclusivement par le territoire canadien. Or, les explorations ont démontré qu'il y a une notable différence de distance entre cette route et la ligne américaine. Cette année, au moment où le parlement se dispose à mettre l'idée à exécution, mon honorable ami vient encore faire une proposition de retard, mais en s'appuyant, cette fois, sur la nécessité d'avoir une ligne exclusivement canadienne. Il combat son propre argument de l'année dernière, car il appuie sa proposition sur le prétexte que la ligne combinée de M. Light sera plus courte et meilleure que la ligne de Mégantic, mais qu'elle passe en partie sur le territoire américain. En sorte que, quoique changeant de terrain, il est toujours conséquent en demandant du délai.

Eh bien, monsieur, quelle limite ce retard doit-il atteindre? Cinq explorations ont été faites, et cependant l'honorable député demande encore du retard, afin d'en faire une autre. Quand même nous retarderions encore d'une année et quand même nous ferions exécuter cinq autres explorations, n'est-il pas probable que mon honorable ami viendra encore l'année prochaine avec une nouvelle proposition de délai, parce que M. Light ou une autre personne aura tracé sur le papier une ligne qu'il déclarera meilleure que toutes celles qui ont été explorées déjà? Si mon honorable ami s'appuie sur les chiffres de M. Light, je crois qu'il a reçu une réponse sans réplique de l'honorable député de Grenville, (M. Shanly), un ingénieur de grande expérience, qui nous a dit que, dans son opinion, il n'a pas été fait jusqu'ici des explorations qui puissent renseigner sûrement sur les mérites de l'une ou de l'autre ligne. Mon honorable ami prétend aussi que les subventions données à la ligne d'Edmunston et à la ligne de Mégantic se nuisent l'une à l'autre. Je ne partage pas cette opinion. La route de Mégantic et celle d'Edmunston et la Rivière-du-Loup traversent des sections tout à fait différentes; et même si la ligne de Mégantic est subventionnée, il y a de bonnes raisons, au point de vue du Nouveau-Brunswick et au point de vue de Québec, pour que celle d'Edmunston et la Rivière-du-Loup le soit aussi.

Mon honorable ami dit encore, à l'appui de son amendement, qu'aucune compagnie ne s'est présentée pour construire cette ligne de Mégantic. Eh bien, je crois que la Chambre et tous ceux qui ont tant soit peu étudié la question diront avec moi que la ligne de Mégantic a beaucoup plus de chances que la ligne combinée de trouver des promoteurs et une compagnie qui la construisent.

Mon honorable ami a essayé de faire valoir son argument en disant que sa ligne au sud du Saint-Laurent a été le résultat d'intrigues. Je ne veux pas pénétrer dans cette ques-

tion, mais je ferai observer que la preuve sur laquelle il appuie son assertion n'est pas de nature à satisfaire la Chambre: Elle consiste en extraits de journaux publiés dans la province de Québec et dans d'autres parties du pays. Eh bien, je n'ai pas besoin de rappeler à mon honorable ami que les journaux disent parfois des choses bien étonnantes sur le compte des hommes publics en vue, et il serait probablement le dernier à laisser juger ses actes ou ses motifs en cette Chambre d'après ce que des correspondants ou des rédacteurs de journaux peuvent dire à son sujet.

Telles sont les raisons apportées par mon honorable ami à l'appui de sa motion, et je demanderai à mes auditeurs si elles sont suffisantes pour nous justifier de retarder une entreprise aussi urgente? Je ne le crois pas.

Mais après ces raisons apparentes, je crois qu'il a donné le motif réel qui lui a fait demander l'année dernière et cette année de retarder l'entreprise: c'est que, d'une manière ou d'une autre, il s'est convaincu que l'avenir de Québec, comme port d'été, dépend du fait que cette ligne passe au sud ou au nord du Saint-Laurent et traverse le fleuve près de la ville de Québec. Or, quels sont les concurrents de Québec comme port d'été? Eh bien, en été, Québec aurait pour concurrents Montréal, Portland et Boston; et si cette ligne la traverse, elle aura pour concurrents les ports des provinces maritimes. C'est aux députés à décider si la construction du chemin doit mettre Québec dans une position différente pour faire la concurrence à ces autres ports. Comme ports d'été, Québec et Montréal se font aujourd'hui la concurrence; ces deux ports se trouveront exactement dans la même position, et rien de plus, quand la ligne de Mégantic sera construite. La concurrence entre Halifax, Saint-Jean et Québec est, avec toutes les différences, en faveur de Québec. Il y a 300 milles de distance en faveur de Québec, et les flottes qui fréquentent aujourd'hui son port en été, le fréquenteront aussi bien quand la ligne sera construite.

Si vous examinerez l'autre côté de la question, et si vous demandez quels sont les concurrents de Saint-Jean, d'Halifax et des autres ports d'hiver, vous verrez que ce sont Portland et Boston, deux grandes cités des États-Unis. C'est une concurrence dans laquelle Saint-Jean, Halifax et les ports des provinces maritimes ont tout le désavantage, sous le rapport de la distance et de la qualité du chemin; et même si vous avez la ligne la plus courte, le chemin le mieux équipé, de Montréal aux provinces maritimes, vous leur donnez tout ce qu'il faut pour faire une concurrence assez active pour une partie considérable du commerce avec des ports qui se trouvent plus près de Montréal. La Chambre doit réfléchir avant de décider, car en établissant le chemin sur la rive nord et en construisant un pont à Québec, elle court le risque d'allonger la route de 30, 50 ou 60 milles, et de lui ôter la chance de lutter avantageusement avec les ports américains pour avoir ce grand trafic direct.

Il ne me reste plus qu'à ajouter que je n'ai guère confiance dans cette politique de délais. Comme l'a fort bien dit l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), pendant que nous nous chamaillons à propos de la route combinée et de la route Mégantic, entre lesquelles il y a très peu de différence, — quoique toutes les conditions géographiques et les études faites jusqu'ici soient en faveur du chemin Mégantic — pendant que nous nous disputons à propos de détails qui n'ont aucune importance, il se peut que le commerce du grand Nord-Ouest prenne un courant qu'il sera très difficile, sinon impossible, de détourner. Quand le commerce a pris une direction, il est extrêmement difficile de lui faire prendre une autre voie, et il est d'importance primordiale que, dès le premier moment que le chemin de fer du Pacifique sera ouvert à la circulation à partir du Pacifique, ou aussitôt après que possible, il y ait une communication ininterrompue avec les provinces maritimes par la voie la plus courte; et si possible, cette ligne devrait être contrôlée dans l'intérêt de la grande voie directe, afin que, dès son début, le com-

merce soit attiré dans nos ports. Voilà pourquoi je ne veux pas de retards.

Quant aux provinces maritimes, nous exprimons l'opinion des neuf dixièmes de leur population quand nous disons qu'elles sont intimement intéressées à cette entreprise et qu'elles ne remercieront pas ceux des membres de la Chambre qui voudraient les priver de cette voie de communication pendant des années et leur faire courir par là même le risque de la leur faire perdre pour toujours. Il nous est fait une proposition au moyen de laquelle, croyons-nous, cette ligne peut être construite jusqu'aux provinces maritimes. On ne sait pas comment les choses peuvent tourner, la composition de la Chambre peut changer, et qui sait si, en retardant d'un an l'exécution de l'entreprise on ne court pas le risque de la retarder de plusieurs années et même de la tuer pour toujours. Aussi je dis qu'il est de notre devoir de voter contre tout retard, à moins de raisons plus fortes que celles qui ont été données cette après-midi.

Mais il y a plus que cela. Nous disons que, sans les ports des provinces maritimes, cette vaste entreprise qui nous a déjà coûté très cher et dont nous aurons à supporter le poids d'ici à plusieurs années, est incomplète. Nous n'avons pas seulement besoin de ports d'été pour nos affaires générales, mais il nous faut encore des ports d'hiver, et nous n'y pouvons attirer le commerce qu'en construisant la ligne la plus courte possible entre les grands centres commerciaux et la côte maritime. Au point de vue des provinces maritimes aussi bien qu'au point de vue du reste de la Confédération, tout dépend des facilités que nous offrirons au commerce interprovincial. Non seulement dans l'intérêt du commerce interprovincial, mais à cause de la nécessité d'établir un commerce direct pour le pays en général aussi bien que pour les provinces maritimes en particulier, je demande énergiquement qu'il n'y ait plus de retards. Votons les résolutions; établissons la communication, et, comme l'a dit l'honorable député de Saint-Jean, nous pouvons être certains que les populations des provinces maritimes, par leurs talents en affaires et leur énergie, sauront apporter leur part au progrès du pays et se créer pour elles-mêmes, dans la Confédération, un avenir prospère.

M. LANDRY (Kent): Je promets de ne pas retarder la Chambre plus que quelques minutes. Sur une question de cette importance et dont la solution est intimement liée à la prospérité des provinces maritimes, il incombe aux représentants de ces provinces de faire connaître leur opinion, car leur attitude sera critiquée non seulement maintenant; mais encore dans vingt-cinq, trente ou quarante ans d'ici; la nature de ces appréciations dépendra du succès qu'aura la ligne que nous sommes appelés à adopter.

Je ne suis pas du tout d'accord, ce soir, avec ceux qui demandent du délai. Je crois que nous avons déjà trop retardé de nous occuper de cette question si importante; mais j'admets que nous devons être mis en possession des explorations et plans nécessaires pour nous permettre de savoir qu'elle sera la route la plus avantageuse et la plus profitable aux provinces maritimes et à toute la Confédération. En demandant du délai l'année dernière on s'est appuyé sur la même raison que cette année: la nécessité d'avoir des informations suffisantes. La Chambre a accordé cette demande. Il était à désirer, pour les provinces maritimes, que le contrat fût passé; mais le gouvernement a cru qu'il serait de l'intérêt de la Confédération qu'il fût retardé d'un an. Et pourquoi? afin d'avoir des renseignements suffisants pour nous permettre de juger à cette session. Avons nous maintenant ces renseignements? Il serait peut-être présomptueux de ma part d'émettre une opinion, car je ne suis pas ingénieur et je ne prétends point connaître les différents termes d'un rapport d'ingénieurs. Mais voici qu'un homme qui vient d'être élu membre de cette honorable Chambre, un homme en état de donner son opinion sur le sujet, un ingénieur de grande réputation, nous dit que,

M. FOSTER

après avoir bien étudié la question, après avoir pris connaissance des débats qu'elle a soulevés et avoir examiné les plans, il ne peut se déclarer en mesure de faire un choix entre ces routes, parce que les explorations ne sont pas suffisantes. Eh bien, si un ingénieur de sa compétence ne peut se prononcer, comment puis-je, comment le gouvernement peut-il décider que cette route est la meilleure? Voilà pourquoi je crois que nous ne sommes pas en position, ce soir, de donner sur une matière comme celle-ci le vote éclairé qu'elle exige.

Nous devons regretter que, en accordant un délai, le gouvernement n'ait pas fait faire des explorations qui l'aurait mis à même de dire positivement qu'il avait trouvé, non pas seulement une ligne, mais la meilleure, et de communiquer à la Chambre des documents établissant ce fait. Un ingénieur qui paraît être éminent dans sa profession—je ne dis pas, je ne saurais dire que son renseignement soit exact—déclare d'autorité qu'il y a, sur le sol canadien, une ligne plus courte de 1½ mille seulement, il est vrai, que celle qu'on nous propose. Eh bien, je dis que quand même elle serait de 10 ou 25 milles plus longue, nous ne devrions pas la laisser de côté pour une ligne qui passe par le territoire américain; je dis que nous ne devons pas hésiter à nous soumettre à quelques désavantages pour avoir une route exclusivement canadienne.

Je ne sais pas si cet ingénieur est exact dans ses calculs, mais je vais vous donner ses chiffres, afin qu'ils puissent faire partie du débat, car notre décision ne sera pas critiquée de nos jours seulement, mais encore plus tard, et ces chiffres seront là pour dire sur quelles informations nous avons voté. Il fait observer que de Montréal à Moncton la distance est de 550 milles par une route exclusivement canadienne, tandis que par la route opposée elle est de 551½ milles, soit une différence de 1½ mille en faveur de la première. Il donne 172 milles de Montréal à Québec, ce qui est incontestable, puisque la ligne est déjà construite; il donne 66 milles sur le chemin de fer Intercolonial, ce qui n'est pas contesté davantage; il y a ensuite 105 milles qui ne sont pas encore construits et qui peuvent être spéculatifs. Puis de Edmunston à Grand-Falls il y a 40 milles déjà construits, et de Grand-Falls à Canaan 148 milles qui peuvent être spéculatifs et dont je ne suis pas en mesure de vérifier l'exactitude. Voici comment il établit son calcul:

De Moncton à Canaan le chemin de fer Intercolonial se dirige en ligne presque parallèle vers Grand-Falls, et en mesurant sur le plan et en ajoutant 10 p. 100 pour les courbes, la distance de Grand-Falls à Canaan est de 148 milles, ce qui porte à 167 milles seulement la distance entière de Grand-Falls à Moncton; tandis que par les détours de M. Schreiber, via Frédérickton, cette distance est de 232 milles.

Eh bien, monsieur, si cette route est praticable, je crois qu'on verra que ces distances sont passablement exactes.

M. WELDON: Elle ne bénéficiera pas à la vallée de Saint-Jean.

M. LANDRY (Kent): Oui, j'admets que, en ce qui concerne Saint-Jean, York, Sunbury et Charlotte, il ne leur sera pas avantageux d'aller à Moncton; mais on nous dit dans cette question que nous ne devons pas nous arrêter aux considérations de petites localités, mais avoir l'intérêt général du Dominion en vue. J'ai autant de sympathie que qui que ce soit pour Saint-Jean et les autres comtés; mais nous ne devons pas rejeter la route la plus courte et la plus praticable pour favoriser certaines localités, et Saint-Jean est une petite localité, comparée à toute la Confédération. Qu'on me comprenne bien: Je ne dis point que Saint-Jean n'a pas son importance, mais elle ne doit pas nous détourner de la route la plus droite et la plus directe. Or, il me semble que le gouvernement aurait dû faire explorer cette route, afin de pouvoir nous donner des informations positives.

Je vais voter en faveur des résolutions, mais avec beaucoup de répugnance. Cependant, je le dois, car ma province est en général favorable à cette ligne, parce que les populations de Sunbury, de York, de Saint-Jean et des comtés de

l'ouest sont presque unanimement en sa faveur. Une raison peut-être parce qu'elle traverse cette partie de la province et qu'elle peut lui bénéficier. D'un autre côté, si j'étais fermement convaincu que les chiffres que j'ai donnés étaient positivement exacts—mais nous n'avons pas les renseignements nécessaires pour nous en assurer—je ne voterais pas pour l'autre ligne, mais pour celle-ci, parce qu'elle passe par notre propre territoire et qu'elle est plus courte que celle qui nous est proposée. On nous demande de construire 360 milles sur une ligne, contre 252 sur une autre. C'est une autre considération.

Mon honorable ami de King, N.B., dit que nous ne devons pas encourager les délais, parce que une fois que le commerce a pris un courant, il est difficile de le détourner. Il y a du vrai dans ce raisonnement; mais quoique nous ayons obtenu la route qui nous est proposée et en faveur de laquelle je vais voter, je ne puis m'empêcher de craindre qu'elle ne soit pas pour les provinces maritimes d'un aussi grand avantage que nous l'espérons.

Une VOIX: Nous allons en courir le risque.

M. LANDRY (Kent): J'exprime cette crainte, parce qu'il existe déjà une ligne de 272 milles de Montréal à Portland, et qu'elle est aujourd'hui contrôlée par la compagnie entre les mains de laquelle nous espérons tous voir tomber cette courte ligne lorsqu'elle sera terminée, c'est-à-dire la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sorte que toute la ligne se trouvera sous un seul contrôle. Cette ligne n'a que 272 milles, et lorsque, en hiver, le trafic direct de l'ouest atteindra Montréal et qu'il s'agira de l'envoyer à l'est, le public, envisageant la chose au point de vue du commerce, se demandera: Allons-nous envoyer ce trafic par la ligne courte ou par Saint-Andrews, qui donnera 430 milles au lieu de 272, je crois qu'il choisira cette dernière route. Je voudrais qu'il en fût autrement, mais j'ai bien peur que ce soit impossible. Mon honorable voisin (M. Mitchell) me dit que je fais erreur, que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas l'entier contrôle de Montréal à Portland. J'avais appris qu'elle y avait un droit de circulation, mais je ne suis pas en mesure de l'affirmer. Dans tous les cas, je crois qu'elle y trouvera son avantage à en prendre le contrôle, afin de n'avoir que 272 milles de chemin de fer au lieu de 430, et 472 milles si elle va à Saint-Jean ou 248 milles de plus si elle va à Halifax. J'exprime ces craintes parce que je ne puis m'en défendre, et c'est une autre forte raison qui m'a fait croire que nous devrions faire explorer ces autres routes avant de voter.

Il est une autre matière sur laquelle je désire attirer l'attention particulière du gouvernement. Dans les explications ou les assurances qui nous ont été données, je n'ai pas compris que le gouvernement ait déclaré son intention—quand les résolutions et la loi à laquelle elles servent de base auront été passées et que les subventions auront été accordées—d'insister à ce que les personnes qui entreprendront de construire cette ligne s'assurent des lignes déjà construites à Saint-Andrews, à Frédéricton et à Saint-Jean. On doit savoir que le premier endroit où cette ligne touchera le réseau actuel des chemins de fer dans la province du Nouveau-Brunswick est à Mattawamkeag.

- M. WELDON: Non, c'est dans l'Etat de Maine.

M. LANDRY (Kent): Mattawamkeag n'est pas dans le Nouveau-Brunswick, mais le réseau du Nouveau-Brunswick passe dans l'Etat du Maine, et le premier endroit que la nouvelle ligne touche pour avoir le réseau du Nouveau-Brunswick est Mattawamkeag. De ce point elle va à Macadam Junction. De là à Saint-Andrews elle suit une route; pour aller à Saint-Jean elle devra suivre la même route sur une certaine distance, et pour Moncton ou Salisbury elle devra aller jusqu'à Harvey, puis se diviser encore et aller par une nouvelle ligne jusqu'à Frédéricton, ensuite traverser la rivière Saint-Jean jusqu'à Salisbury par une route entièrement nouvelle, puis aller par l'Intercolonial jusqu'à

Halifax. En sorte qu'il y a trois embranchements dont la compagnie devra s'assurer la possession lorsqu'elle passera contrat avec le gouvernement, ou sur lesquels elle devra obtenir droit de circulation: un à Saint-Jean, l'autre à Saint-Andrews, et une nouvelle ligne jusqu'à Salisbury. J'ai suivi le débat, j'ai lu les discours prononcés sur cette question et je n'y ai pas encore vu que le gouvernement ait l'intention, avant de passer contrat pour la construction de ces parties de la ligne, de voir à ce que la compagnie ait droit de circulation sur ces différents ohemins.

M. WELDON: Tous les chemins à l'ouest de Saint-Jean sont sous la même administration.

M. LANDRY (Kent): Mais ils ne sont pas sous l'administration avec laquelle le contrat doit être passé, et il faudra prendre des arrangements avec cette dernière. Maintenant, j'ai fait connaître les craintes, malgré le grand regret que j'éprouve que nous ne soyons pas en position de faire ce soir un choix, et comme la grande majorité des populations du Nouveau-Brunswick favorise cette courte ligne, je vote en sa faveur avec une répugnance que je n'aurais peut-être pas si je savais que les chiffres sont corrects.

M. COLBY: J'espère être bientôt en mesure de dissiper les craintes de mon honorable ami, dans la sincérité et le discernement duquel j'ai la plus grande confiance, car je connais son grand désir de bien faire. Mon honorable ami verrait clair dans cette affaire s'il ne pensait pas que nous devrions avoir de plus amples informations au sujet de la route canadienne. Il acquiesce à cette proposition. En bon et loyal canadien, il voudrait, si c'était possible, que cette ligne courte fût exclusivement canadienne. Il ne saurait y avoir deux sentiments là-dessus. Malheureusement, en vertu de la capitulation Ashburton, comme on appelle quelquefois ce traité, l'Etat du Maine s'étend si loin dans le Canada que la frontière septentrionale de cet Etat est à plus de 100 milles au nord d'une ligne directe tirée de Montréal à Moncton. Conséquemment, il est absolument impossible, dans la nature des choses, qu'une ligne directe de Montréal à Moncton, point commun pour la Nouvelle-Ecosse, puisse être construite entièrement sur le territoire canadien.

Maintenant, il me faut être très circonspect en parlant des ingénieurs, après la mercuriale que j'ai reçue ce soir; mais un monsieur que je suppose être un ingénieur éminent—car tous les ingénieurs paraissent être éminents—un monsieur O'Sullivan, nous a donné son opinion. Je n'ai jamais entendu prononcer ce nom auparavant, quoique je n'aie aucun doute sur son éminence, son habileté et sa grande sincérité, et bien que chacun de ses mots doive être accepté comme parole d'évangile parce qu'il est ingénieur. M. O'Sullivan a donc communiqué à la Chambre un document que j'ai entre les mains et dans lequel il préconise une route toute canadienne. Aussi désireux que mon honorable ami de trouver une route canadienne directe, j'ai étudié les raisons sur lesquelles M. O'Sullivan appuie son opinion. J'ai fait des recherches au département et j'ai adressé une lettre à M. Crawford, l'ingénieur qui a fait l'exploration de la ligne depuis la Rivière-du-Loup et la Rivière-Ouelle jusqu'à Edmunston, afin de vérifier l'exactitude des données de M. O'Sullivan. Ce monsieur nous donne la distance de Montréal à Québec par le chemin de fer de la Rive-Nord, et il fixe à 105 milles la distance de Saint-Roch à Edmunston. Sur les coupes qui accompagnent son rapport, il porte à 750 pieds le point de partage sur cette ligne. J'ai pensé que c'était un fait très important s'il était vrai, et j'ai pris des renseignements auprès d'un ingénieur qui m'a déclaré, sous sa signature, que ce point de partage, représenté à 750 pieds, est de 1,520. Toutefois, l'ingénieur, dit qu'il y a une autre ligne par laquelle, quoique sur une plus grande distance, un point de partage plus faible, mais pas aussi faible que M. O'Sullivan le représente, pourrait être obtenu, et il dit:

Quoique ce soient là les points de partage des différentes lignes, une passe plus basse que l'un et l'autre a été traversée à la rivière Saint-François, sur la ligne de la Rivière-la-Loup, savoir, à 900 pieds au-dessus de l'eau haute dans la baie des Chaleurs. Mais pour s'en servir, il est nécessaire de prendre une partie de chaque exploration, et la ligne est allongée. La distance sera alors de—

Et il fixe cette distance à 140 milles, au lieu de 105. Or, pour avoir une ligne de 105 milles de long, il vous faut racheter un point de partage de 1,500 pieds de hauteur, et pour atteindre un point de partage de 900 milles au lieu de 750, il vous faut adopter une ligne allongée de 35 milles, et cependant le naïf ingénieur ne prend pas la peine de nous informer de ce fait.

Son second point de départ est Grand-Falls. Il tire une ligne directe à travers le pays jusqu'à un endroit appelé Cannan. Mon honorable ami de Kent croit que nous devrions avoir plus d'informations sur ce point. Le gouvernement ne manquait pas de renseignements au sujet de la ligne de Grand-Falls à Moncton ou à la courbe de la Petitcodiac, comme on appelait autrefois cet endroit, et aucun des députés qui a assisté, à cette époque, au grand débat provoqué par le chemin de fer Intercolonial, ignorait la nature du pays que la ligne proposée devait traverser. C'est une matière de notoriété publique, elle est consignée dans des documents officiels qui se trouvent en la possession du gouvernement, et celui-ci aurait fait preuve de folie s'il avait essayé d'établir une ligne que le major Robinson a explorée plusieurs fois, il y a un nombre d'années, dans le but de trouver la ligne directe de Moncton à Québec, et qu'il avait déclarée impraticable. Le major Robinson dit :—

Elle est impraticable comme route de chemin de fer.

Le quatrième obstacle est la vaste chaîne de hautes terres qui occupe presque tout l'espace au centre du Nouveau-Brunswick, depuis la rivière Miramichi au sud jusqu'à la Ristigouche. Quelques-unes de ces montagnes atteignent une altitude de plus de 2,600 pieds. La rivière Tobique les traverse, formant une vallée profonde qui doit être traversée par la ligne directe, et rend leur passage encore plus difficile. Le point le plus bas de la crête faisant face à la rivière Tobique, que toutes les lignes devront traverser, est de 1,216 pieds au-dessus du niveau de la mer. Suit après cela une descente vers la rivière de 796 pieds en 18 milles, et le point de partage sur la crête opposée, entre la Tobique et la Ristigouche, est à 920 pieds au-dessus du niveau de la mer, soit une élévation de 509 pieds au-dessus du point de traversée de la Tobique. Ces grands points de partage, qui doivent être rachetés, forment un sérieux obstacle à la route.

Il fait valoir plusieurs autres objections. Je ne veux pas fatiguer la Chambre par leur lecture, mais voici ce qu'il dit encore :

Ne voulant pas abandonner la route directe dans le centre du Nouveau-Brunswick, par lequel, si une ligne pouvait être établie avec succès, la distance serait si notablement raccourcie, ainsi que le font voir les calculs au mille de la route N^o 4, nous décidâmes de tenter tous les efforts possibles pour décider si la ligne était praticable ou non. Dans ce but, un personnel nombreux fut employé toute la saison.

Et voici comment il résume :

Cette partie de la route directe (N^{os} 3 et 4), c'est à dire la ligne qui s'étend de la courbe de Petitcodiac, par Boistown à la Ristigouche et au Saint-Laurent, traversant la chaîne de montagnes du Nouveau-Brunswick, ayant à racheter deux points de partage de 1,216 et 920 pieds, causant des rampes rapides et augmentant considérablement le prix du transport, passant par un pays sauvage et totalement inhabité, multipliant les obstacles pour le transport des matériaux nécessaires à sa construction, touchant à des villes et à des établissements échelonnés sur les bords du golfe et empêchant aussi le développement de vastes ressources que le pays retire des pêcheries, en faisant aussi un tort considérable à la lignemère et aux embranchements qui doivent partir de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.—*Je recommande fortement qu'elle soit rejetée, nonobstant le grand avantage qu'elle a de diminuer la distance.*

Je répète que ce rapport constituait l'information officielle. Ces travaux ont été faits aux frais du gouvernement impérial il y a bien des années, et voici, accompagnant le rapport, une carte de la route exacte, qui est celle de M. O'Sullivan jusqu'à quelques milles de Grand-Falls. L'ingénieur dit que la nature du pays, entre Grand-Falls et la rivière Tobique, est tout à fait susceptible d'objection ; que vous devez commencer la ligne plus haut ou plus bas, et que, dans l'un ou l'autre cas, elle augmente réellement la distance. Ainsi mon honorable ami reproche au gouvernement de n'avoir pas fait faire cette exploration, quand le

M. COLBY

gouvernement avait tous ces faits en sa possession, faits qui malgré tout son désir de choisir la route canadienne, rendaient la chose impossible.

Quel est l'objet de ce crédit ? Nous voulons encourager l'établissement d'une ligne de Montréal aux provinces maritimes. Or, cette ligne aurait été explorée si le gouvernement n'avait pas été saisi du fait qu'elle est de 130 milles plus longue jusqu'à la ville de Saint-Jean que la ligne directe de Mégantic. Mais il est évident qu'elle est de 150 milles plus large jusqu'à Saint-Andrews ; elle laisse le Nouveau-Brunswick dans l'ombre. Cette route du nord—quoique l'on puisse la désirer, si elle est directe et praticable jusqu'à Moncton—était de 130 milles plus longue jusqu'à Saint-Jean, et de 162 milles plus longue jusqu'à Saint-Andrews—est, d'après la décision prise par la Chambre l'année dernière, une route absurde et impossible qui ne mérite pas les honneurs du débat. Sous aucun rapport elle ne remplit l'objet que nous en attendons.

La question que nous avons à décider est celle-ci : Est-il nécessaire de prendre le temps de faire de nouvelles explorations afin de constater si les différentes routes sont praticables ? J'ose dire que pas un député peut, après cette explication donnée sur l'autorité de documents officiels, prétendre qu'il est nécessaire de perdre encore du temps pour savoir si la route canadienne est celle qui répond aux exigences de la résolution.

La ligne suivante qui s'impose à notre examen est celle qui a été explorée et recommandée par M. Light, la ligne de Québec à Ottawa. Une exploration de cette ligne a été faite par M. Light, à sa demande spéciale. Ce monsieur a été employé comme ingénieur, parce que la population de Québec avait confiance dans sa haute réputation et dans sa fidélité aux intérêts de la ville de Québec. C'est pour cela qu'il a été choisi, et la route qu'il a exploitée de Québec à Harvey est celle qu'il a recommandée. Mais il l'a lui-même condamnée après examen, et l'honorable député de Mégantic l'admet. Vous faut-il plus de temps pour explorer cette route que M. Light lui-même a condamnée ?

Laquelle vient ensuite ? C'est celle que M. Light a proposée l'hiver dernier. Sachant que sa route serait rejetée et voyant qu'une bonne route avait été découverte jusqu'à Mattawankeag, il a fait un rapport supplémentaire dans lequel il recommande sa route. Je me suis permis d'interrompre l'honorable député de Québec-Est pour le remettre sur la voie. Je lui ai demandé quand M. Light avait signalé sa route combinée et avait exprimée le désir qu'elle fût explorée, et il a répondu que, au mois d'août dernier, M. Light avait envoyé un télégramme à cet effet. Je demandai copie du télégramme, et je l'obtins. Il n'y était nullement question de la route combinée. L'honorable député de Mégantic (M. Langolier) dit que M. Schreiber est sujet à caution, parce qu'il n'a pas fait cette exploration. Que dit M. Light ? Voici une copie de son télégramme, daté le 18 avril 1884 :

Arrivé de l'exploration samedi soir ; terminé vingt-cinq milles de bonne ligne. Mais je crois que nous n'avancions pas assez vite sur les premiers quinze milles pour arriver aisément au point de partage. Je crois désirable d'établir une ligne supplémentaire, commençant au point de partage et allant jusque près de Saint-Henri, distance d'une quarantaine de milles, afin d'arriver plus vite à l'élévation ; aussi, une ligne jusqu'à l'Étchemin, joignant la ligne actuelle, à une soixantaine de milles de Saint-Charles ; mais je n'ai pas un personnel suffisant pour cela ; je voudrais avoir l'autorisation d'employer pendant un mois deux autres petits contingents choisis par moi ; les frais seraient insignifiants, comparés avec le résultat.

M. LANDRY (Montmagny) : Pourquoi a-t-il été refusé ?

M. COLBY : Ceci soulève une question toute différente. Je crois que ces explorations ont déjà coûté \$57,000, et qu'on a excédé le crédit. J'ai cru devoir critiquer le rapport de M. Light avec toute la sévérité qu'il mérite à mon point de vue. Il a donné à attendre qu'il voulait une exploration de la ligne combinée jusqu'au lac Chesuncook ; ce n'est pas le cas. Son esprit allait à Hartland, et il voulait entre le Saint-

Laurent et Hartland, une route meilleure que celle qu'il choisissait. D'après la preuve faite, sa première idée, au sujet de la ligne combinée, a été prise du rapport de M. Vernon Smith, dans lequel il est dit que dans la direction de Québec il paraît y avoir un beau pays. Puis tenant compte de ce que M. Light connaissait des explorations de Wicksteed et de Vernon Smith, il était naturel de conclure qu'il y avait là une bonne route, et je n'ai jamais dit que cette route pouvait ne pas être bonne. Mais M. Wicksteed n'a fait qu'une exploration à l'aide du baromètre, et il dit que ce baromètre n'était pas tout à fait juste. Je prétends qu'un ingénieur n'a pas le droit de dire: "Oui une ligne ayant tant de milles de longueur, avec certaines courbes et certaines rampes," quand l'exploration n'a pas été faite à l'aide d'instruments, et quand cet ingénieur n'a jamais mis le pied sur les 50 milles de distance depuis l'endroit où son exploration diverge, jusqu'au lac Chesuncook.

M. LANDRY (Montmagny): Il y a sur la ligne de Mattawamkeag, 113 milles qui n'ont pas été explorés.

M. COLBY: J'y arrive. Je ne me plains pas de ce que cette ligne n'a pas été explorée, mais je dis qu'un ingénieur n'a pas le droit de donner sa réputation professionnelle comme garant que les rampes ne dépasseront pas 40 pieds au mille, que les courbes n'excéderont pas un certain degré, etc., en se basant sur des données aussi insuffisantes que l'exploration d'une partie du chemin faite par M. Wicksteed à l'aide du baromètre et non d'instruments. C'était une critique juste, légitime, et mon honorable ami qui vient d'être admis dans cette enceinte et qui a pris ce soir la parole pour la première fois, au grand plaisir des deux partis, un ingénieur d'une grande réputation—et personne n'a une plus haute idée de son habileté que moi—ce monsieur qui a si chevaleresquement défendu un ami absent, aurait dû se demander si, en ce faisant, il ne commettait pas une injustice envers d'autres.

Je ne suis pas sorti des faits connus pour attaquer la réputation de M. Light. Je ne connais rien de son caractère ou de sa réputation; mais j'ai pris ses rapports et je les ai critiqués avec justice, j'en ai signalé les inexactitudes les plus manifestes, inexactitudes de sa carte et sous d'autres rapports, et je l'ai jugé par ses œuvres, non autrement. Il doit être prudent, en raison même de la position qu'il occupe. Il doit s'attendre à voir les membres de cette Chambre critiquer ses assertions, comme je l'ai fait, dans un esprit d'équité et dans aucun autre esprit. L'honorable monsieur n'en avait pas l'intention, je crois,—je suis même certain qu'il ne l'aurait pas fait s'il eût suivi le débat—mais il n'aurait pas dû m'accuser de recourir à autre chose qu'à des preuves écrites pour attaquer un absent. J'ai attaqué un monsieur qui était présent dans le rapport que nous avions devant nous, et je ne méritais pas le blâme, le blâme ou la censure que mon honorable ami de Grenville-sud (M. Shanly) a essayé de m'infliger.

Pour en revenir à notre sujet, en admettant que la route combinée soit bonne, je dis qu'elle est la plus longue, et il n'est pas de sophisme qui puisse pallier ce fait. Elle est de 50 milles plus longue pour aller à St-Andrews, de 30 milles à Saint-Jean et de 30 milles à Halifax,—soit, en tout, de 100 milles plus longue pour aller à tous ces ports,—et je puis le démontrer clairement par les chiffres qui sont admis, à l'exception d'une correction que j'ai à faire quant aux distances de Lachine, mais la Chambre est fatiguée de ce sujet.

J'ai une objection très grave contre la ligne combinée ou contre tout autre chemin dans cette section, et je la signale à la sérieuse attention de la Chambre. Il est un point jusqu'auquel nous devons aller pour faire droit au désir des provinces maritimes, parce qu'elles ont de justes réclamations: ayant contribué avec toutes les autres aux frais du chemin de fer du Pacifique canadien, elles ont le droit de

participer à ses avantages immédiats. Mais je dis que nous ne devons pas aller au delà.

Maintenant, M. Light, le promoteur spécial de cette route, nous dit dans son rapport que dans l'exécution de ce projet il est nécessaire de construire, à Québec, un pont qu'il estime à \$5,000,000. C'est un pont magnifique, il n'y a pas de doute à cela; ceux qui l'ont vu me disent que c'est une construction des plus magnifiques, elle a été photographiée et publiée sur quelques-uns des journaux illustrés. Il dit que pour construire ce pont, il est nécessaire que le gouvernement donne une garantie de 4 pour 100 sur \$5,000,000 pendant 25 ans, ce qui équivaut exactement à la subvention qu'on nous demande d'accorder à cette ligne directe dans les provinces maritimes. La ligne combinée ne peut être construite que si on affecte toute la subvention à la traverse du Saint-Laurent avant même de commencer le chemin pour les provinces maritimes. Or, le pays est-il préparé à s'engager dans cette voie? Les provinces maritimes ne la demandent pas. Vous ne la faites pas pour les obliger. Pour qui donc la construisez-vous? C'est pour obliger une certaine section, une certaine localité qui a droit à autant de considération qu'une autre et à laquelle les résolutions attribuent une somme d'argent considérable. Personne ne la demande dans les provinces maritimes; mais pour obliger cette seule localité, on demande au gouvernement de dépenser \$5,000,000 avant même de faire le premier pas vers les provinces maritimes. Eh bien, à mon sens, voilà une objection fatale contre le projet d'une route par Québec.

Je dirai à nos amis des provinces maritimes que s'ils veulent attendre jusqu'à ce que le pays soit en état de garantir 4 pour 100 pendant 25 ans sur \$5,000,000, pour construire sur le Saint-Laurent un pont inutile, et encore \$5,000,000 pour construire le chemin propre chez eux, ils feront aussi bien de renoncer de suite au projet, car je ne pense pas que la population du Dominion et ses représentants au parlement soient prêts à aller jusqu'à là. Je dis que ce pont est inutile, car il ne servira aucune des fins que nous voulons atteindre. Mais nous n'en avons pas besoin pour le chemin de fer Intercolonial: ce dernier a un excellent débouché par Lévis, le Grand-Tronc et le pont Victoria à Montréal. Si j'étais citoyen de Québec, je ne trouverais pas qu'un pont qui traverserait le fleuve à 9 milles plus loin et qui ferait de cette ville une simple station intermédiaire lui serait d'un grand avantage. Je comprendrais que si Québec était choisi comme terminus elle y trouverait son profit par le fait que le transbordement doit se faire là; mais si le chemin devait passer à 9 milles plus loin, je ne comprendrais pas son importance pour la ville de Québec. C'est précisément comme dans le cas d'un chemin de fer qui traverse la terre d'un cultivateur dont la résidence se trouve à plusieurs milles de la gare: sa terre n'en retire aucun bénéfice, mais il a l'avantage de n'être pas très éloigné de la gare. Sous ce rapport, la ville de Montréal ne retirera aucun avantage du pont de Lachine: le trafic descendra, mais n'ira pas à Montréal. Les citoyens de cette ville ne verront pas même le chemin de fer si la curiosité ne les pousse à faire 8 ou 9 milles pour voir passer des trains lourdement chargés.

Je dis donc qu'il n'y a pour la ville de Québec aucun avantage qui puisse justifier cette dépense, et en supposant même qu'elle y trouverait son compte, ce ne serait pas un avantage pour le Canada. C'est amoindrir de cinq millions la valeur de ce chemin pour le Dominion en général et pour les provinces maritimes en particulier. Il faudra construire le pont de Lachine. Il fait partie du réseau Ontario et Québec; ce dernier doit être construit comme entreprise commerciale, il sera construit coûte que coûte, et pas un dollar de la subvention ne sera affecté à la construction du pont de Lachine. Pas un dollar ne sera demandé au parlement pour construire ce pont: est comme s'il était déjà construit. En effet, plusieurs particuliers habiles de cette ville qui jouissent d'une grande réputation l'examinaient dans le but de soumissionner pour sa construction immédiate, qui est as-

surée dans un avenir immédiat. Ce pont ne coûtera absolument rien au pays. Alors pourquoi charger cette entreprise nécessaire, si importante pour les provinces maritimes, d'une dette de \$5,000,000 ou de \$3,000,000 pour la construction qui, comme je viens de le démontrer, est parfaitement inutile à Québec. En admettant tous les avantages que M. Light réclame pour sa ligne combinée, et qui promettent beaucoup si ses données sont exactes, la construction de ce pont coûteux constitue un obstacle insurmontable pour cette route.

J'en viens maintenant, M. l'Orateur, à une autre route : celle connue sous le nom de *air-line*, telle qu'indiquée sur la carte, entre Montréal et Moncton, et qui a été préconisée par M. Graham. Je n'en discuterai pas les mérites, mais je dirai simplement ceci : je suppose que tous désirent que ce chemin soit bon et qu'il coûte le moins cher possible au pays. Or, cette ligne, si elle doit être construite, le sera comme chemin nouveau. Vous aurez à construire, de Montréal à Richmond, une ligne parallèle à celle du Grand-Tronc, une ligne parfaitement inutile.

M. LANGELIER : Pourquoi ne pas prendre le Grand-Tronc ?

M. COLBY : Pourquoi le lion et l'agneau ne reposent-ils pas ensemble ? Lorsque viendra le millénaire, lorsque sir Henry Tyler et M. Stephen seront disposés à se donner l'un à l'autre les avantages qu'ils possèdent, lorsqu'ils seront unis par le grand principe de bienfaisance universelle, peut-être alors le conseil de mon honorable ami pourra-t-il être suivi. Mais on ne peut prétendre sérieusement que ce chemin soit praticable, et nos amis des provinces maritimes demandent à être servis par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils veulent une ligne qui traverse le continent, une ligne directe qui ne soit interrompue par aucune autre ; ils veulent le chemin de fer Canadien du Pacifique, et c'est pour cela que cette subvention est donnée. Personne, en cette Chambre, ne suppose que le Grand-Tronc va donner 76 milles de sa ligne principale sur la grande route de Montréal à l'Atlantique pour l'avantage du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou s'il les cède ce sera moyennant un prix qui équivaldra à celui qui coûterait la construction d'un chemin nouveau. Je dis donc que nous aurons à commencer la construction d'un nouveau chemin à Montréal si nous adoptons la *air-line*. Mais personne n'en veut, que je sache, aucune industrie ne la réclame, personne ne la demande, excepté ce monsieur qui a dépensé des flots d'encre dans les différentes parties du pays, autant pour se faire connaître lui-même que pour préconiser sa ligne. Si j'en avais le temps, je pourrais signaler les obstacles qui s'opposent à cette *air-line* et qui sont bien connus de tous ceux à qui la localité n'est pas étrangère.

Enfin, j'en viens à la ligne directe. Cette ligne a été explorée ; nous en avons devant nous le résultat et toutes les difficultés. L'ingénieur éminent, le monsieur de haute position, comme il l'est certainement, qui invoque la ligne du nord, nous a donné une illustration de ce qu'elle est. Cette illustration se trouve dans la tabagie, et nous en avons un modèle ici. Il se cache derrière le bouclier de la vérité, et il nous donne un plan tiré sur une échelle horizontale de 50 milles au pouce ; mais pour chaque pouce il y a 100 pieds dans le sens perpendiculaire. C'est précisément comme le miroir-jouet dont les enfants se servent : en tournant le miroir d'un côté l'homme paraît être un pygmée, et en le tournant de l'autre c'est un géant. C'est une caricature absurde. Comment supposer qu'une ligne de chemin de fer puisse côtoyer une montagne, comme ce plan l'indique ? Je le répète, cette coupe est une véritable caricature. L'élévation que l'ingénieur signale est distribuée sur une distance de plus de 80 milles et se réduit à moins de 17 pieds au mille, et cependant en consultant la carte vous vous figurez que la ligne passe par-dessus l'une des Himalayas. Si le miroir avait été bien placé, l'élévation serait presque impor-

M. COLBY

ceptible à l'œil, elle ne serait pas plus que de $\frac{1}{8}$ de pouce, elle ne serait qu'une petite tache. Et cependant, le monsieur qui tient le miroir se cache derrière le bouclier de la vérité.

La route directe a été explorée. Elle traverse une aussi bonne section de pays qu'il est possible d'en trouver pour aller de Montréal à la côte de l'Atlantique. Mais nous ne pouvons avoir de prairies, car il n'y en a pas là. Mais de Montréal à Sherbrooke, la rampe n'excède pas 53 pieds au mille, et c'est une rampe très praticable, comme chacun le sait.

Voyons, maintenant, pour les rampes de l'Intercolonial, — et ici nous reconnaissons la sincérité du monsieur qui nous a été représenté comme un ingénieur de mauvaise foi. M. Schreiber dit, dans son rapport, qu'il y a une rampe de 74 pieds sur l'Intercolonial, et sur chaque chemin qui passe par le sud, il indique un maximum d'élévation de 74 pieds. Il fait cette déclaration sans rien mitiger ni expliquer. J'ai ici le rapport de M. Ramsay ; je n'en donnerai pas lecture, car l'heure est trop avancée, mais je vais le déposer sur le bureau. M. Ramsay a tracé la ligne, et il dit qu'elle a été construite avec un maximum de 66 pieds parce que, à l'époque de sa construction, bien qu'on crut qu'il ferait plus tard partie du réseau direct, il n'y avait qu'une faible subvention et qu'une souscription municipale comparative-ment faible, et qu'on a dû limiter les frais de construction aux finances dont on disposait ; mais il dit que le chemin a été construit de façon à pouvoir plus tard diminuer les rampes, et une légère dépense réduirait le maximum à 60 pieds au mille, sans accroître la distance. Et cependant, c'est du chemin la partie la plus susceptible d'objections.

Cette route a été explorée, elle est praticable, et est l'objet d'un compromis, et c'est un point très important. Cette ligne est pour tous les ports des provinces maritimes, et non pas pour St-Andrews seulement. Si elle n'avait que St-Andrews pour objectif, une autre route serait choisie. Si c'était pour Saint-Jean seulement, une route différente serait adoptée. Si c'était pour Halifax, il ne pourrait pas y avoir de meilleure route. Mais St-Andrews et Saint-Jean ont fait des concessions en faveur du port d'Halifax, qui est le plus éloigné.

Qui demande du délai ? sont-ce les représentants de la ville d'Halifax ? est-ce le représentant de Saint-Jean ? est-ce le député de Charlotte, qui représente St-Andrews ? Les députés qui représentent les districts pour lesquels, en particulier, ce chemin doit être construit, ont-ils dit : « Nous sommes mécontents, les explorations sont insuffisantes, nous voulons que vous preniez plus de temps afin de ne pas vous tromper ? » Non, ces messieurs qui sont les plus intéressés, dont les comtés sont les plus intéressés dans l'affaire, et qui ont étudié la question avec le plus grand soin, sont unis comme un seul homme, quoique différant en politique : le député de Saint-Jean se joint aux représentants d'Halifax, et le député de Charlotte, qui représente St-Andrews, s'unit aussi à eux pour dire : Nous sommes satisfaits de l'explication et satisfaits de la route de Mégantic ; nous ne voulons pas de délais, mais nous demandons que le chemin soit construit avec toute la promptitude raisonnable.

Puis, des explorations à l'aide d'instruments ont démontré que cette ligne est praticable. C'est la route directe, c'est la meilleure route commerciale, car elle passe par l'État du Maine de façon à attirer un commerce plus considérable que n'en amènerait une autre route passant au nord ; et cette route est approuvée presque unanimement par les députés des provinces maritimes, sans distinction de partis, sauf une ou deux exceptions possibles. C'est pour l'avantage des provinces maritimes que cette subvention est donnée. Elles ont étudié la question parce qu'elles y sont intéressées. J'ose dire que si quelques honorables députés ont relégué leurs livres bleus au fond de leur bureau, d'autres n'ont pas cessé de les étudier, et ils en sont venus à la conclusion presque unanime que cette route est tout à l'avantage des provinces maritimes. Qui oserait contredire ces faits ? Si

elles sont satisfaites, pourquoi ne le serions-nous pas ? Ne devons-nous pas l'être ? Les résultats de nouvelles explorations ne changeraient pas la conclusion atteinte, et nous n'en avons pas besoin. La demande de délais ne repose sur aucun fondement ; elle a été repoussée à l'aide de documents officiels, et je crois que la Chambre sera unanime à prononcer que le chemin doit être construit maintenant, parce que les provinces maritimes le veulent, et qu'il va leur apporter le commerce de l'ouest. Les députés de ces provinces veulent tous qu'il soit fait par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et par aucune autre corporation ; nous en avons la preuve dans l'attitude qu'ils ont prise.

J'ai en ma possession un rapport de M. Paterson, ingénieur du chemin de fer *Atlantic and North-Western*, dans lequel ce monsieur dit qu'il a étudié la question avec soin et qu'il partage l'opinion de l'ingénieur du gouvernement. Que dit M. George Stephen, le président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Dans une lettre dont l'honorable député d'Halifax a donné lecture, il déclare que cette route est la meilleure, la plus avantageuse pour le pays, et qu'il est prêt à en commencer immédiatement la construction. Puis toutes les parties intéressées, dans les provinces et les ports maritimes, spécialement la corporation qui cherche à construire le chemin et la seule qui doit le construire, tous sont unanimes sur ce point, et il n'y a que les chicaniers, que ceux qui cherchent avant tout des avantages politiques — à quelques exceptions près — qui désirent retarder cette entreprise.

M. GILLMOR : J'avais décidé de ne pas prendre la parole sur cette question, pensant que ce n'était pas nécessaire ; mais mon honorable ami de Stanstead m'a tellement enthousiasmé, que je désire dire quelques mots. L'honorable monsieur n'a pas exagéré l'importance de cette entreprise pour les provinces maritimes, et mon comté y est aussi intéressé qu'un autre.

Il y a plus de quarante ans, des hommes énergiques entreprirent de construire un chemin de St-Andrews à Québec, avant la conclusion du malheureux traité d'Ashburton. A l'époque où nous commençâmes les explorations préliminaires, ce traité n'avait pas été décidé, et il y a trente-cinq ans nous commençâmes les travaux sur un chemin de fer connu sous le nom de St-Andrews et Québec ; depuis lors mes électeurs ont toujours attendu la construction d'une route directe jusqu'à Montréal, et ils voient aujourd'hui que leur attente est sur le point de se réaliser.

Quant à l'opinion émise par mon honorable ami de Québec, que les opérations seront arrêtées lorsque le chemin sera rendu à Mattawamkeag, je dois dire que je ne partage pas ses craintes. Il y a neuf ans, lorsque l'entreprise de la ligne Internationale était sur le point de commencer, sans aucune perspective de recevoir de l'aide, le ministre intérimaire des chemins de fer et l'honorable député de Stanstead vinrent dans les provinces maritimes et dans le comté que je représente pour examiner la situation et voir si le peuple prendrait assez d'intérêt à l'entreprise pour en justifier l'achèvement. Si le but, à cette époque, était d'aller à Mattawamkeag, puis à Portland et à Bangor, je crois qu'ils auraient préféré Portland et Bangor plutôt que de venir dans les provinces maritimes. Je pense que le but des auteurs du projet de la ligne Internationale était de faire le raccourcement le plus court et le meilleur avec les provinces maritimes, plutôt que d'arriver aux ports de l'Etat du Maine, et depuis je ne les ai jamais vus en dévier. On n'a pas à craindre qu'une fois arrivé à Mattawamkeag le chemin s'arrête là et laisse aller le commerce aux Etats-Unis.

Lors même que je le pourrais, il serait déplacé pour moi d'aborder la question de la distance, des courbes et des rampes, et puis cela ne servirait guère à grand-chose ; mais je suis convaincu que l'International est la route la plus courte et la meilleure, comme compromis, pour toutes les provinces maritimes, et je suis non moins certain que si

nous ne l'avons pas, nous n'aurons aucune ligne dans les provinces maritimes. Quant à son prix de revient, si l'on prend en considération que les provinces maritimes ont fourni leur part des \$100,000,000 affectés à la construction de notre grand chemin de fer transcontinental, la subvention qu'on nous propose de continuer à ce chemin de fer de Montréal aux provinces maritimes, et qui s'élève à \$3,400,000, n'est pas très considérable pour les provinces maritimes. Si cette ligne ne nous donne pas tout le commerce venant de l'ouest, elle nous donnera au moins l'équivalent de ce qu'elle aura coûté — une communication interprovinciale courte, rapide et à bon marché.

Je me suis passablement amusé en entendant mes amis de Québec accuser le gouvernement actuel d'agir contrairement aux intérêts de cette province. Depuis que je siège dans cette enceinte, Québec a toujours été l'objet de la sollicitude et des faveurs du gouvernement, et jamais on n'a reproché à ce dernier de négliger les intérêts de cette province. Loin de là, on a dit que le gouvernement était injustement influencé en faveur de Québec ; je crois que le ministre des travaux publics et le cabinet, comme corps, n'ont pas l'idée de négliger Québec, et il faut dire à leur louange que, dans une affaire qui intéresse tout le pays, ils ont eu le courage de leurs convictions sans s'arrêter aux intérêts de partisan de localités, et qu'ils ont su adopter la route qui devrait le plus profiter à tout le Dominion.

De plus, le chemin de fer Canadien du Pacifique doit être un grand tout. Je ne sais pas si la compagnie peut construire la ligne avec la subvention actuelle ; mais si ce chemin doit être construit, j'ai l'assurance de l'honorable député de Stanstead (M. Colby) qu'il le sera par la compagnie du Pacifique. Je sais que mon regretté ami feu M. Isaac Burpee, qui n'était pas mal renseigné sur ces questions, était d'opinion que cette ligne est la plus désirable, et que si une subvention était accordée, elle serait construite sur cette route. J'ai en ce moment son opinion dans mon bureau. Naturellement, nos différents comtés des provinces maritimes peuvent penser que chacun doit lutter pour son clocher ; mais je crois que si notre population était présente, elle saurait bien que des choses doivent se décider ici sur le principe des compromis, et je suis heureux de voir qu'un si grand nombre de députés ont décidé sans distinction de partis, d'appuyer cette ligne.

Une preuve que cette ligne est praticable, c'est le fait que des particuliers y ont engagé des centaines de mille dollars, et s'ils s'engagent dans cette entreprise, il n'est pas probable qu'ils construisent la ligne jusqu'au lac ou à la rivière Moosehead pour la laisser s'arrêter là. Ils savaient qu'il y avait une ligne praticable à travers le Maine jusqu'à Mattawamkeag sur le chemin de fer Européen et Nord-Américain, et, avec cette connaissance, ils y ont placé des capitaux considérables. C'est donc une preuve qu'elle pouvait être construite.

Une autre preuve de l'exactitude de cette exploration se trouve dans les rapports. L'honorable député de Mégantic (M. Langelier) s'est efforcé aujourd'hui de démontrer que la ligne a des rampes élevées, qu'elle traverse le lac Moosehead et qu'il y a là une trentaine de pieds d'eau ; mais ces exposés portaient la preuve de la vérité et de l'exactitude, parce qu'ils ne déguisent pas les faits. Il était facile, si on voulait tromper, de porter la profondeur de l'eau à 5 ou 6 pieds ; si on avait eu sous la main un ingénieur facile, il aurait pu la fixer à 6 pieds aussi bien qu'à 30. Je ne veux rien dire contre la capacité et la réputation des ingénieurs. Ils ressemblent à tous les autres hommes, et plus parfois ; mais quelques-uns d'entre eux ont des mesurages et des échelles très commodes, et je crois qu'une lumière nouvelle a dû traverser la cervelle de l'ingénieur quand il a découvert cette ligne combinée. Elle a été faite très plausible sur le papier ; mais cela ne prouve pas en faveur de la réputation d'un homme qu'il puisse tracer une route sans l'avoir explorée. J'ai connu M. Light quand il était jeune homme, il y a une

rentaine d'années, et qu'il était employé sur la ligne de St-Andrews et Québec. En même temps, sans entrer dans la question des différentes routes, je crois que vous n'avez qu'à consulter les cartes pour vous convaincre qu'il est impossible d'avoir une route plus courte que celle de la ligne Internationale; qu'elle soit praticable, la chose est rendue évidente par le fait que des particuliers y ont engagé des centaines de milliers de piastres.

Une des grandes objections invoquées contre cette ligne, c'est qu'elle ait absorbé des capitaux personnels. Il est peut-être malheureux que le ministre intérimaire des chemins de fer ait, il y a plusieurs années, alors qu'il ne pensait probablement pas devenir un jour ministre de l'agriculture ou ministre des chemins de fer, consacré son énergie et ses moyens à cette ligne; mais je ne vois pas la ligne de M. Pope mentionnée dans ce bill. C'est la route la plus courte que nous puissions obtenir de Montréal aux provinces maritimes. Si la subvention est accordée, elle sera donnée à quelque compagnie. Quelques-uns paraissent s'imaginer que cette compagnie va distraire de sa subvention une forte somme d'argent pour enrichir quelques particuliers. L'expérience que j'ai des compagnies ne me permet pas de le croire; d'ordinaire elles ne donnent pas leurs subventions.

Si la compagnie peut utiliser la ligne Internationale dans son intérêt pour mettre ce grand projet à exécution, quelle objection peut-il y avoir à cela? Je ne désire pas qu'on vote des deniers publics pour enrichir des particuliers, mais je n'ai pas d'objection à ce que les lignes existantes soient utilisées. Il n'y avait pas de mal à ce que les personnes engagées dans cette ligne Internationale il y a plusieurs années consacraient leurs capitaux à l'établissement d'une ligne directe aux provinces maritimes; et pour mettre à exécution ce grand projet de chemin de fer d'un océan à l'autre, je ne vois pas qu'il soit injuste ou inconvenant qu'ils utilisent cette ligne ou en construisent une nouvelle, du moment qu'elle sert au public.

J'ai déjà exprimé mon opinion au sujet de cette grande entreprise. C'est le passé; l'argent est dépensé, et la grande voie transcontinentale est maintenant à peu près terminée jusqu'à Montréal. Ce qu'il faut maintenant, c'est arriver à un port des provinces maritimes. Je ne veux pas faire de comparaisons; mais je suis heureux de voir que personne n'est opposé à la continuation de la ligne jusqu'aux provinces maritimes, excepté l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard). Il semble croire que le Canada a fait assez en construisant le chemin de fer Intercolonial. C'est la première fois que j'entends dire dans cette enceinte que le chemin de fer Intercolonial a été construit pour les provinces maritimes, l'Intercolonial devant être beaucoup plus utile aux provinces de l'ouest qu'à celles de l'est. Les provinces de l'ouest n'avaient pas de port maritime pendant six mois de l'année sans aller dans les provinces maritimes. Si la province de Québec n'a pas été l'objet d'une attention spéciale dans les dépenses pour chemins de fer, je voudrais savoir quelle province l'a été. Elle a la ligne de la Rive Nord, elle a le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, elle a la ligne Edmunston, elle a la ligne Québec-Central, qui va se raccorder à notre ligne directe: sous quel rapport, donc, cette province a-t-elle été oubliée ou négligée? Il sied mal, je crois, à un représentant de Québec d'opposer cette mesure.

Quant à moi, je vote de tout cœur en sa faveur. Je suis opposé aux retards; rien ne les justifie. Je crois que l'Internationale est la ligne la plus praticable et la plus courte que nous puissions avoir; voilà pourquoi je vote contre l'amendement.

M. BOSSÉ: M. l'Orateur, il est de mon devoir, comme représentant de la ville de Québec, de ne pas laisser passer l'adoption de ces résolutions sans faire connaître mon opinion à ce sujet, sans dire quelles sont les raisons qui m'ont porté à

M. GILLMOR

me former cette opinion. C'est surtout en vue de la position prise par l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) et par l'honorable député de Mégantic (M. Langelier), maire de Québec, et par l'honorable député de Montmagny (M. Landry), que je me dois à moi-même, comme je le dois à ma division électorale, de déclarer, de la manière la plus énergique possible, que je ne croirais pas remplir mon devoir envers mes électeurs et envers la division de Québec-Centre, si je ne donnais pas mon concours entier et complet aux résolutions telles que présentées.....

Quelques DÉPUTÉS: Ecoutez! Ecoutez!

M. BOSSÉ: J'entends les "Ecoutez! Ecoutez!" mais attendez un instant, messieurs, et vous ne le direz peut-être pas avec tant d'ironie. Je dis mon concours entier et complet aux résolutions qui sont présentées, non pas parce que j'approuve en entier les trois résolutions, mais parce que pour pouvoir parvenir à obtenir pour Québec le terminus du Pacifique, nous devons prendre les résolutions sans les diviser ou détacher l'une de l'autre, et je suis obligé de passer outre les objections que je puis avoir à ce qu'on est convenu d'appeler la ligne courte. Je suis convaincu que le salut de la ville à laquelle j'appartiens dépend du terminus du Pacifique Canadien à Québec. Depuis longtemps nous avons combattu pour obtenir ce résultat, et maintenant que nous touchons au but il serait regrettable de le laisser échapper.

L'honorable député de Montmagny (M. Landry) a déclaré qu'il voterait contre l'amendement et le sous-amendement maintenant proposés. Il a déclaré qu'il voterait ainsi parce que, dit-il, il courait risque, par son vote, de faire perdre le terminus de Québec. En même temps il déclarait qu'il proposerait un amendement à une des résolutions, si j'ai bien compris, à la résolution qui concerne la ligne courte. Il n'a pas vu,—et il a fait erreur en ne le voyant pas,—que sa motion en amendement entraînerait nécessairement le résultat qu'il veut éviter, en votant contre l'amendement et le sous-amendement maintenant proposés.

Les trois résolutions, dictées sans doute par ce que le ministère a cru être de l'intérêt des diverses localités qu'elles concernent, nous sont par la déclaration du ministère imposées dans leur entier; elles doivent être adoptées toutes ensemble ou rejetées toutes ensemble; elles doivent tomber ou passer telles qu'elles sont. Il n'est pas de notre pouvoir de les diviser ni de les morceler. Si je croyais que la chose était possible, la ligne de conduite que je suis, je ne la suivrais peut-être pas. Mais c'est parce que ces trois résolutions sont soumises pour être adoptées ou rejetées ensemble, que je suis obligé de concourir à leur adoption en entier.

Je disais que le terminus du Pacifique à Québec est pour nous de la plus grande nécessité.

Ce terminus seul, et le fait qu'il nous débarrassera du monopole dont nous avons souffert depuis si longtemps, sont pour moi les deux considérations tout puissantes qui me guident.

La ville de Québec pendant bien des années s'est soutenue par son commerce de bois carré et la construction de vaisseaux. Directement ou indirectement, tout Québec vivait au moyen de ces deux industries. Malheureusement toutes deux ont disparu dans le même temps. Vers le même temps et peu de temps après, des incendies désastreux ont détruit la plus grande partie de notre ville; et si l'expérience d'autres villes s'était renouvelée pour nous—les villes qui ont exclusivement vécu par le commerce des bois ont fatalement disparu avec la disparition de l'industrie qui les faisait vivre, et la même chose se répétant chez nous, Québec devait cesser d'exister. Mais il y avait chez nous une force de vitalité telle, que malgré ces circonstances si désastreuses Québec a pu se maintenir, et même augmenter un tant soit peu. Grâce au succès de ses industries, grâce à l'établissement de manufactures, il a pu non seulement conserver sa population, mais même devenir plus prospère qu'il l'était aux plus beaux jours de la construction des vaisseaux et du

commerce du bois carré. Mais ces industries établies dans des conditions si difficiles, ces industries, toutes prospères qu'elles l'étaient, ne l'étaient pas autant qu'elles auraient pu l'être, si elles n'avaient pas gémi sous le tarif que lui imposait le chemin de fer du Grand-Tronc, du Richelieu et le chemin de fer du Nord. La main-d'œuvre était à meilleur marché que dans les autres villes environnantes, le prix des terrains était aussi à bon marché, et les manufactures ont pu soutenir la concurrence.

Mais cette concurrence est devenue pour nous désastreuse. Les taux imposés par le Grand-Tronc sur la rive sud du St. Laurent, les taux plus forts encore imposés par le Grand-Tronc depuis qu'il a le contrôle du chemin de fer du Nord, les taux à peu près correspondants sur la compagnie du Richelieu, nous ont presque isolé du restant du Dominion. La compagnie du Richelieu y faisait son affaire; le chemin de fer du Grand-Tronc y faisait aussi son affaire. A eux comme hommes d'affaires, je n'ai guère à dire; mais pour tâcher de nous débarrasser d'eux, j'ai tout à dire, parce que c'était réduire Québec à l'impuissance et le condamner à être désertée pour toujours, si cet état de chose devait continuer.

Voilà la position dans laquelle nous nous trouvons, et je dis que pour sortir de cette position, il n'y a pas de sacrifices que nous n'aurions pas faits. Je dis que si par ces résolutions nous sortons de cette position, et si ajouté à cela nous obtenons le terminus du chemin de fer du Pacifique à Québec, il n'y a pas un Québécois qui, étudiant les faits, et s'en rendant compte, voyant où nous serons forcément réduits si cet état de chose continue, et quelle sera la situation que nous nous ferons si nous obtenons le contrôle du chemin de fer du Nord par le Pacifique, et le terminus, je dis qu'il n'y a pas un Québécois qui ne votera pas l'adoption de ces résolutions.

Nous avons un choix à faire. Nous avons à choisir entre la position que nous pourrions acquérir en votant pour les résolutions, ou celle qui nous est faite actuellement et qui se perpétuera si nous n'y apportons remède. C'est la ligne courte qui paraît être ici le cauchemar. Mais je n'y vois pas de quoi nous inquiéter. Pour moi, elle ne peut être pour Québec aucune source d'inquiétude. Et voici pourquoi: Il n'entrera dans la tête de personne que le trafic de l'ouest, une fois rendu à Montréal, prenne cette ligne courte, parcoure trois, quatre, ou cinq cents milles pour se rendre aux divers ports maritimes de la Confédération, et qu'il ne s'arrêtera pas à Montréal, où il est déjà rendu pour prendre les steamers, ou selon les circonstances, il ne se rendra pas à Québec pour là prendre la mer. Cette prétendue ligne courte ne peut faire passer le commerce de l'ouest par cette voie, parce qu'elle est trop longue, et elle ne peut faire de compétition à Montréal, parce que les chars en partant de Montréal, auront des centaines de milles de parcours à faire pour se rendre à la mer au lieu de prendre la mer à Montréal même.

Il ne peut être objecté que la construction d'un pont à Lachine ouvrira une nouvelle voie, et que par conséquent le commerce prendra la direction de Portland, et des autres ports de l'Amérique. Je ne vois pas qu'il y ait là un danger sérieux, car de Montréal à Portland il y a trois cents milles et Portland est plus éloigné de Liverpool de 300 milles que Québec. Il faudrait supposer que le commerce prit volontairement cette route plus longue de 300 milles par rail et de 150 milles par eau pour aller à Liverpool. On dit qu'il y aura compensation dans les frais du port, qu'il y aura compensation par la grandeur du commerce de ces villes. Mais sont-elles assez considérables pour lutter d'une manière définitive, je ne dis pas d'une manière temporaire, contre les avantages de Québec ou de Montréal?

Si nous avons malheureusement à Québec une société qui a causé tant de tort au commerce de la ville, espérons que par la force des choses, elle cessera bientôt d'exister pour

le plus grand bonheur de Québec, et de ceux même qui la composent, et quand même il n'en serait pas ainsi, quand même nous aurions à craindre la concurrence de Portland et de Boston, n'avons-nous pas à l'heure qu'il est, le pont Victoria qui donne un taux de passage aux chars qui n'appartiennent pas à la compagnie du Grand-Tronc, et ne savons-nous pas que ces taux ont été dernièrement réduits de quatorze piastres à quatre piastres et demie? Est-ce que ces taux ne représentent pas ce que pourrait coûter à une compagnie la construction d'un nouveau pont? Ne savons-nous pas tous que ce pont a été construit de manière à pouvoir permettre une double voie à un prix beaucoup moins considérable que ne coûterait la construction d'un nouveau pont?

Toutes ces considérations vont à nous montrer que le danger que l'on indique du côté de Portland ou du côté de Boston existe déjà, s'il existe du tout, et que si le trafic peut prendre cette direction il a dû la prendre à l'heure qu'il est. Donc, je ne trouve dans cette ligne courte aucun désavantage qui puisse être comparé aux énormes avantages que le Pacifique doit nous procurer. Mais les honorables députés de Montmagny, de Québec-Est et de Mégantic disent que les explorations qui ont été faites pour cette ligne courte, ne l'ont pas été suffisamment. Loin de moi de dire qu'elles l'ont été. Loin de moi de dire que je puis décider, sur les rapports donnés, qu'une ligne vaut mieux que l'autre. Aucune des lignes proposées, — n'est parfaitement établie, — et reconnue comme praticable; mais encore une fois, ne voyant dans la ligne courte aucun danger pour Québec, je ne puis m'arrêter à cette considération. M. l'Orateur, nous voyons malheureusement notre port fermé pendant six mois de l'année; nous ne pouvons songer, pendant ce temps-là, à profiter de ses avantages. Pendant six mois seulement notre port est ouvert à la navigation, et c'est alors que se présentent les avantages que je viens de nommer. Il serait parfaitement inutile d'avoir la ligne courte pendant l'hiver, parce que nous ne pourrions en tirer aucun profit, nous ne pourrions que voir passer sur un pont à neuf milles de chez nous les trains de chemin de fer. En été, je soumetts qu'il est parfaitement indifférent que la ligne courte passe par Québec, car le commerce s'y arrêtera pour prendre la mer et ne fera pas volontairement le trajet de quelques centaines de milles par rails pour se rendre à des ports plus éloignés. Je dis encore que malgré tout ce qu'on a dit, malgré tout ce qu'on a fait, nous aurons le terminus du chemin de fer du Pacifique à Québec.

L'on donne comme argument que notre position actuelle est la même qu'elle était l'année dernière. Ici, M. l'Orateur, il y a erreur. Notre position l'année dernière — qu'on se le rappelle bien — était celle que nous donnait une loi par laquelle il était décrété que \$960,000 seraient affectés à l'achat du chemin de fer du Nord si la compagnie du Pacifique pouvait faire des arrangements. Un délai de six mois était donné pour faire ces arrangements, lesquels étaient entièrement facultatifs de la part des deux compagnies. Ces six mois expirés, si les arrangements n'étaient pas faits, les \$960,000, devaient être affectés à la construction d'une nouvelle ligne à être construite par une compagnie qui serait alors formée. Telle était alors la position, telle n'est pas maintenant la position. — Il y a un an tout était facultatif, l'une ou l'autre compagnie pouvait ou pouvait ne pas conclure ces arrangements. A l'heure qu'il est, comme nous le déclare le ministre, les arrangements sont complets et définitifs. On nous a donné tous les détails de ces arrangements. La compagnie du Grand Tronc a consenti à vendre moyennant des conditions données, dans l'examen desquelles je n'entrerai pas. La compagnie du Pacifique a, aussi, nous dit-on, consenti à acquérir le chemin aux conditions imposées par le gouvernement. Cette position-là est toute différente de celle que nous avions l'année dernière. L'année dernière, il y avait à acheter et à vendre; à l'heure qu'il est, les conditions sont arrêtées, conclues, déterminées. Comme nous le dit

l'Exécutif, c'est un arrangement définitif et il ne reste plus qu'à la Chambre de le sanctionner.

M. l'Orateur, je crois à la déclaration qui a été faite par l'Exécutif à ce sujet. J'y crois telle qu'elle nous a été donnée, et j'y crois d'autant plus que je m'en rapporte à l'honneur de celui qui l'a faite, à l'honneur du gouvernement au nom duquel elle a été faite. Et pour une autre raison, qu'il n'y aurait pas de gouvernement qui survivrait à une déclaration comme celle-là si elle n'était pas intégralement suivie et exécutée à la lettre. Voilà ce qui est pour moi une autre garantie; car, moi le premier, — je le déclare ici hautement, — si ces arrangements tels qu'ils nous ont été indiqués, si le programme, tel qu'on nous a dit avoir été rempli, n'étaient pas exécutés, je serais le premier à condamner l'Exécutif qui aurait voulu tromper la Chambre, et le premier à lui retirer mon appui. Ceci, M. l'Orateur, me satisfait complètement sur la question de savoir si, oui ou non, nous aurons le terminus; et je prends pour acquis que ce terminus nous sera donné dans le délai le plus rapproché. Mais, nous dit-on: en supposant que nous l'aurions, cela ne nous donne rien, parce que nous n'avons pas de port d'hiver..... mais l'on oublie la traverse. L'on oublie que la traverse est une des conditions de ce contrat en vertu de la législation existante et que, par conséquent, les produits pourront être traversés de Québec à Lévis dans toute saison de l'année. L'on oublie également le projet de loi, maintenant sur les ordres du jour, au moyen duquel la navigation devra être tenue libre vis-à-vis Québec tout l'hiver.

Mais on oublie autre chose encore. On oublie qu'il n'y a pas seulement le commerce de grains qui pourra être fait dans l'automne et dans l'hiver. On oublie l'expédition du grain par Québec pendant l'été. On oublie également l'énorme exportation de bois carré qui vient de l'Ottawa pendant l'été, et qui, grâce à l'exploitation du chemin de fer du Nord par le Grand-Tronc, nous n'avons pu voir arriver que par la voie d'eau, parce que la compagnie du Grand-Tronc nous a toujours refusé jusqu'à présent de le transporter. On oublie également ce qu'on pourrait faire avec le commerce des bestiaux qui devra nécessairement venir aboutir à Québec et éviter ainsi aux expéditeurs leurs énormes pertes qu'ils encourent entre Montréal et Québec. Je dis que pour ces considérations notre port devra prendre un développement bien grand.

Je ne sais si je me trompe, mais je vois dans le fait que la compagnie du Grand-Tronc sera clouée sur la rive sud, et le chemin du Pacifique sur la rive nord du Saint-Laurent, tout un avenir pour nous, ces deux grandes compagnies se feront une compétition nécessaire et légitime et devront amener à notre port l'énorme trafic de l'ouest du Dominion; et lors même que nous ne devrions avoir qu'une faible partie de ce trafic, il y a loin de cette perspective à la position désavantageuse sous laquelle nous avons lutté jusqu'à présent.

Pour arriver à ce résultat, nous ne pouvons supporter de délai, délai qui nous a été si fatal plusieurs fois. N'avons-nous pas déjà craint de perdre le résultat que la législation de l'année dernière nous avait assuré? Nous avons sur les ordres du jour une législation concernant l'aide à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Ces résolutions forment, d'après l'honorable ministre des travaux publics, partie intégrante des résolutions que nous discutons maintenant. Les unes et les autres doivent aller de pair. Si aujourd'hui, nous perdions l'occasion d'obtenir notre terminus à Québec, où en serions-nous dans un an, avec les changements imprévus de toute espèce qui peuvent surgir? Je dis en outre que nous aurons perdu l'occasion cette année de contrôler la compagnie et d'avoir notre terminus à Québec. Dans un an les moyens de coercition que nous avons maintenant et qui nous réussissent n'existeront plus, et nous ne pourrions plus contrôler le Pacifique pour l'amener à notre port. Je vois dans l'adoption d'un délai et dans le fait que nous ne saisissons pas l'occasion unique que nous avons

M. Bossé

maintenant, un acte qui ne serait pas un acte de justice envers la ville de Québec.

Pour ces raisons, et ne voulant pas, vu l'heure avancée, développer les autres considérations qui peuvent être favorables à l'adoption de ces résolutions, je dois voter contre l'amendement, et le sous-amendement, et en faveur des résolutions.

M. FISHER: Je crois que c'est une question de la plus haute importance, une question d'importance nationale et qui n'intéresse pas seulement les provinces maritimes. C'est une question qui devrait concerner toutes les parties de la Confédération et qui devrait être bien approfondie avant d'être décidée. Le projet du gouvernement est probablement un effort qu'il fait pour réparer, autant que la chose est en son pouvoir, le grand mal qu'il a causé au pays quand, il y a plusieurs années, il a fixé le tracé de ce que l'on appelle le chemin de fer Intercolonial. C'est, je crois, à cause de cette erreur, contre laquelle les honorables députés de la gauche ont protesté, que le Canada est aujourd'hui appelé à accorder une subvention considérable pour construire une ligne courte devant relier les provinces maritimes aux provinces de la Confédération. Ce n'est pas à moi de décider une question aussi compliquée que celle qui concerne le choix des différents tracés, surtout après la haute autorité que nous avons entendue ce soir. Je fais allusion à l'honorable député de Grenville (M. Shauly), et la Chambre, je crois, peut se féliciter de son entrée ici; il est arrivé à propos pour donner au parlement un avertissement opportun, un avertissement que nous ferions bien de considérer attentivement avant d'exprimer notre opinion par nos votes. Je n'entrerais pas dans une discussion élaborée de diverses comparaisons des distances et des rampes qu'il y a sur les différentes routes. Cela a été fait par les honorables députés qui vous ont déjà adressé la parole, bien que je croie avoir quelques données qui me permettent de continuer; mais, à cette heure avancée, il serait oiseux de parler plus longtemps de cette question.

Je ne puis m'empêcher de faire allusion à un ou deux points soulevés par d'honorables messieurs qui appuient les résolutions. Le ministre des travaux publics a fait allusion à l'absurdité évidente que, dans tout triangle, il pourrait arriver que deux côtés fussent plus courts qu'un seul. Naturellement, nous savons bien que, lorsqu'un triangle est formé de lignes droites, cela est impossible; mais quand nous voyons qu'un côté du triangle a la forme d'un tire-bouchon, il est parfaitement possible qu'il soit plus long que les deux autres. Je ne sais pas en état de dire si c'est le cas ou non. Je ne chercherai pas à décider la question du parcours du chemin de fer; mais tant qu'il y aura des doutes à ce sujet, je serai tenu d'appuyer l'amendement de l'honorable député de Québec-Est. Quand l'honorable ministre des travaux publics a parlé de cette base du triangle, il y a fait allusion comme s'il eût été possible que ce fût une ligne d'air. Je suppose que nous pouvons prendre une ligne d'air entre Montréal et Canterbury, parce qu'en examinant la carte, je vois que toutes les différentes routes projetées, même celles qui vont à Saint-Jean et Saint-André, convergent sur Canterbury. Partant, je pense que la partie de la ligne qui se trouve à l'est de Canterbury peut être presque omise dans la comparaison des distances. Si nous prenons la ligne d'air de Montréal à Canterbury, le ministre des travaux publics dit que cette ligne va à chaque point, à environ 20 milles du tracé projeté actuellement; tandis que, si le tracé de Québec est choisi, la ligne d'air en est éloignée de 80 milles — au moins en ce qui concerne un des endroits.

L'honorable député de Stanstead (M. Colby) a fait allusion à tous les tracés projetés. J'avais même supposé qu'il allait omettre la ligne dont il a parlé comme étant la ligne d'un particulier, et j'avoue que je craignais d'être le seul qui eût la témérité d'en parler.

Quant l'honorable député de Stanstead a traité cette question, l'autre soir, il a fait allusion au fait que l'on se disputait cette subvention. " Dans tous les cas," a-t-il dit, " il y a plusieurs Richmonds dans l'arène." Je ne sais pas si l'honorable député voulait faire un calembour, mais j'ai pensé qu'il y avait au moins un Richmond, le comté de l'honorable député de Richmond et Wolfe, qui avait des prétentions à cette ligne courte. L'honorable député de Stanstead a dit que M. Graham était le seul qui favorisât ce tracé. Je ne veux pas la favoriser, parce que je ne me crois pas en état, pas plus que la Chambre, de décider la question au mérite ; mais avant de traiter la question de cette route particulière, je désire faire allusion à certaines choses qui se rattachent particulièrement à la proposition qui nous est soumise.

A ce sujet, j'aimerais demander au ministre des travaux publics si, dans la proposition maintenant soumise à la Chambre, l'on a fait quelque arrangement au sujet de la question de savoir comment ces subventions doivent être données aux compagnies qui se chargeront de l'entreprise. Dans ces résolutions, il n'y a rien qui donne à entendre comment l'argent sera payé ; il n'y a rien qui dise que l'on paiera une certaine proportion par mille de chemin construit, ou sur certificats de l'ingénieur ou d'une autre manière. Le ministre de la justice a dit dans l'autre Chambre, je crois, que cet argent devait être payé moyennant certaine proportion par mille de chemin construit. S'il en est ainsi, j'aimerais demander au ministre des travaux publics si tout le parcours de Montréal à Halifax doit être considéré, ou seulement le parcours qui doit être construit, et non le parcours qui peut être considéré aujourd'hui comme construit. Ces deux propositions comporteraient des opérations très différentes. D'après les remarques de l'honorable député de Westmoreland, je suis porté à croire que cet argent sera payé pour la ligne qui doit être construite, parce qu'il a dit que la subvention de \$3,500,000 formera \$10,000 par mille pour les 350 milles qui doivent être construits sur cette route. Cependant, le gouvernement ne nous a pas donné de renseignements sur ce point. Mais quand l'honorable député de Stanstead a parlé, il a fait allusion au choix des lignes de Saint-Lambert à Chambly, et de Chambly à Lennoxville, etc., au lieu d'avoir à construire une nouvelle ligne depuis Montréal, qui passerait autour de la montagne, se rendrait à Lachine, traverserait le pont de Lachine, et qui irait de Lachine à Chambly, et delà, en passant au nord de Waterloo, à Lennoxville ou Sherbrooke.

Nous ne savons pas quelle est la proposition du gouvernement, ni comment cet argent doit être payé à la compagnie qui entreprendra ces travaux ; et si la proposition de mon honorable ami le député de Stanstead, doit être considérée comme la véritable proposition, savoir, que le pont de Lachine et les diverses parties de chemin de fer aujourd'hui construites entre Chambly, Farnham-Ouest et Sherbrooke doivent être choisis, nous devons ajouter un nombre considérable de milles à la distance qui doit être calculée depuis Montréal jusqu'aux points où l'on veut fixer la tête de ligne aux provinces maritimes. Alors, peut-être, nous pourrions trouver qu'un des côtés du triangle n'est pas plus court que les deux autres côtés.

Mon honorable ami le député de Stanstead, a dit que ce pont de Lachine allait être construit. Je ne veux pas contester son énoncé sur cette question, sur laquelle il devrait être bien renseigné, vu qu'il est au nombre des auteurs du projet du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, s'il n'en est pas aujourd'hui un des actionnaires, et que c'est en vertu de cette chartre que ce pont doit être construit. Il a dit aussi que les habitants de Montréal ne pourraient pas voir le trafic passer par ce pont. S'il en est ainsi cela affecte sérieusement les habitants de Montréal et tous les calculs.

Il y a un grand nombre de renseignements que nous n'avons pas en notre possession et qui sont utiles à l'examen de cette question. Nous ne savons pas quelle est la ligne de

chemin de fer à laquelle on nous demande d'accorder cette subvention. En conséquence, je prétends que nous ne sommes pas en état de dire si la subvention devrait être accordée, ainsi qu'on le propose dans ces résolutions, à une ligne passant par Sherbrooke, Mattawamkeag, Frédéricion et Salisbury.

Il y a une autre raison en vertu de laquelle il n'est pas nécessaire que nous décidions cette question ce soir, ni même pendant cette session. Mon honorable ami le député de Stanstead (M. Colby) dit que les habitants des provinces maritimes désirent ce chemin de fer immédiatement. On s'imaginerait que les résolutions comportent le commencement et l'achèvement immédiat de ce chemin ; mais le ministre des travaux publics, en réponse à mon honorable ami le député de Sunbury (M. Burpee) a dit que l'on devait donner à la compagnie deux ans pour commencer et quatre ans pour achever les travaux. Alors, il est évident qu'il n'est pas nécessaire que nous nous hâtions tant ce soir. On ne causerait aucun tort en attendant jusqu'à la prochaine session avant de choisir définitivement le tracé, et dans l'interval, il peut arriver que nous puissions obtenir les autres renseignements que le gouvernement, les ingénieurs, la Chambre et la population du Canada doivent avoir avant de décider cette question.

Mon honorable ami le député de Sherbrooke (M. Hall) et d'autres honorables députés ont attaché beaucoup d'importance à la ligne d'air. En examinant la carte, je vois que la ligne d'air de Montréal à Canterbury traverse la ville de Richmond, continue de là et passe au nord de la ligne Internationale, à 25 milles au moins, j'en suis convaincu. Eh bien, cette route dont s'est moqué mon honorable ami, le député de Stanstead (M. Colby), la ligne de Richmond, part de la ville de Richmond et continue presque parallèlement à la ligne d'air, vers l'est, jusqu'à un endroit appelé le Portage, sur la frontière entre le Maine et le comté de Beauce, dans la province de Québec. Puis, elle continue au nord du lac Chesuncook, à environ 15 milles seulement du point le plus éloigné de la ligne d'air entre Montréal et Canterbury. Depuis le côté nord du lac Chesuncook, elle suit ce que l'on appelle la section B de l'exploration du gouvernement jusqu'à Canterbury. Si l'on considère le mérite de ce chemin, on constatera que si une ligne d'air doit être la plus courte, alors la ligne de Richmond doit être une ligne plus courte que la ligne qui passe au sud du lac de la Tête d'Orignal et par l'International. La seule objection que l'honorable député de Stanstead avait à cette ligne, d'après ce que j'ai compris, était qu'elle devait être construite en entier ; il a dit aussi que le Grand-Tronc, depuis Montréal jusqu'à Richmond, ne convenait pas à cette fin. Eh bien, c'est une matière qui a une très grande portée ; elle comporte la question de savoir si ce pays ne dépend que d'une compagnie de chemin de fer. Je ne pense pas que nous soyons aussi dépendants ; je crois que nous pouvons atteindre nos fins sans demander à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de construire cette ligne. Mais cela semble être l'attitude prise par l'honorable député de Stanstead et d'autres honorables députés.

Il y a une autre question à laquelle je désire faire allusion. A une très petite distance de cette ligne, il y a déjà des communications avec la cité de Québec. A une petite distance du Portage, endroit auquel j'ai fait allusion, sur la frontière entre le comté de Beauce et l'Etat du Maine, nous avons le Québec-Central, qui a une extension par la vallée de l'Étchemin ; et d'après ceux qui connaissent bien les faits, je crois que cette distance n'est que de 30 milles. Mais si nous ne devons pas prendre le Grand-Tronc, depuis Richmond jusqu'au Portage, vers l'est, je crois qu'il serait plus dans l'intérêt de ce pays qu'une ligne fût choisie, à l'inclinaison nord de l'International, près du lac Mégantic, et allât jusqu'au Portage, ce qui serait une ligne sur notre propre territoire ; et puis, en frappant la ligne qui va de Québec au Portage, par la vallée de l'Étchemin, cette route

traverserait l'Etat du Maine à Canterbury, ce qui abrégèrait la distance que nous devons parcourir dans l'Etat du Maine, et, en même temps, on coloniserait un des meilleurs comtés de la province de Québec, le comté de Beauce. Et si l'on choisissait la ligne depuis Richmond, du côté de l'est, le grand comté de Richmond et Wolfe serait colonisé et retirerait de grands bénéfices.

L'honorable député de Stanstead semble penser que la seule personne qui eut des intérêts dans cette ligne, était M. Graham, de Richmond. L'honorable député a oublié que le gouvernement de ce pays a reçu, du comté de Drummond et de diverses municipalités du comté de Richmond et Wolfe, des pétitions demandant une exploration de cette ligne. Cette ligne n'a pas été explorée par le gouvernement fédéral, et pourquoi? C'est une question qui m'intrigue un peu, à cause du fait très évident que cette ligne traverse la ville qui est représentée par l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui, je crois, est regardé comme un des principaux partisans du gouvernement en cette Chambre. Dans les premiers jours de l'automne dernier, une assemblée publique a eu lieu dans le comté de Richmond et l'on a demandé à cet honorable député de porter le gouvernement à faire une exploration dans son comté, mais le gouvernement n'a pas fait cette exploration. La réponse faite à cette demande a été, je crois, qu'il était trop tard. Eh bien, je sais qu'après cette date, d'autres arpenteurs ont été chargés d'aller arpenter la ligne entre Sherbrooke et Montréal, au nord de la montagne d'Orford. Certainement, si la saison n'était pas si avancée pour arpenter cette partie de la route projetée, elle ne pouvait pas être trop avancée pour faire une exploration du côté de l'est, depuis Richmond. On supposerait que l'honorable député de Richmond et Wolfe, qui était partisan du gouvernement et qui, naturellement, était censé s'intéresser au comté qu'il représente, se serait efforcé, pour aider à son comté, d'obtenir que cette ligne fut arpentée. Et si je ne connaissais pas les circonstances particulières où se trouve placé l'honorable député, je ne croirais pas qu'il fût possible d'expliquer ce fait. Je n'ai aucun doute que les honorables messieurs de la droite diront qu'il était impossible qu'une ligne semblable fût construite. Eh bien, l'on aurait pu penser de cette façon, mais j'en connais assez pour savoir que les honorables députés de la droite sont parfaitement disposés à faire en sorte que l'on dépense un peu d'argent dans leurs comtés, partout où ils le peuvent. Il me semble étrange que l'honorable député de Richmond et Wolfe n'ait pas cherché à trouver, à travers son comté, une ligne qui aurait peut-être été préférable à celle qui est proposée. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? La seule raison, d'après moi, c'est le fait—je le sais—que cet honorable député est plus intimement lié au chemin de fer International, plus intimement lié à la cité de Sherbrooke, où il réside, qu'il porte plus d'intérêt à cette partie du pays qu'au comté qu'il représente. C'est pourquoi, entre autres raisons, il importe que cette question ne soit pas décidée aujourd'hui. C'est une des raisons, je crois, qui devraient nous porter à prendre plus de temps pour peser cette question, avant de la décider par notre vote; car, je prétends que des circonstances suspectes se rattachent à cette question et ces choses me sont suggérées par ce que je viens de dire. Quand je vois qu'un député, qui appuie le gouvernement en cette Chambre, ne cherche pas à faire bénéficier son propre comté, mais que, parce qu'il a, je le sais, de plus grands intérêts personnels ailleurs, il préfère voir une ligne passer en dehors de son propre comté.....

M. L'ORATEUR: A l'ordre; je ne pense pas que l'honorable préopinant puisse prêter des motifs personnels à l'honorable député.

M. FISHER: Je retirerai certainement cette expression.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je me permettrai d'appeler votre attention sur le bruit et la discourtoisie que les honorables députés de la droite montrent envers mon hono-

M. FISHER

nable ami. Je pense que l'on aurait pu appeler aussi votre attention sur cela.

M. FISHER: Comme je l'ai dit, je retire l'expression attribuant des motifs intéressés à l'honorable député. Je dirai seulement que je serais heureux de ne pouvoir jamais prêter des motifs inavouables à un honorable député de cette Chambre; mais, M. l'Orateur, il m'est impossible de supposer ce qui a pu inspirer cet honorable député à refuser une chose qui était évidemment avantageuse à son comté.

Je vois, M. l'Orateur, non seulement que cette question concerne l'honorable député de Richmond et Wolfe, mais qu'il y a aussi d'autres circonstances qui sont si suspectes à mes yeux, que je ne puis consentir à décider cette question ce soir. Je vois que d'honorables députés de la droite disent que la seule compagnie dans ce pays qui puisse accomplir ces travaux, est la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je constate que dans une lettre signée par lui, M. Stephen, président de cette compagnie, dit que la compagnie est prête à entreprendre la construction de ce chemin. La lettre est adressée à deux honorables députés de cette Chambre, lesquels représentent la cité de Halifax:

A MM. M. B. DALY et J. F. STAIRS,

Messieurs.—Relativement à votre lettre du 16 de juin, au sujet de la ligne courte projetée entre Montréal et les ports de mer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, je dois dire que le tracé que vous y indiquez (celui qui est proposé dans les résolutions du gouvernement) est, d'après ce que nous savons aujourd'hui, le meilleur qui ait été proposé, et ce tracé est préféré par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à tous ceux qui ont été suggérés. Je dirai, de plus, que c'est le désir de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de choisir ce projet comme un complément naturel et nécessaire du chemin de fer Canadien du Pacifique tel qu'il existe aujourd'hui. Dès que la législation nécessaire sera adoptée, la compagnie sera prête à entrer en négociations avec le gouvernement pour la réalisation de ce projet.

GEO. STEPHEN.

Vu les faits qui se sont produits pendant cette session, je pense que c'est une lettre extraordinaire. Elle jette beaucoup de lumière sur la question. Il n'y que trois ou quatre semaines que cette compagnie s'est adressée à nous *in forma pauperis*, demandant de l'aide pour exécuter son premier contrat pour faire les choses spécifiées dans le contrat. Mais la construction de cette ligne courte n'est pas mentionnée dans le premier contrat. Quand le gouvernement a demandé au parlement d'accorder cette subvention à la compagnie, il nous a dit qu'il allait suffire pour permettre à la compagnie de remplir les conditions du premier contrat. Or, que voyons-nous? Nous voyons cette même compagnie offrir de se charger d'une obligation des plus onéreuses; nous la voyons en réalité s'adresser au pays et dire qu'elle est prête à entreprendre des travaux considérables, tandis que les honorables messieurs de la droite disent que l'entreprise est si grande que cette subvention ne serait qu'une somme insignifiante pour cette fin. Cependant, nous voyons que cette même compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui, il y a quelques semaines, était si pauvre, est aujourd'hui prête à entreprendre ces travaux considérables.

Mais cette question a un autre aspect, un aspect encore pire. Quand cette lettre a été écrite, le 16 juin dernier, il est évident que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique désirait entreprendre ces nouveaux travaux et construire la ligne courte jusqu'aux provinces maritimes; et qu'en même temps elle demandait une subvention pour exécuter son premier contrat. A l'époque même où la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était en négociation avec le ministre par intérim des chemins de fer, qui a présenté à la Chambre les résolutions demandant l'aide, elle proposait au gouvernement de ce pays de se charger d'une obligation par laquelle elle devrait acheter de ce même honorable ministre le chemin de fer dont il est le propriétaire dans les cantons de l'Est de la province de Québec. J'ai eu, il est vrai, des soupçons au sujet de

raison pour laquelle la ligne courte était adoptée; mais quand j'ai vu cette lettre et la déclaration faite au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'avoue que mes soupçons se sont presque changés en certitude morale, et les preuves subséquentes apportées au sujet de la question étaient telles que pas un homme désintéressé en cette Chambre ou dans le pays ne pouvait s'empêcher de laisser passer la chose inaperçue.

C'est un état de choses des plus regrettables. Si je voulais qualifier la chose comme j'aimerais à le faire, vous me rappelleriez probablement à l'ordre, M. l'Orateur, pour employer des expressions contraires aux règlements de la Chambre. Je ne le ferai donc pas, mais je répète que c'est une chose des plus regrettables que le ministre des chemins de fer, en même temps qu'il était en négociations avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'aider dans des embarras se rattachant à la construction d'un chemin de fer à travers le continent, se soit occupé de recevoir des propositions et que la compagnie se soit occupée à examiner un autre contrat qui l'obligerait à acheter une ligne qui appartient au ministre par intérim des chemins de fer. L'honorable monsieur nous a dit qu'il avait lui-même tant d'intérêt dans l'International qu'il ne pouvait pas s'occuper des résolutions. Il nous a dit qu'il avait tant d'intérêt dans ce chemin de fer, qu'il ne pouvait pas présenter les résolutions pour la ligne courte, et le premier ministre les a présentées; et, en même temps, le ministre de l'agriculture savait qu'il était lui-même partie contractante avec le chemin de fer Canadien du Pacifique relativement à la ligne courte. Cet état de choses est très suspect, et nous porte à croire que la détermination du gouvernement d'insister sur l'adoption de la ligne courte, dans laquelle est compris l'International, est une politique précipitée, peu réfléchie, sinon irréfléchie, et je crois que tous les députés indépendants de cette Chambre devraient appuyer les amendements proposés par l'honorable député de Mégantic et par l'honorable député de Québec-Est.

M. MITCHELL: J'ai été quelque peu surpris d'entendre les remarques faites par l'honorable député de Brome (M. Fisher); j'ai été quelque peu étonné de voir la méthode d'argumentation qu'il a adoptée et la somme d'ignorance qu'il a montrée, surtout en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial. L'honorable député a commencé ses remarques en attaquant une ligne de chemin de fer dont je me regarde comme spécialement responsable, comme aussi responsable que tout député de cette Chambre. S'il est un député à l'activité, à la conduite publique, et aux efforts énergiques duquel on puisse attribuer le tracé de cette ligne, je crois que ce député, c'est moi. Et puis, l'honorable député critique le tracé de la ligne et cherche à rendre le gouvernement actuel responsable du fait d'avoir déterminé ce tracé. Lorsqu'il cherche à jeter la responsabilité sur le gouvernement seul, il ignore les événements qui se sont passés à cette époque. J'étais membre de ce gouvernement dont mon honorable ami le premier ministre était le chef. Le gouvernement a-t-il été seul responsable du tracé de la ligne? Non; le parlement, par une immense majorité, a adopté le tracé. Nous constatons que les chefs du parti auquel appartient l'honorable député ont voté en faveur de ce tracé, et cependant, nous voyons l'honorable député jeter le même blâme sur le gouvernement, si, toutefois, il y avait matière à blâme. Je ne désire pas excuser le tracé. J'assume ma part de responsabilité, comme membre du gouvernement de cette époque. C'était un tracé approuvé par le parlement et le gouvernement anglais, qui nous a aidé à prélever les fonds et qui a garanti une certaine partie du coût de la construction. Et, si nous examinons le résultat, il n'y a aucune raison d'avoir honte. J'assume, en tant qu'un seul individu peut le faire, la responsabilité de ce tracé.

Voyons comment les chefs du parti libéral ont voté sur cette question. A l'exception de M. Workman, aucun

député de la province de Québec n'a voté contre ce projet. Parmi ceux qui ont voté en faveur du projet, étaient sir Richard Cartwright, MM. Geoffrion, Holton, Joly, Pelletier, Pozer, Tremblay et autres. Si l'honorable préopinant connaissait parfaitement la position occupée par ces députés, et s'il connaissait parfaitement les délibérations qui ont eu lieu, il ne dirait pas que le gouvernement de l'époque seul a été responsable du tracé de l'Intercolonial, mais que le parlement l'a appuyé presque à l'unanimité. Je ne fais pas cet énoncé pour atténuer l'acte. Je ne désire me soustraire à la responsabilité que cet acte pourrait faire peser sur ceux qui sont les auteurs. Je répète, comme je l'ai fait en 1867-68, que le tracé était justifiable par les exigences du pays, par les considérations de la garantie future du pays, et par ce qui servirait mieux et assurerait les intérêts du Canada.

J'ai été un peu étonné d'une remarque faite par mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, pour les opinions duquel j'ai un grand respect et qui fait preuve de beaucoup de cette indépendance que j'ai parfois montrée moi-même. J'ai été surpris de ce que l'honorable député ait commis une erreur en parlant de la position des provinces maritimes. L'honorable député dit que l'Intercolonial a coûté \$42,000,000. Je ne suis pas en état de dire si mon honorable ami a ou non exagéré le montant, mais je dirai que la population de la province du Nouveau-Brunswick ne remercie pas la population de Québec ou d'Ontario des dépenses faites sur le chemin de fer Intercolonial. Cela nous était dû; c'était une affaire de traité; cela faisait partie du traité. C'était une concession qu'ils étaient obligés de nous faire, et je demande à mon très honorable ami de dire si je ne rapporte pas les faits en disant que dans le traité, qui était la base de la législation qui a conduit à la Confédération, il n'était pas stipulé que ce chemin était une des conditions de l'accomplissement de l'union. Quel droit a l'honorable député de Jacques-Cartier de venir nous dire que nous avons eu plus que notre part légitime des deniers publics du Canada, ou que nous avons eu plus que ce que nous avions droit de recevoir; que nous devions au Canada le chemin de fer Intercolonial et le débouché qu'il nous avait procuré. Nous, les habitants des provinces maritimes, avons désiré et nous avons toujours montré le désir de développer le pays du côté de l'ouest; on dépense \$100,000,000 en terres et en argent sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Montréal jusqu'à l'Océan Pacifique. Qui en retire les bénéfices? Les provinces maritimes retirent-elles les bénéfices que vous retirez ici dans Ontario et dans les provinces de l'ouest? Participerons-nous aux avantages que vous donneront la construction et l'exploitation de ce chemin? Certainement non. Et si nous n'avons pas ces privilèges; si nous ne pouvons pas jouir des avantages de ces dépenses énormes, assurément on ne devrait pas nous dire cela, lorsque nous désirons une ligne courte, lorsque nous désirons perfectionner ce réseau, quand Montréal et Québec étant ports d'été, nous désirons un débouché pour ce pays; n'est-il pas juste, quand nous avons des ports d'hiver, quand Saint-Stephen, Saint-Jean et Halifax sont ouverts dans toutes les saisons de l'année, n'est-il pas juste, dis-je, que nous ayons ces privilèges, et est-il raisonnable que l'on nous dise que nous avons retiré tant d'avantage de la construction du chemin de fer Intercolonial.

M. GIROUARD: Je n'ai jamais dit cela.

M. MITCHELL: Alors, je me rétracte.

Je ne veux pas discuter les mérites de ces lignes. Après l'habile discours, le magnifique discours, si je puis l'appeler ainsi, l'énergique discours de mon honorable ami, le député de Stanstead, je pense qu'il serait déraisonnable pour moi de faire perdre le temps de la Chambre à discuter les mérites relatifs des deux lignes. Mais je prendrai quelques minutes pour discuter l'impossibilité de réaliser les idées de ceux qui parlent d'une ligne d'air, sujet sur lequel l'honorable député de Brome s'est étendu dans une certaine mesure. L'hon-

nable député parle d'un sujet qu'il connaît bien peu. Cette question a été mieux comprise et aussi discutée en 1867, et certainement mieux discutée qu'elle ne l'a été durant la présente session. Ces arpentages du major Robinson ont été soumis en détail au parlement du jour, et peu d'hommes ont peut-être pris autant d'intérêt que moi à la discussion de cette question ; et je dis à l'honorable député de Brome que, malgré les divers arpentages faits dans cette circonstance, il n'y a eu que deux lignes que le parlement ait eu l'idée d'accepter. C'était le chemin de fer Intercolonial, d'après le tracé qu'il suit aujourd'hui, ou la ligne nord du major Robinson, et son arpentage dans la vallée du Saint-Jean. La troisième ligne traversait une mer de montagnes.

M. BAKER (Victoria) : Quoi ?

M. MITCHELL : La Colombie Anglaise est indignée de ce que je me serve d'une partie du titre que le chef de la gauche a donné à cette province. La ligne centrale ou ligne d'air était considérée à cette époque comme une impossibilité et on l'a rejetée, et comme je l'ai dit, l'on n'a discuté sérieusement que deux projets. Je parle simplement de la chose pour prouver qu'il était presque impossible, très invraisemblable, pour un homme intelligent, d'accepter une ligne d'air dans notre pays, quelque courte qu'elle fût. Il y a un fait auquel je ne pense pas avoir songé depuis 15 ans, c'est que, dans le rapport de la ligne mitoyenne du major Robinson, mon impression est qu'il est fait mention d'une section de 13 milles de ce chemin qui coûtera environ le tiers du coût de tout l'Intercolonial, ce qui démontre l'improbabilité de jamais construire une ligne comme celle dont parle l'honorable député de Brome, une ligne d'air.

M. FISHER : Je n'ai fait aucune allusion à la ligne du major Robinson.

M. MITCHELL : Non ; l'honorable député n'y a fait aucune allusion, mais il a parlé d'une ligne d'air qui traverserait à peu près la même région que la ligne du major Robinson. Il n'a pas fait allusion à la ligne du major Robinson, parce qu'il n'en connaissait rien ; c'est la raison qui l'a empêché d'en parler. Il a préféré parler des opinions d'un député qui n'est pas en cette Chambre à l'heure qu'il est, l'honorable député de Richmond et Wolfe (*M. Ives*) ; il dit que cet honorable député se soucie tellement peu des intérêts de son comté, qu'il ne favorise pas un chemin qui doit y passer ; il va jusqu'à lui prêter des motifs, ce qui n'est guère dans l'ordre, d'après les règlements de cette Chambre. L'honorable député oublie-t-il sa position ? Se rappelle-t-il que le comté qu'il représente est bien près de la ligne à laquelle il s'est opposé ? Que vont dire ses commettants lorsqu'il retournera vers eux, lorsqu'ils lui citeront le discours qu'il a prononcé ce soir ; lorsqu'ils lui demanderont quel comté il représente ; s'il représente le comté de Brome, qui touche presque à cette ligne, ou s'il représente la cité de Québec ou quelques-uns des ports des provinces maritimes ? Quelle réponse fera l'honorable député ? Je crains que le sang-froid qu'il a montré ce soir en faisant son discours l'abandonne.

Il a aussi profité de l'occasion pour parler d'un autre honorable monsieur qui n'était pas présent : l'honorable monsieur qui remplit les fonctions de ministre des chemins de fer en ce pays. Je pense que ses remarques ne sont pas de celles qu'il aurait dû faire en parlant d'un homme qui occupe sa haute position, qui possède une grande expérience parlementaire, et qui, malgré tous les égards que l'on doit à l'honorable député de Brome, jouit autant de la confiance du pays et du parlement—beaucoup plus, je pense—que l'honorable député lui-même. J'ai eu l'honneur et le plaisir d'occuper un poste dans un cabinet dont faisait partie cette honorable ministre ; j'ai eu l'honneur de siéger en parlement avec lui, et je dis que, lorsque l'honorable député de Brome a fait ces remarques, j'ai eu honte de la tentative qu'il a faite de prêter des motifs au ministre des chemins de fer

M. MITCHELL

intérimaire. Ces idées seraient indignes de lui s'il les nourrissait, et ces remarques étaient aussi injustes qu'inutiles.

Je ne veux pas, à cette heure avancée de la nuit, faire perdre le temps de la Chambre ; mais, avant de la laisser, je veux lui dire encore quelque chose, et cela s'appliquera aux honorables députés qui siègent à ses côtés—je veux parler de l'honorable député de Québec-Est (*M. Laurier*) et de l'honorable député de Mégantic (*M. Langelier*). Ils ont tous donné la même note et parlé des changements des délais apportés. Quel a été le cri de ces messieurs contre le gouvernement du jour ? Qu'ai-je dit moi-même ? On a apporté trop de retard,—et, cependant, dans une des questions les plus importantes qui concernent les provinces maritimes, ces retards feront tort au pays et au comté que je représente. Nous, habitants des provinces maritimes, avons nos droits. Quand nous sommes entrés dans cette Confédération, nous croyions que nous obtiendrions nos justes droits ; nous ne les avons jamais obtenus. Nous sommes entrés dans cette Confédération, croyant que l'on nous traiterait impartialement ; il nous faut travailler arduement pour obtenir justice des gens de l'Ouest. Quand nous avons versé notre actif au trésor de ce pays, nous avons donné un actif ayant de la valeur, représentant chaque dollar de notre dette. Qu'ont versé les provinces de l'Ouest ? Elles ont apporté des institutions pourries, comme le chemin de fer du Grand-Tronc, avec \$46,000,000 de dette. Le très honorable premier ministre sourit. Lorsqu'on l'a interpellé à ce sujet, il a répondu que c'était un actif de première classe, que c'était un chemin de fer qui s'étendait par tout le Canada. Nous pouvons le suivre avec les canaux ; et quand nous obtenons de l'argent pour des chemins de fer ou autres travaux publics, que voyons-nous ? Où nous obtenons un dollar, Ontario en obtient \$10,000 ; excepté la Nouvelle-Ecosse, car, lorsque sir Charles Tupper était ici il a toujours sauvegardé les intérêts de cette province ; et quand on présente à la considération de cette Chambre un des travaux importants que notre province exige, on cherche par tous les moyens possibles à causer du retard et à remettre la chose à une autre année.

Maintenant, je vais terminer en donnant un conseil au gouvernement, et c'est celui-ci : Outre la ligne courte, je vois dans ces résolutions que nous allons prendre le chemin de la Rive Nord et que nous formons le projet de construire une ligne à Edmunston. Cela est assez raisonnable ; je ne m'y oppose pas ; cette ligne va au Nouveau-Brunswick.

Mais dans cette affaire du chemin de la Rive-Nord, je ne sais quelles conditions le gouvernement a faites avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc ; mais par l'énoncé fait par l'honorable ministre des travaux publics, je vois que le gouvernement achète cette ligne du Grand-Tronc, et en tant que je puisse saisir la chose, il donne \$592,000.52. Il prend aussi les \$250,000 de capital-actions qu'il paie au pair, je suppose. Puis, je vois qu'il y a \$176,000 qui représentent les dépenses sur le chemin et les bâtiments, dépenses pour matériel de roulage, machines, ameublement, etc., \$7,609 ; havre du Palais, \$30,000 ; ligne Jacques-Cartier, \$150,000 ; et divers, \$19,000. Or, je désire donner au gouvernement, au sujet de cette question, un petit conseil qu'il prendra en bonne part, je suppose, bien que cela lui arrive rarement. S'il permet à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de couvrir quelque petit larcin dans cette affaire, je lui donne ma parole que j'examinerai la chose. Je ne veux pas que le Grand-Tronc, sous prétexte de se faire payer des améliorations sur le chemin, ce que je consens à lui payer, vole de \$200,000 à \$300,000 par ce marché, et je désire en avertir le gouvernement. Que tout le monde voie quelles sont les améliorations faites par le Grand-Tronc sur le chemin de la Rive-Nord. Il y a là des ponts de bois, qui n'ont que dix ou douze ans d'existence, et depuis des années, les voitures n'ont pas reçu une seule couche de peinture. Vous pouvez constater la même chose partout ; et je me

permettrai de demander au gouvernement que ces choses soient convenablement examinées avant qu'il ne donne au Grand-Tronc un demi-million de dollars, sans savoir pourquoi. En terminant, je dirai que j'ai l'intention d'appuyer ces résolutions et de voter contre les amendements.

M. LAURIER: Je désire répondre à l'énoncé fait par l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) lorsqu'il a pris à partie mon honorable ami, le député de Brome (M. Fisher), parce que ce dernier avait dit que le gouvernement était responsable du choix du tracé du chemin de fer Intercolonial. L'honorable député a nié cela, et a dit que la responsabilité était partagée par le parlement. Je désire rappeler à l'honorable député une motion proposée par M. Dorion lorsque le bill a été soumis à la Chambre.

M. MITCHELL: C'est l'année précédente. Vous voulez parler de l'année qui a précédé l'adoption de l'acte. Je ne m'occupe pas de savoir quelles étaient ses opinions avant qu'il ne les changeât.

M. LAURIER: Je répondrai à cela. Cette motion de M. Dorion a été votée; l'honorable député le sait:

Que le comité reçoive instruction d'amender le bill de façon à stipuler que le tracé de l'Intercolonial ne sera pas adopté sans l'assentiment préalable du parlement.

Cette motion fut votée. L'année suivante, je sais que la question fut soulevée de nouveau et votée par le parlement, car, autrement, la garantie du parlement impérial aurait été perdue. De sorte que la réponse qu'il a faite à l'honorable député de Brome, n'est pas très forte.

M. MITCHELL: L'honorable député n'a fait que ratifier ce que j'ai dit.

La Chambre se divise sur le sous-amendement de M. Langelier:

Que tous les mots après "suivants," dans l'amendement, soient retranchés et remplacés par les suivants: "dans l'opinion de cette Chambre des études additionnelles sont requises et devraient être immédiatement commencées afin d'en venir à une saine décision quant à la route qui convient pour le chemin de fer de la ligne courte; et qu'il serait prématuré d'adopter aucune ligne avant que de nouvelles études n'aient été faites."

POUR:

Messieurs

Armstrong,	Forbes,	McIsaac,
Bernier,	Geoffrion,	McMullen,
Cameron (Huron),	Guay,	Mulock,
Cameron (Middlesex),	Harley,	Paterson (Brant),
Campbell (Renfrew),	Holton,	Platt,
Cartwright,	Innes,	Ray,
Casey,	Kirk,	Rinfret,
Casgrain,	Landerkin,	Shanly,
Cimon,	Langelier,	Somerville (Brant),
De St. Georges,	Laurier,	Somerville (Bruce),
Edgar,	Lister,	Trow,
Fisher,	McOraney,	Watson,
Fleming,	McIntyre,	Wilson.—39.

CONTRE:

Messieurs

Allison,	Farrow,	McNeill,
Anger,	Ferguson (Leeds & Gr.),	Massue,
Bain (Soulanges),	Ferguson (Welland),	Mitchell,
Baker (Victoria),	Foster,	Moffat,
Barnard,	Gigault,	Montplaisir,
Beaty,	Gillmor,	Orton,
Benoit,	Girouard,	Paint,
Bergeron,	Gordon,	Patterson (Essex),
Bergin,	Grandbois,	Pinsonneault,
Billy,	Guilbault,	Pope,
Blondeau,	Guillet,	Pruyn,
Bossé,	Hackett,	Riopol,
Bourassa,	Hall,	Robertson (Hamilton),
Bowell,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Bryson,	Hickey,	Ross,
Burpee,	Homer,	Scrifer,
Cameron (Inverness),	Hurteau,	Small,
Campbell (Victoria),	Irvine,	Sproule,
Carling,	Jamieson,	Stairs,
Caron,	Jenkins,	Taschereau,
Cochrane,	Kilvert,	Tassé,
Colby,	Kranz,	Taylor,

Costigan,	Landry (Kent),	Temple,
Coughlin,	Landry (Montmagny),	Townshend,
Coursol,	Langevin,	Wallace (A'bert),
Curran,	Lesage,	Wallace (York),
Outhbert,	Macdonald (King),	Weldon,
Daly,	Macdonald (Sir John),	Wells,
Dawson,	Mackintosh,	White (Cardwell),
Desaulniers (Mask'ngé),	Macmillan (Middlesex),	White (Hastings),
Desaulniers (St. M'rice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Renfrew),
Desjardins,	McCallum,	Wigle,
Dickinson,	McDougald (Picou),	Wood (Brookville),
Dodd,	McDougall (C. Breton),	Wood (Westmoreland),
Dugas,	McGreevy,	Wright.—107.
Dupont,	McLelan,	

Le sous-amendement est rejeté.

M. LESÂGE: Je propose en sous-amendement:

Que tous les mots après que dans l'amendement soient retranchés et remplacés par les suivants:

La Chambre ne concoure pas maintenant dans ces résolutions, mais qu'elles soient référées de nouveau à un comité de toute la Chambre avec instruction de les amender comme suit:

En retranchant dans la seconde clause les mots "via Sherbrooke, Lac Moosehead Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury," et en ajoutant à la fin de la dite clause, les mots suivants:

"La dite subvention devant être donnée à la compagnie qui construira la ligne qui sera trouvée la plus courte et la plus praticable, après explorations instrumentales complètes de toutes les lignes pouvant prétendre obtenir ce résultat."

M. l'Orateur, ce n'est pas à l'heure avancée de cette soirée et surtout après les longues discussions qui se sont suivies, le temps de faire un long discours. Cependant, je ne puis laisser passer les observations de l'honorable député de Stanstead (M. Colby) quant aux remarques qu'il a faites devant la Chambre, relativement aux différentes lignes qui peuvent prétendre atteindre des ports canadiens, sans contredire certains avancés. L'honorable député de Stanstead a commencé la discussion par la ligne toute sur le sol canadien, et en parlant de cette ligne il s'est efforcé de démontrer qu'elle aurait 139 milles plus long pour St. Jean, et 159 milles pour Halifax—par conséquent, je laisse celle-ci de côté n'ayant pas en mains de pièces justificatives pour prouver le contraire.

J'en viens de suite aux autres lignes qu'il a critiquées plus spécialement pour l'avantage de sa cause.

L'honorable député de Stanstead a dit que lui-même M. Light avait fait un rapport dans le cours de l'année 1884, et que c'était dans le cours de l'hiver de la même année, qu'il avait informé l'ingénieur du département d'une nouvelle ligne qu'il appelait ligne de combinaison. Et pour appuyer son avancé, il a lu le télégramme que M. Light adressait à M. Shanly, l'ingénieur en chef de ce département. Eh bien, je crois que mon honorable ami a fait une erreur de fait. Dans le cours de l'été de 1884, M. Light était en effet à explorer instrumentalement une ligne depuis l'embranchement Saint-Charles jusqu'à Churchill Lake.

Ce n'était pas du tout la ligne que nous appelons la ligne de combinaison, et que M. Light demandait au gouvernement d'explorer; mais une nouvelle ligne passant par la vallée Etchemin et qui avait déjà été explorée barométriquement. Celle-ci était la vraie ligne de combinaison, et l'honorable député de Stanstead en jouant sur les mots, ne trompera pas l'opinion publique à ce sujet, même en lisant le télégramme. Et je réfère à la page 25 du rapport de M. Light pour prouver mon avancé. Je cite du reste cette partie du rapport adressé à M. Schreiber qui se lit comme suit:

LIGNE DE COMBINAISON.

Je me permets d'attirer l'attention sur la ligne (marquée n° 3 sur la carte générale) qui a été explorée jusqu'au sommet et favorablement mentionnée dans mon rapport sur la reconnaissance faite en juillet dernier. Partant de la jonction de la Chaudière, il traverserait les vallées des rivières Etchemin et Famine jusqu'à la hauteur des terres près du village de St-Justin.

Ce sommet est de 950 pieds au-dessus du point de départ, à la jonction de la Chaudière, ou 509 pieds plus bas que le sommet sur la ligne explorée par la rivière du Sud. Depuis St-Justin, la ligne continuerait au sud-est et presque directement jusque dans le voisinage de la tête du lac Chesuncook, d'où elle se raccorderait avec la ligne explorée durant l'été dernier, entre ce lac et Canterbury.

D'après les données que nous avons, il y a tout lieu de croire que l'on peut facilement obtenir, dans les deux directions, des rampes n'excedant pas 35 à 40 pieds au mille par ce tracé depuis la jonction de la Chaudière jusqu'à Canterbury.

Cette ligne me semble posséder des avantages qui y sont particuliers, avantages que j'ai cru de mon devoir de signaler dans un rapport spécial.

La ligne de Hartland est une ligne depuis l'embranchement de Saint-Charles, et non pas une ligne depuis la Chaudière jusqu'à Hartland.

M. l'Orateur, je ne voudrais pas ennuyer la Chambre avec ces détails, mais la question est tellement importante que je désire qu'elle soit bien comprise avant d'en venir à une décision. Et d'ailleurs l'honorable député de Stanstead a été jusqu'à dire que l'ingénieur du département, qui était M. Light, avait trouvé une ligne très importante, et facile à finir, mais que dans le moment on n'avait pas cru pouvoir l'accorder, parce qu'il était trop tard, et il admet lui-même qu'elle était excessivement avantageuse. C'est là la raison de la demande que je fais à la Chambre. Quand M. Light en août 1884 demandait à l'ingénieur du département une exploration instrumentale, de la ligne susdite, il me semble qu'il était temps de l'accorder. On se récrie à l'heure qu'il est et, pour défendre la position, on dit: la route est peut-être supérieure à celle que nous avons adoptée, mais vous êtes arrivé trop tard. Et bien! M. l'Orateur, il me semble qu'on n'arrive jamais trop tard pour défendre une question qui intéresse la province depuis Montréal jusqu'à Québec et de Québec jusqu'aux provinces maritimes.

Quelques DÉPUTÉS : Question, question.

M. LESAGE : Il me semble que les honorables députés de la gauche pourraient me permettre de m'expliquer; d'ordinaire je n'abuse pas du temps de cette Chambre. Je n'ai jamais fait de discours de quatre heures sur le bill de franchise, ni de six heures sur les affaires du Nord-Ouest.

M. l'Orateur, je reviens à mon sujet. Mon ami, le député de Stanstead, a dit que M. Wicksteed a fait une exploration insuffisante, avec des instruments imparfaits, de la Rivière Etchemin. Ceci est faux, mais je dis que nous n'avons pas en jusqu'à présent, une exploration suffisante, ni pour cette ligne ni pour les autres, qui nous permette de décider une question aussi importante. Il a dit que la ligne de combinaison est plus longue que celle de Montréal par Sherbrooke et Mattawamkeag. Il a cité des chiffres à l'appui. Je ne sais pas trop où il les a pris; dans tous les cas, ils ne peuvent pas être très positifs; puisqu'il admet la ligne que de combinaison n'a pas été explorée. Il a fait appel à nos honorables amis, les députés des provinces maritimes, il leur a dit que cette ligne de combinaison n'avait pas sa raison d'être. Cependant après avoir fait une démonstration très pathétique en faveur d'un sentiment qui est connu, il vient dire que la ligne de combinaison est beaucoup plus longue. Comment cela se fait-il? puisqu'au commencement de son discours il disait que la ligne préconisée par M. Light n'avait pas même été explorée; comment le sait-il alors? Eh bien! M. l'Orateur, cette ligne de combinaison qu'on dit ne pas connaître, mais qu'on connaît parfaitement, cette ligne est la plus directe et la plus courte; c'est celle qui présente les courbes les moins considérables, le degré de rayon le moins accentué et les altitudes les moins considérables. Et l'honorable député de Stanstead n'a pas fait autre chose que d'affirmer un fait qu'il n'a pas prouvé. Il n'est pas difficile de dire qu'une ligne qu'on favorise est plus courte qu'une autre; mais comment pourrait-il en faire la preuve? c'est par le rapport d'ingénieurs, et il n'y en a pas devant la Chambre. Nous avons bien des rapports sur une ligne, par exemple, qui a 40 milles qui ne sont pas explorés.

La ligne de combinaison, telle que représentée par les rapports, devant la Chambre, est la plus courte et la plus avantageuse, ainsi que je vais le démontrer par les chiffres suivants:

M. LESAGE

Description de la ligne	Via Sherbrooke.	Via Québec et la ligne de combinaison.	Différence en faveur de Québec.
De Montréal, via Mégantic et Passadumkeag à Saint-Jean.....	525	481	44
do do Halifax.....	801	710	91
De Montréal, via Mégantic et Mattawamkeag à St-Jean.....	491	481	10
do do Halifax.....	1767	710	57
De Montréal, via ligne de combinaison à St-Jean.....	491	481	10
De Montréal, via ligne de combinaison à Halifax.....	720	710	10
De Lachute, via Mégantic et Passadumkeag à St-Jean.....	563	485	78
do do Halifax.....	839	761	78
De Lachute, via Mégantic et Mattawamkeag à St-Jean.....	529	485	44
do do Halifax.....	805	761	44
Maximum des rampes par mille.....	74	40	34
Minimum des courbes.....	.....	4 degrés.	.....
Plus grande altitude au-dessus du niveau de la mer, disons.....	2,000	1,200	800
Force de traction.....	20 wag. chargés.	40 wag. ch.	20
Coût, comprenant les ponts sur le Saint-Laurent dans les deux cas, via les lignes de combinaison jusqu'à Chesuncook, (voir appendice 7).....	*10,240,000	8,470,000	1,770,000
Coût, comprenant les ponts dans les deux cas, jusqu'à Mattawamkeag versus la ligne de combinaison jusqu'à Harvey (voir appendice 8).....	*11,200,000	10,500,000	700,000

Les distances via Passadumkeag et Mattawamkeag sont basées sur la supposition que le prolongement vers l'est de là jusqu'à Moncton sera continué jusqu'à Saint-Jean et au-delà des lignes actuelles de chemin de fer.

Ces estimations sont basées sur la supposition que le syndicat réalisera son idée de faire un pont sur le Saint-Laurent, à Lachine, et de construire une ligne depuis Lachine jusqu'à Sherbrooke. Dans la dernière estimation via la ligne de combinaison jusqu'à Harvey, le pont de Québec et les lignes de raccordement sont considérés comme simple voie, afin d'établir une comparaison raisonnable avec le pont de Lachine.

Je ne suis pas tenu de rectifier les chiffres de l'honorable député de Stanstead, qu'avec son éloquence habituelle il a su si bien présenter à la Chambre et surtout aux députés des provinces maritimes. Je dirai simplement ici que je ne fais pas de cette question une question sectionnelle; mais il me semble que lorsque nous venons devant les députés des provinces maritimes avec les chiffres plus haut cités, et que nos adversaires viennent dire: en voici d'autres; il me semble que nous avons bien le droit de douter de ce qui est devant la Chambre. Ce que je demande, c'est une exploration minutieuse et précise, et je ne demande que ce qui est juste. Mais on nous impose une ligne sans nous donner d'explorations exactes; sans nous donner de raisons basées sur des rapports d'ingénieurs. On veut nous faire adopter une ligne de Montréal par Mattawamkeag jusqu'à Saint-Jean, et on dit: C'est la ligne la plus courte. Je ne veux pas prétendre que ce n'est pas la ligne la plus courte ni la plus avantageuse; mais au moins, qu'on nous le prouve par des chiffres et des rapports faits par des ingénieurs compétents. Qu'on me prouve que la ligne de Sherbrooke est la meilleure et je mettrai de côté toute autre considération; et je serai prêt à voter en faveur des résolutions. Mais ce n'est pas quand l'ingénieur en chef du gouvernement admet lui-même dans son rapport qu'une grande partie de cette ligne n'a pas encore été explorée, qu'il n'a pas même produit aucun profil devant la Chambre, allant à détruire nos avancés; que les altitudes atteinrent de 1,800 à 2,000 pieds, que nous pouvons décider en connaissance de cause. Et plus que cela, pour le besoin de la cause, on falsifie le rapport des ingénieurs qui ont été envoyés pour visiter cette ligne de l'Etchemin, et par conséquent, ceci démontre leur parfaite impartialité et leurs aptitudes qui n'auraient pas dû être contestées. Donc je tiens les rapports tout incomplets qu'ils sont, pour véridiques jusqu'à ce qu'on m'ait démontré le contraire par d'autres rapports plus complets, s'étendant sur tout le parcours des trois lignes

mentionnées pour que nous puissions décider en connaissance de cause.

Cette décision prise par le gouvernement prouve de plus ce fait-ci : c'est que nous n'avons pas été placés sur un pied d'égalité avec les autres lignes en compétition ; et avant aujourd'hui j'ai eu occasion dans plusieurs circonstances de rappeler au gouvernement les promesses qu'il m'avait faites d'explorations instrumentales complètes de cette importante voie, et toujours sans résultat. L'intérêt que je porte à cette ligne ne surprendra personne, quand je dirai, en outre des raisons plus haut données, que le comté que j'ai l'honneur de représenter aurait été traversé d'un bout à l'autre par cette importante voie si elle eût été choisie, comme elle devrait l'être, n'étaient-ce les agissements des influences malsaines que nous connaissons. Je me flatte de remplir mon devoir en cette circonstance, et quand les promoteurs de la fameuse ligne courte *via* Sherbrooke viennent dire que les explorations faites par M. Wicksteed ont été faites avec des instruments imparfaits ; alors qu'il est connu que ce monsieur était aux ordres du gouvernement actuel, recevant ses ordres de M. Schreiber, envoyé par ce monsieur pour répondre aux justes demandes faites par les promoteurs de la ligne de la vallée de la rivière Etchemin, pour explorer cette superbe voie, et rendre justice sans considération ni faveur à toutes les parties intéressées, je demeure étonné en face de l'argumentation que l'on me fait aujourd'hui en parlant d'instruments imparfaits, et je me demande si on a voulu monter une comédie ou jouer avec la réputation d'ingénieurs qualifiés ou non, ce que j'ignore, mais ce dont je doute maintenant.

Maintenant, M. l'Orateur, en réponse aux accusations que l'on a cru devoir porter contre M. Light, parce qu'il a leu le malheur d'être obligé, par la force des choses, de faire un rapport favorable à la ligne de la rivière Etchemin, je irai une lettre adressée à l'éditeur de la *Gazette* de Montréal, et je ne doute pas que cela fasse plaisir à cette Chambre et surtout à mes amis de l'opposition, de voir comment il s'en tire de cette accusation gratuite qu'on a portée au dehors et dans cette enceinte. Cette lettre se lit comme suit :

Au rédacteur de la Gazette :

MONSIEUR, — On a attiré mon attention sur l'énoncé suivant publié dans votre rapport parlementaire du débat sur la question de la ligne directe, lequel a eu lieu mercredi dernier :

"M. Hall a appuyé la ligne du gouvernement depuis Montréal *via* Sherbrooke et Mattawamkeag comme étant plus courte que la ligne de combinaison et comme ayant des rampes et des courbes plus faciles. La réputation d'ingénieur de M. Light, et la praticabilité de sa ligne ont été mises en question. M. Light a pris le titre de "membre de l'Institut des ingénieurs civils de la Grande-Bretagne," mais on n'a pas pu trouver son nom dans aucun des procès-verbaux de cette institution. Il n'était pas, non plus, ingénieur pour la province de Québec comme il le disait, deux ans s'étant écoulés depuis qu'il a occupé cette position à l'époque de la construction du chemin de fer de la Rive Nord. Ce fut M. Light qui recommanda le changement depuis la rive nord jusqu'à la ligne de Terrebonne, changement qui a coûté au gouvernement au-delà d'un million de dollars de plus que ses estimations.

M. Colby a dit qu'il s'opposait à la ligne de combinaison de Light et déclaré qu'elle n'avait pas été explorée avec exactitude. Dans le but de faire paraître la ligne courte, M. Light n'avait rien laissé pour les courbes et ses rapports à ce sujet n'étaient pas exacts. En outre, le chemin de M. Light impliquerait la construction d'un pont à Québec, lequel coûterait sept millions, et nécessiterait une subvention aussi considérable que celle proposée aujourd'hui pour toute la ligne. Partant la ligne imaginaire de M. Light serait non-seulement plus longue, mais plus dispendieuse que celle au sujet de laquelle on discute aujourd'hui.

Votre rédacteur parlementaire dit : "Les discours de MM. Hall et Colby contiennent une analyse très convenable des prétentions de M. Light à l'examen de ses rapports. M. Hall a établi un point important relativement au rapport de M. Light avec le chemin de fer de la Rive Nord, tandis que M. Colby l'a littéralement écrasé dans l'analyse qu'il a faite de son rapport et lorsqu'il a exposé sa malhonnêteté évidente."

Mes rapports officiels au gouvernement sont là et devraient contenir les réponses à toute critique de leurs mérites. En réponse à M. Hall : 1o. Sa ligne de combinaison que je propose est plus courte depuis le point de départ jusqu'à Saint-Jean et Halifax et en réalité plus courte du point de départ jusqu'à Saint-André que la ligne de Mattawamkeag ; puis elle est infiniment supérieure à cette dernière ligne au point de vue des rampes et des courbes. Mon rapport sur ces différents points a été entièrement approuvé par M. Keating, I.O., de Halifax, membre de

l'Institut des ingénieurs civils, et je n'hésite pas à dire qu'il serait confirmé d'une manière analogue s'il était soumis à une commission d'ingénieurs reconnus compétents. 2o. J'ai été élu en 1882 membre de l'institution anglaise des ingénieurs civils. Mon nom ne figure pas sur le rôle de cette année, parce que je n'ai pas payé ma contribution, mais je n'ai aucunement perdu mes droits d'être membre de cette institution. J'ai été nommé de nouveau ingénieur du gouvernement de la province de Québec en juin 1883 pour une nouvelle période de cinq ans.

Le changement de la ligne de la rive nord *via* Terrebonne, fait sur ma recommandation, approuvé par MM. Shanly et Sandford Fleming, n'a pas ajouté aux dépenses du gouvernement, quoiqu'il y ait eu construction aient peut-être un peu dépassé mon estimation approximative, mais ce changement a réalisé une économie si nous le comparons avec la ligne de la rive nord. Le coût additionnel du chemin est principalement dû au fait que le tracé de l'extrémité de Québec, établi avant que je fusse chargé des travaux, excédait de beaucoup les quantités nécessaires.

En examinant les *Débats*, je vois que M. Hall, sous prétexte de s'excuser d'avoir porté des accusations envious contre moi, dit "que j'ai fait des insinuations et des accusations analogues contre l'ingénieur du gouvernement et, aussi, que j'ai critiqué le personnel que l'on avait choisi." En réponse, je pourrais dire que je ne voulais pas faire d'accusations, ni d'insinuations contre qui que ce soit, mais je me suis simplement défendu contre les faux rapports et les fausses représentations. M. Hall, lui-même, m'a aussi cité d'une façon inexacte lorsqu'il dit, en parlant de mes remarques, page 6, "que cette ligne appelée l'International a été tracée *via* Sherbrooke et le lac Mégantic" : "Il (M. Light) parle d'une ligne qui 'a été tracée.'" La ligne a été construite et est en opération depuis les cinq dernières années et de là, aller quatre trains par jour. Cependant, M. Light a la déloyauté d'en parler, dans son rapport, comme d'une ligne qui 'a été tracée.' Voici ce que j'ai dit (voir page 5) en décrivant la ligne de l'International : "Cette ligne appelée l'International a été tracée *via* Sherbrooke et le lac Mégantic, et doit traverser l'Etat du Maine par le lac Moosehead et, de là, aller jusqu'à Mattawamkeag, sur le chemin de fer "Maine Central." Ainsi, M. Hall omet tous les mots après "lac Mégantic" pour établir un point contre moi.

M. Hall dit de plus : "L'altitude sur cette ligne spéculative a seulement été mesurée d'une manière barométrique," bien qu'à la page 4 de ma préface je dise distinctement que "le sommet a été mesuré au moyen du niveau."

Maintenant, à M. Colby. Le discours de ce monsieur contient environ deux pages et demie d'accusations et d'insinuations contre moi, dans les *Débats*. D'abord, il dit que je publie dans mon rapport, une carte sur laquelle la ligne entre Lachine et Sherbrooke est tracée d'une façon très inexacte. Lorsque la carte a été faite il était impossible de constater exactement où l'on proposait de faire passer cette ligne et l'on verra d'après les remarques de MM. Laurier, Colby et sir Hector Langevin, à la page 3076 des *Débats*, que cette question n'est pas encore réglée. Bien que, pour cette raison, la position de la ligne projetée ne puisse pas être exactement démontrée, cependant la distance de Lachine à Sherbrooke, de 104 milles, telle que donnée dans le corps de mon rapport dans l'appendice 6, pages 17 et 18, est tout aussi courte que tout tracé quelconque ne peut probablement la rendre ; ce qui démontre qu'il n'y avait aucune intention de tromper. En second lieu "au sujet de cette ligne de combinaison allant de la jonction de la Chaudière au lac Ohsuncook, où elle se raccorde avec l'autre ligne explorée, M. Light nous dit que la distance serait de 105 milles. Qu'un homme quelconque prenne une règle et trace une ligne droite sur la carte, il verra que la distance d'une ligne à vol d'oiseau est de 105 milles, et M. Light sait que dans ce pays vous devez mettre vingt et un milles de courbes, de sorte qu'au lieu d'être de 105 milles, la distance devrait être de 146 milles. La distance réelle entre les points ci-dessus mentionnés, en ligne droite, est de moins de 100 milles. Au bas de la page vingt-trois de mon rapport sur l'exploration instrumentale de la ligne, on verra que cette dernière ligne était de 5 pour 100 plus longue qu'une ligne à vol d'oiseau entre les points extrêmes. Cette longueur additionnelle provient des courbes et c'est la proportion pour 100 due à cet item. La ligne de la vallée de l'Etchemin traverse un terrain beaucoup plus uni que la ligne explorée au moyen d'instruments. En conséquence, la proportion de 5 pour 100 qui a été accordée pour les courbes est amplement suffisante. Puis, M. Colby dit que "si vous lisez son rapport, vous constaterez qu'il vous donne les rampes et les courbes, les altitudes et les distances, bien que l'on n'ait jamais mis un instrument sur le tracé, et personne ne sait ce qui a trait aux rampes, aux courbes ou aux altitudes, si ce n'est ce que M. Wicksteed a obtenu sur une partie de la même ligne, au moyen d'une exploration barométrique, faite avec un baromètre inexact."

M. Colby ne sait probablement pas qu'une exploration barométrique d'environ 75 milles de cette ligne, depuis la jonction de la Chaudière jusqu'au lac Baker a été faite attentivement par moi dans le printemps de 1884, et que j'ai fait un rapport favorable à ce sujet à l'ingénieur en chef. Dans cette exploration, j'ai passé sur chaque partie de la ligne et je l'ai examinée attentivement dans toute sa longueur. Plus tard, l'altitude en a été vérifiée par une série de points de repère pris avec un niveau à bulle d'air d'après la donnée de la ligne explorée au moyen d'instruments, établissant exactement la véritable hauteur de ce sommet au-dessus du niveau de la mer, ne laissant aucun doute que les rampes rapportées par moi et même moins, pourraient être obtenues. Les raisons de cette opinion sont si pleinement exposées à la page 2 de mon rapport supplémentaire, que j'y renvoie le lecteur.

Quant au coût de la ligne depuis Montréal jusqu'à Mattawamkeag, je pourrais dire qu'un pont doit être construit soit à Lachine ou à Québec. Si l'on considère qu'un pont à simple voie est suffisant dans l'un et l'autre cas, je crois que les nouveaux travaux, à l'exclusion des lignes

construites, coûteraient *viâ* Lachine et Mattawamkeag, \$11,200,000, et *viâ* Québec et la ligne de combinaison, \$10,500,000, de sorte que \$700,000 pourraient être épargnés en traversant à Québec. Que la ligne que je favorise soit adoptée ou non, je prétends que j'ai fait mon devoir envers le gouvernement et le pays, sans crainte et sans préjugé. Le temps dira qui a raison dans cette question et le terrain sera toujours là pour le prouver.

Croyant que vous aurez l'obligeance de publier cette lettre,
Je suis, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. L. LIGHT.

Je n'insisterai pas davantage ni je ne donnerai non plus tous les chiffres qui pourraient établir d'une manière irréfutable la position que je soutiens dans le moment, parce que déjà, dans plusieurs circonstances, ils ont été exposés devant cette Chambre. Maintenant, pour ce qui a trait aux arrangements faits par le gouvernement pour rendre justice aux réclamations de la ville de Québec, en lui donnant un terminus d'été du Pacifique dans les limites de cette ville, je ne désire nullement les discuter ; je suis prêt à accepter à ce sujet l'opinion des parties intéressées, représentées dans ce parlement par les distingués députés et en dehors par le bureau de commerce, le conseil de ville, ses hommes d'affaires, son comité des citoyens, etc., donc nous avons de ce côté-là toute les garanties désirables, et il serait plus que téméraire de ma part de me prononcer avant d'avoir cette expression d'opinion.

Cependant, M. l'Orateur, la Chambre me permettra d'exprimer ici franchement mon opinion, non pas sur la satisfaction donnée à Québec par l'achat du chemin de fer du Nord, ou une autre ligne indépendante, contrôlée par le Pacifique canadien, et considérée comme terminus d'été au havre de cette ville, mais sur ce que j'ai toujours considéré, moi, comme la vraie et seule question vitale pour le district de Québec et les provinces maritimes : je veux parler de l'extension du Pacifique de Montréal aux ports canadiens de l'Atlantique.

C'est sur ce point qu'auraient dû se diriger tous nos efforts. En effet que sert au district et à la ville de Québec d'avoir un changement de nom effectué sur le chemin de fer du Nord ; qu'on l'appelle si on le veut le Pacifique, au lieu du Grand-Tronc, si en même temps on permet au Pacifique de faire sa véritable extension par les townships à un port de mer quelconque qui devra tout naturellement s'appeler Portland. Je dis M. l'Orateur, que par ce fait on prive complètement tout le district et les villes depuis Montréal à Québec de tous les avantages que nous avons rêvés, et avec raison, retirer du commerce du Pacifique ; car de suite par le seul fait des distances, frets maritimes et assurances on dirige tout le commerce de l'Ouest vers les ports américains ; et qui plus est, nous fournissons les fonds pour obtenir ce résultat.

C'est pourquoi je dis que la vraie question pour les districts des Trois-Rivières, Québec et les provinces maritimes est celle de la ligne courte au point de vue de la distance, des rampes et des courbes pour atteindre les ports canadiens avec le plus d'avantage possible.

Si je fais une distinction dans les résolutions au point de vue des avantages que les habitants de Québec pourraient retirer par l'adoption de la 3e résolution en les laissant seuls juges de leurs intérêts, et si je suis prêt à adopter leur manière de voir, je désire être plus explicite sur la nature de la seconde résolution : *le choix que le gouvernement a fait de la ligne par Sherbrooke et Mattawamkeag* comme la plus courte et la plus avantageuse, et c'est ce qui fait l'objet du présent sous-amendement qui, je l'espère, pour les raisons données plus haut, sera accepté par le gouvernement.

L'amendement se divise sur le sous-amendement de M. Lesage.

Pour :
Messieurs

Allen,	Edgar,	Lesage,
Blondeau,	Fisher,	Lister,

M. LESAGE.

Bourassa,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Oimon,
De St. Georges,
Dupont,

Fleming,
Forbes,
Guay,
Holton,
Innes,
Kirk,
Landerkin,
Landry (Montmagny),
Langelier,
Laurier,

McCraney,
McMullen,
Mulock,
Paterson (Brant),
Platt,
Rinfret,
Shanly,
Trow,
Watson,
Wilson.—36.

CONTRE :
Messieurs

Allison,
Auger,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Billy,
Bossé,
Bowell,
Bryson,
Burpee,
Cameron (Inverness),
Carling,
Caron,
Cochrane,
Colby,
Costigan,
Coughlin,
Coursol,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Dawson,
Desaulniers (Mask'ngé),
Desaulniers (St-Ma'rice),
Desjardine,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Farrow,
Ferguson (Leeds et G.),

Ferguson (Welland),
Foster,
Gigault,
Gillmor,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guilbault,
Guillet,
Hackett,
Hall,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Hurteau,
Irvine,
Jamieson,
Jenkins,
Kilvert,
Kranz,
Landry (Kent),
Langevin,
Macdonald (King),
Macdonald (sir John),
Mackintosh,
Macmillan (Middlesex),
McMillan (Vaudreuil),
McCallum,
McDougald (Pictou),
McDougall (C.-Breton),
McGreevy,
McLellan,
McNeill,
Massue,

Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
Orton,
Paint,
Paterson (Essex),
Pinsonneault,
Pope,
Pruyn,
Ray,
Riopel,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Ross,
Small,
Sproule,
Stairs,
Taschereau,
Tassé,
Taylor,
Temple,
Townshend,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
Weldon,
Wells,
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Wright.—101.

Le sous-amendement est rejeté.

L'amendement de M. Laurier est rejeté.

La motion demandant la deuxième lecture des résolutions étant proposé,

M. L'ANGELIER : Je propose en amendement :

Que la dite résolution ne soit pas maintenant lue pour la seconde fois, mais qu'elle soit renvoyée en comité général avec instruction d'amender le second paragraphe en prescrivant que la totalité du montant qui pourra être accordé sur la subvention de \$250,000 par année sera affectée à la construction des parties non construites de la ligne projetée, et que nulle partie de cette subvention ne servira à acquérir aucune ligne déjà construite et formant un tronçon de la ligne projetée.

La Chambre se divise.

Pour :
Messieurs

Auger,
Bourassa,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Oimon,
De St. Georges,
Dupont,
Edgar,

Fisher,
Fleming,
Forbes,
Geoffrion,
Guay,
Holton,
Innes,
Irvine,
Kirk,
Landerkin,
Langelier,
Laurier,

Lister,
McCraney,
McMullen,
Mulock,
Paterson (Brant),
Ray,
Rinfret,
Trow,
Platt,
Watson,
Wilson.—35.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,
Bain (Soulanges),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,

Ferguson (Welland),
Foster,
Gigault,
Gillmor,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Gilbault,

Massue,
Mitchell,
Moffat,
Orton,
Paint,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Pope,

Billy,	Guillet,	Pruyn,
Blondeau,	Hackett,	Riopel,
Bossé,	Hall,	Robertson (Hamilton),
Bowell,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Bryson,	Hickey,	Ross,
Burpee,	Homer,	Shanly,
Cameron (Inverness),	Hurteau,	Small,
Carling,	Jamieson,	Sproule,
Caron,	Jenkins,	Stairs,
Cochrane,	Kilvert,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Landry (Kent),	Taylor,
Coughlin,	Landry (Montmagny),	Temple,
Coursol,	Langevin,	Townshend,
Curran,	Lesage,	Wallace (Albert),
Cuthbert,	Macdonald (King),	Wallace (York),
Daly,	Macdonald (sir John)	Weldon,
Dawson,	Mackintosh,	Wells,
Desaulniers (Maski'g6),	Macmillan (Middlesex),	White (Cardwell),
Desaulniers (St-Maurice),	McMillan (Vaudreuil),	White (Hastings),
Desjarains,	McCallum,	White (Renfrew),
Dickinson,	McDougald (Pictou),	Wigle,
Dodd,	McDougall (Cap Eret'n)	Wood (Brockville),
Dugas,	McGreavy,	Wood (Westmoreland),
Farrow,	McLellan,	Wright.—101.
Ferguson (Leeds & Gren)	McNeill,	

L'amendement est rejeté.

M. LANDRY (Montmagny) : Je propose :

Que tous les mots après "maintenant" soient retranchés et remplacés par les suivants : "renvoyé en comité général afin de la modifier,—

1. En retranchant dans le second paragraphe les mots suivants : "vid Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricion et Salisbury."

2. En retranchant le quatrième paragraphe et en le remplaçant par le suivant :

"4. Et attendu qu'aucun arrangement n'a été fait entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord pour l'acquisition du chemin de la Rive-Nord par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ; et attendu que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'a encore rien fait pour construire une nouvelle ligne entre Montréal et Québec, il est expédient, dans l'intérêt du Canada en général, ainsi que dans l'intérêt de la province de Québec, afin de mieux assurer la construction du prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'aux ports océaniques, d'amender l'acte passé au cours de la dernière session du parlement, 47 Victoria., chap. 8, en prescrivant que la voie ferrée qui doit relier Montréal aux ports océaniques par la route la plus courte et la plus praticable, devrait passer par le port de Québec."

L'amendement est rejeté.

M. KIRK : Je propose :

Que la dite résolution soit renvoyée en comité général afin d'amender le paragraphe 2 en prescrivant que les travaux sur les sections de la ligne entre Harvey, Frédéricion et Salisbury, seront commencés et exécutés simultanément avec les travaux sur les portions de la ligne à l'ouest de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine.

L'amendement est rejeté.

Les résolutions sont lues la seconde fois et adoptées sur division.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 158) pour autoriser l'octroi d'autres subventions et l'adoption de nouvelles dispositions pour la construction et l'exploitation efficaces des chemins de fer mentionnés dans ces résolutions.

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

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 3.30 a. m., samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, 11 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRÉMIÈRES.

RAPPORT DU COMITÉ DES IMPRESSIONS.

M. WHITE (Cardwell) : Je propose que le neuvième rapport du comité mixte des impressions du parlement soit adopté. Ce rapport a été présenté hier ; il a trait à l'impression d'un certain nombre de documents de la manière ordinaire. On a parlé au comité de la question de savoir si une édition supplémentaire du rapport de la commission géologique serait imprimée pour distribution, et le comité, après avoir étudié attentivement la question, recommande que l'édition actuelle soit considérée comme suffisante. Il y a eu des correspondances avec le département géologique et l'on a constaté qu'il a environ 650 exemplaires, tant en français qu'en anglais, qui pourraient être distribués si la Chambre le désirait, mais la politique adoptée dans le passé est que la Chambre distribue deux exemplaires à chaque député, et le département lui-même en envoie un exemplaire à chaque député ; ainsi, chaque député reçoit trois exemplaires. Ce rapport est publié par Dawson Frères, de Montréal, et se vend à leur établissement à ceux qui désirent l'acheter. Le prix du volume, pour cette année, d'après le rapport du Dr. Thorburn, est de \$3.75. Le comité a cru qu'il n'était pas opportun de changer cette politique, parce que l'on a pensé qu'il était suffisant de donner trois exemplaires à chaque membre et de permettre à ceux qui le désirent d'acheter le volume ; en conséquence, le comité ne recommande pas l'impression de l'édition supplémentaire nécessaire pour la distribution parmi les députés.

Il y a une autre partie du rapport qui concerne simplement l'économie intérieure. Le comité recommande que M. Romaine, correcteur d'épreuves, soit, à l'avenir, désigné sous le nom de surintendant des impressions des documents parlementaires de la session. Tout le monde sait que les mots "correcteur d'épreuves" ne représentent aucunement la besogne que M. Romaine doit exécuter. Tous les documents de la session lui sont renvoyés par le comité ; il les examine, en prend quelque fois des doubles, et lorsqu'il y a un certain nombre de soumissions, il les classe et surveille en général les impressions du parlement. Il est compris que cela n'affecte pas du tout les fonctions que M. Hartney remplit si bien comme greffier du comité des impressions ; il sera toujours l'intermédiaire entre le comité des impressions et cette branche des impressions du parlement.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

M. McLELAN : Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 159) pour faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans et près le havre de Québec.

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

COUR SUPÉRIEURE DE QUÉBEC.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que lundi prochain la Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions suivantes :

1. Qu'il est opportun de prescrire qu'un traitement annuel de \$1,000 sera payé, en sus de son autre traitement, au premier juge puisné de la cour Supérieure pour la province de Québec résidant à Québec, si le juge réside à Montréal, ou au premier juge puisné résidant à Montréal, si le juge en chef réside à Québec.

2. Que tel traitement sera payé à même tous derniers sans application déterminée formant partie du fonds consolidé du revenu du Canada.

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

M. BLAKE: L'honorable premier ministre a promis de nous donner aujourd'hui quelques renseignements au sujet de ce qu'il entend faire relativement à ce qui est à l'ordre du jour et à ce qui n'y est pas encore.

Sir JOHN A. MACDONALD: On discutera les 1er, 2e, 3e, 4e et 5e articles. Le 6e sera omis, le 7e sera suspendu, et l'on n'insistera pas sur son adoption, le 11e sera retiré et le 12e abandonné. M. Andrew Allan est allé en Angleterre dans le but de conclure des arrangements pour avoir différents steamers de la force nécessaire. Le 13e et le 14e seront retirés. On présentera un projet concédant certains terrains à certaines conditions, aux officiers, sous-officiers et soldats qui ont servi au Nord-Ouest.

M. BLAKE: Quelle ligne de conduite le gouvernement a-t-il l'intention de suivre relativement au bill concernant la tempérance, et quand aurons-nous les estimations supplémentaires?

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce n'est pas un projet du gouvernement; ainsi, nous n'interviendrons pas dans cette question; les estimations supplémentaires seront présentées lundi ou mardi.

M. BLAKE: Je suppose, alors, que l'honorable premier ministre n'est pas en état de dire quand la Chambre sera prorogée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. POPE: Je propose que le bill (n° 153) modifiant de nouveau les actes concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, et pourvoyant à son achèvement et à son exploitation efficace, soit maintenant lu pour la troisième fois.

M. BLAKE: L'honorable ministre a promis, l'autre jour, de nous donner quelques renseignements.

M. POPE: Relativement à la question soulevée au sujet de la somme de \$2,500,000, on m'informe qu'elle ne signifie réellement rien.

M. BLAKE: Elle ne signifie rien du tout; alors, vous auriez mieux fait de la retrancher.

M. POPE: Relativement aux 100 milles dont a parlé l'honorable député d'Ontario-Ouest, le coût de l'allocation ordinaire de 13 pour 100 pour la perte, a été de \$2,640,000; la compagnie a reçu \$2,630,000. Je ne sais pas comment l'honorable député a arrangé ses chiffres, mais c'est le montant qui m'est fourni par l'ingénieur. L'honorable monsieur dit qu'il y a le terrain, outre cela; mais le terrain est en grande partie couvert par cet emprunt. Quant à l'article du matériel de roulage, il a dit que l'arrêté du conseil avait été signé ou adopté immédiatement après le départ de sir Charles Tupper. Il est parfaitement vrai qu'il a été signé alors, mais l'arrangement a été conclu avec sir Charles Tupper. Je suis revenu le 1er mai; il était absent temporairement; et j'ai signé l'arrêté du conseil, pour lui; mais tout avait été fait par lui. Cela s'est passé de cette manière. L'ingénieur en chef avait d'abord fait le calcul du matériel de roulage, sur la ligne-mère et les embranchements; le tout s'élevait à \$1,700,000. Les choses ont été changées, et avec raison, de telle sorte qu'ils ne devaient fournir le matériel de roulage que pour la ligne-mère. C'est ce qui a fait la différence entre ce qui a été réellement donné et l'estimation.

La Chambre se divise sur la motion proposant la troisième lecture.

Pour :

Messieurs

Allison, Ferguson (Welland) McGreevy,
Bain (Soulanges), Gigault, McLellan,
Sir HECTOR LANGEVIN

Benoit, Girouard, Massue,
Billy, Gordon, Moffat,
Blondeau, Guilbault, Montplaisir,
Bossé, Guillet, Paint,
Bowell, Hackett, Pinsonneault,
Cameron (Inverness), Hall, Pope,
Campbell (Victoria), Hesson, Pruzn,
Carling, Jamieson, Riopel,
Caron, Jenkins, Robertson (Hamilton),
Cochrane, Kilvert, Robertson (Hastings),
Colby, Kranz, Ross,
Costigan, Labrosse, Shanly,
Coughlin, Landry (Kent), Small,
Coursol, Landry (Montmagny), Smyth,
Outhbert, Langevin, Stairs,
Daly, Lesage, Tassé,
Daoust, Macdonald (King), Temple,
Dawson, Macdonald (sir John), Townshend,
Desaulniers (St. M'rice), Mackintosh, Wallace (Albert),
Dickinson, Macmillan (Middlesex), Wallace (York),
Dodd, McMillan (Vaudreuil), White (Cardwell),
Dugas, McOallum, White (Hastings),
Dupont, McDougald (Pictou), Wood (Westm'land).-77.
Farrow, McDougall (O. Breton),

CONTRE :

Messieurs

Armstrong, Gillmor, Mills,
Bernier, Guay, Mulock,
Blake, Gunn, Paterson (Brant),
Bourassa, Harley, Platt,
Burpee, Holton, Ray,
Cameron (Huron), Irvine, Rinfret,
Cameron (Middlesex), Kirk, Scriver,
Cartwright, Landerkin, Somerville (Brant),
Casey, Langelier, Somerville (Bruce),
Casgrain, Laurier, Springer,
De St. Georges, Mackenzie, Trow,
Fairbank, McOraney, Vail,
Fisher, McIntyre, Watson,
Forbes, McIsaac, Weldon,
Geoffrion, McMullen, Wilson.-45.

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

VOIES ET MOYENS.

M. BOWELL: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens. Je désire modifier une résolution qui a été adoptée hier et dans laquelle on a commis une erreur au sujet du droit d'accise. Voici la résolution :

Sauf que les cigarettes ou le tabac haché, lorsque mis en paquets pesant un vingtième de livre, ou moins, paieront chacun un droit de trente-cinq centins par livre; et le tabac à priser, humide ou humecté, lorsqu'il contiendra plus de 40 pour 100 d'humidité, et mis en paquets.

Le mot "sauf" est omis. Cela impose un droit tout à fait différent de celui que le département du revenu de l'intérieur avait l'intention d'imposer. Je demande que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens pour amender cette résolution, et si la Chambre donne son concours, alors je propose de renvoyer la résolution au comité sur le bill.

M. BLAKE: Je ne comprends pas que cette ligne de conduite soit régulière. Le comité ne peut pas amender une résolution à moins que la résolution lui soit soumise de nouveau. La résolution est adoptée, et, partant, fait la base du bill.

M. BOWELL: Je me suis informé de la procédure suivie dans des questions de ce genre et l'on m'informe que si la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens et adopte cette résolution, quand nous nous réunirons en comité général sur le bill renfermant l'article qui a déjà été adopté, je proposerai alors cette résolution dans le comité formé sur le bill, avec instruction de la substituer à celle qui a été adoptée.

M. BLAKE: Il peut arriver que ce soit la procédure; mais ce n'est pas la procédure que l'honorable ministre nous a exposée. Il nous demande de nous former en comité des Voies et Moyens pour modifier la résolution; c'est ce à quoi

je m'oppose. Si l'honorable ministre propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens pour adopter une autre résolution, nous aurons assez de temps de l'examiner quand nous étudierons le bill en comité.

M. BOWELL: Mon explication n'a peut-être pas été aussi claire qu'elle aurait dû l'être, mais c'est ce que je voulais faire comprendre à la Chambre.

La motion est adoptée.

(En comité.)

M. BOWELL: Je propose que l'on adopte de nouveau toute la résolution, et que l'on substitue à celle que nous avons adoptée la suivante :

Résolu.—Qu'il est opportun d'imposer sur tous tabacs, tels que décrits dans les quatre derniers paragraphes de l'article 248 de l'Acte 46 Vic., chap. 15:—Sur chaque livre, vingt-cinq centins, —sauf que les cigarettes ou le tabac haché, lorsque mis en paquets pesant un vingtième de livre, ou moins, paieront chacun un droit de trente-cinq centins par livre; et le tabac à priser, humide ou humecté, lorsqu'il contiendra plus de 40 pour 100 d'humidité, et mis en paquets de cinq livres chacun, et au-dessus, quatorze centins par livre, poids réel.

Sur le tabac à priser humide ou humecté, lorsque mis en paquets de moins de cinq livres, sur chaque livre, vingt centins.

M. BLAKE: L'honorable ministre expliquera peut-être quelle est la différence entre cette résolution et celle que nous avons adoptée.

M. BOWELL: La seule différence entre cette résolution et celle que nous avons adoptée, c'est que, si la résolution, comme on l'a adoptée hier soir, restait dans les statuts, elle permettrait que le tabac à priser, mis en paquets de cinq livres, payât un droit de quatorze centins par livre, tandis que celui qui est mis dans des paquets plus grands paierait un droit plus élevé; en conséquence, il arriverait que l'on pourrait mettre tout ce tabac dans ces paquets, et l'on m'informe que c'est la politique du département d'empêcher la chose. La présente résolution aura cet effet que le tabac à priser sec, qui paie aujourd'hui douze centins, en paiera vingt; l'ancienne résolution comportait cette intention; le tabac à priser humide qui paie aujourd'hui huit centins, en paiera quatorze; le tabac à priser humecté en petits paquets, qui paie aujourd'hui douze centins, en paiera vingt.

M. BLAKE: Quels sont les droits en vertu de la résolution que nous avons adoptée?

M. BOWELL:

Lorsque mis en paquets pesant un vingtième de livre ou moins, paieront chacun un droit, aujourd'hui de 20, de 35 centins par livre; et le tabac à priser, humide ou humecté, lorsqu'il contiendra plus de 40 pour 100 d'humidité, et mis en paquets de moins de cinq livres chacun, quatorze centins par livre, poids réel.

Cette résolution a été évidemment rédigée sous une fautive interprétation de la loi telle qu'elle existe, car elle n'exprime pas l'intention du département. Naturellement, lorsqu'on m'a remis la résolution, je l'ai produite devant le comité telle qu'elle était. Elle sera beaucoup plus claire sous cette forme.

M. BLAKE: Elle me semble tout à fait différente, en tant que je puisse en juger.

M. BOWELL: La différence se rapporte plus particulièrement au poids du tabac à priser, ce qui n'est pas mentionné du tout.

M. BLAKE: Je vois que l'on mentionne ici le tabac à priser humecté, et qu'il paie 20 centins par chaque livre. Naturellement, c'est là un taux de droit différent de celui que stipulait la résolution que nous avons adoptée. La procédure que l'on propose de suivre aujourd'hui n'est tout à fait nouvelle, M. le Président, et je n'ai pas du tout l'intention de l'approuver. Il me semble contraire aux principes les plus élémentaires que l'on nous demande aujourd'hui, en comité, d'adopter une résolution incompatible avec celle que nous avons déjà adoptée et qui fait la base du bill. Je ne

crois pas que l'on puisse, par une procédure indépendante, demander à la Chambre d'adopter une autre résolution, complètement différente dans ses effets et renforçant des dispositions différentes de celles que nous avons adoptées l'autre jour. C'est une contradiction de notre décision. Naturellement, nos jugements ne sont pas comme ceux des Mèdes et des Perses; ils ne sont pas irrévocables, mais peuvent être modifiés. Je puis voir qu'il serait essentiel de revenir sur la résolution que nous avons déjà adoptée et de la modifier; sans quoi, lorsque nous en viendrons à rapporter cette résolution, nous aurons deux résolutions différentes, ayant un sens et un effet différents, ce qui me semble être une procédure très extraordinaire. Il peut arriver que ce soit la pratique du parlement, mais elle est certainement incompatible avec la politique générale du parlement, avec la logique ou le sens commun.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Tout semble faire croire que nous devons présenter ces deux résolutions, bien qu'elles soient tout à fait contradictoires, et puis que nous devons en retrancher une. Je ne me rappelle pas qu'il se soit passé de cas analogue. Ces résolutions ont sans doute été modifiées à maintes reprises au comité des voies et moyens, mais elles étaient déjà arrivées à la phase de la deuxième lecture du bill, ce qui fait toute la différence du monde. Les procédures relatives à tous ces bills d'argent exigent qu'on les étudie attentivement, et bien que je ne désire pas mettre l'honorable ministre des douanes dans l'embarras, il me semble qu'il ne peut pas s'échapper du dilemme mentionné par l'honorable député de Durham-Ouest.

M. BLAKE: J'aimerais que vous donniez votre décision sur le point d'ordre en citant l'autorité.

M. le PRÉSIDENT: Je comprends que le député de Durham-Ouest s'oppose à la résolution maintenant soumise au comité parce qu'elle est hors d'ordre, une résolution sur le même sujet ayant déjà été soumise au comité. Il est vrai qu'une résolution a été adoptée sur ce sujet par le comité des voies et moyens; mais la présente résolution est destinée à augmenter le droit et diffère, en ce sens, de l'autre résolution. Le règlement qui permet la chose au comité, est celui-ci:

Mais tout nouveau droit doit être voté au comité. Le règlement qui exige que tout nouveau droit soit voté en comité est appliqué d'une façon si rigoureuse, que même lorsque l'objet d'un bill est de réduire les droits et que l'ensemble des droits sera de fait réduit, si un droit nouveau, quelque peu élevé qu'il soit, est imposé, ou qu'un droit existant soit augmenté dans l'échelle projetée des droits, ce droit nouveau ou augmenté doit être voté en comité, soit avant ou après la présentation du bill. (May, 1887. 19 Journal des communes anglaises, 330.)

Et aussi:

Mais l'on doit toujours se rappeler que tout droit ou toute augmentation de droit doit être préalablement voté en comité des voies et moyens et puis renvoyée avec instructions au comité sur le bill. (155, Hansard anglais, 991; 132, Journal des communes anglaises, 112.)

Cette résolution comporte de fait une augmentation de droit, et c'est une proposition présentée régulièrement au comité.

M. BLAKE: Les résolutions qui ont été lues sont parfaitement distinctes et claires, et personne ne s'en plaint. Si l'on propose un nouveau droit à la Chambre, il doit être voté en comité des voies et moyens. C'est un droit existant d'après la loi du pays, que l'on propose d'augmenter; il doit être aussi proposé et voté en comité des voies et moyens. Cela n'affecte pas du tout la question de savoir si ayant, pendant cette session, décidé ce que devrait être les droits, et ayant une résolution à l'ordre du jour, résolution incorporée dans un bill, nous pouvons, sans changer cela, proposer un autre droit, qui est un droit différent et contradictoire. Le nouveau droit et l'augmentation du droit dont on parle, sont des droits qui modifieront la loi actuelle du pays, soit en imposant un nouveau droit, soit en en augmentant un autre; mais cela n'affecte aucunement le règlement

général du parlement, lequel établit que deux propositions incompatibles ne peuvent pas être approuvées en même temps.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce n'est aucunement une proposition incompatible. A la première réunion de la Chambre des Communes, nous pouvons voter qu'un certain droit sera imposé sur un article. Subséquemment, il peut survenir des besoins qui exigent qu'un droit additionnel soit imposé. Nous pouvons augmenter le droit une demi-douzaine de fois durant un certain temps fixé, et l'on peut sans doute trouver des précédents à cet effet.

M. BLAKE : Je ne dis pas que le droit ne peut pas être augmenté. Je dis qu'il y a un règlement général en vertu duquel nous ne pouvons pas faire les choses de cette manière.

M. MACKENZIE : La résolution est que 5 centins seront ajoutés, et il y a une proposition de 20 centins, et à tout compter, le droit serait porté à 32 centins.

M. le PRÉSIDENT : Je pense que la résolution est dans l'ordre pour la raison que j'ai exposée, et comme aucune résolution n'est encore incorporée dans le bill adopté définitivement en cette Chambre, le comité peut augmenter le droit.

Résolution à rapporter.

Au sujet de la question que la résolution soit examinée,

M. BLAKE : Lundi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela ajournera la prorogation à un autre jour.

M. BLAKE : Je ne le pense pas. On peut se hâter sans se précipiter. L'honorable premier ministre va quelquefois trop lentement, et quelquefois un peu trop vite. Le ministre des douanes a présenté son bill avec un peu trop de précipitation, l'autre jour ; il l'a présenté avant de savoir ce qu'il contenait.

Sir JOHN A. MACDONALD : La grande vitesse de l'honorable monsieur va nous mettre un jour en retard.

M. BLAKE : Les lois et la constitution du parlement nous mettent un jour en retard.

M. BOWELL : Je désire que l'honorable monsieur comprenne bien que je n'ai pas présenté le bill sans savoir ce qu'il contenait. Je connaissais les résolutions qui avaient été adoptées. Les fonctionnaires dont le devoir est d'appliquer la loi ont constaté, dans la suite, qu'ils avaient commis une erreur en rédigeant la résolution.

M. BLAKE : Ainsi, l'honorable ministre a consenti à la modifier ?

M. BOWELL : Oui. Je ne suis pas comme l'honorable monsieur, qui ne change jamais ses opinions ; je ne suis pas encore arrivé à ce degré de perfection.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Chemin de fer Canadien du Pacifique.....\$2,800,000

M. POPE : C'est la balance des \$29,000,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pense que l'on devrait réserver 10 pour 100 jusqu'à ce que les travaux fussent complétés.

M. POPE : Pas sur le subside, mais sur l'emprunt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pensais qu'il y avait une certaine proportion pour cent de réservée sur le subside.

M. POPE : Non, pas sur le subside.

M. BLAKE

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre voudra peut-être nous dire combien il reste de milles à compléter aujourd'hui, et combien il y a de milles dans un état tel qu'on ne peut pas les accepter maintenant.

M. POPE : Il y a environ 200 milles à compléter. Je pense qu'il y en a environ 140 sur lesquels les lisses sont posées et qui doivent être complétées en octobre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Où se trouvent ces 200 milles ?

M. POPE : Dans les Selkirks et à l'ouest.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans quelle condition se trouvent aujourd'hui les travaux au nord du lac Supérieur ? La compagnie fait-elle actuellement circuler des trains deux fois par semaine ou trois fois par semaine ?

M. POPE : Elle ne fait pas circuler de trains ; elle fait tant de terrassement et de travaux de ce genre, qu'elle ne peut pas encore faire circuler de trains, mais elle espère en faire circuler en octobre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quels renseignements l'honorable ministre possède-t-il quant à la date où elle pourra faire circuler des trains d'une extrémité à l'autre du chemin ?

M. POPE : Je ne pourrais pas dire que ce soit avant octobre ?

M. RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre espère-t-il que les trains circuleront alors ?

M. POPE : Oui.

M. RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre devait donner certains renseignements demandés par l'honorable député de Durham-Ouest, relativement à une certaine déviation d'une partie du chemin qui avait été emportée ou était en danger d'être emportée par une avalanche ; on avait aussi demandé quelle était la longueur de cette partie du chemin.

M. POPE : Il y aura un changement d'environ 18 milles. L'ingénieur a rapporté que plus il examine les choses, plus il aime le changement ; cela empêchera, en tout cas, toutes les avalanches et autres choses de ce genre, et le chemin sera meilleur.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dois-je comprendre que le ministre dit que ces 18 milles comprennent tout le nouveau chemin, ou que c'est la distance ajoutée ?

M. POPE : C'est le nouveau chemin. On a ajouté environ 3 milles et demi.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre connaît-il les rampes le long de ces 18 milles ?

M. POPE : Environ 160 pieds.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas sur tout le parcours de ces 18 milles ?

M. POPE : Non ; c'est le maximum.

M. SHANLY : Les travaux de construction de ces 18 milles sont-ils assez avancés pour faire espérer qu'ils seront finis cet automne ?

M. POPE : Oui, en octobre.

Intercolonial. Travaux divers.....\$6,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est un montant très peu élevé, si nous tenons compte des sommes que nous avons dû voter pour le chemin de fer Intercolonial. Cependant, bien que cela paraisse peu nécessaire, je dois appeler l'attention sur l'inopportunité de prendre ces petits crédits sur le compte du capital. Assurément, \$6,000 ne constituent guère une somme qui devrait raisonnablement être imputée sur le compte du capital. Dans tous les cas où nous im-

putons une somme sur le compte du capital, elle devrait être pour un objet important bien déterminé.

M. POPE : C'est le crédit qui a été voté chaque année.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est justement ce à quoi je m'oppose. Quand l'honorable ministre ou son prédécesseur s'est trouvé dans une position tendue en ce qui touche à l'administration de l'Intercolonial, il a imputé sur le compte du capital autant qu'il l'a désiré. Cela a eu pour conséquence—naturellement, cette cause n'a pas été la seule—d'augmenter constamment de plusieurs millions, le compte du capital de l'Intercolonial, et ces petites sommes, à la longue, constituent une partie appréciable de ce compte. Il y a un petit nombre d'années, ce compte s'élevait à \$36,000,000 ; il s'élève aujourd'hui à \$45,000,000, et dans le cours des trois ou quatre prochaines années, je m'attends à ce qu'il s'élève à \$50,000,000.

M. POPE : L'honorable député pourra voir que le coût de tous les embranchements que nous construisons est imputé au compte du capital.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous ne construirons pas d'embranchements avec \$6,000.

M. POPE : Je parlais du compte du capital en général.

M. MULOCK : A quelle fin emploie-t-on cette somme ?

M. POPE : A payer les dépenses générales.

M. MULOCK : J'ai compris que ces dépenses étaient imputées sur le compte du capital ; quelles sont les dépenses du compte du capital ?

M. POPE : Naturellement, il peut arriver qu'on ne fasse pas ces dépenses. Il arrive souvent qu'il y a des réclamations qui remontent à l'époque de la construction du chemin, et il est raisonnable de les imputer sur le compte du capital. S'il s'agissait de réclamations considérables, nous les ferions connaître à la Chambre.

M. MULOCK : Ces \$6,000 sont-ils destinés à payer les réclamations ?

M. POPE : Toutes choses de cette espèce.

M. MULOCK : Que signifie le mot réclamation ?

M. POPE : Il pourrait arriver qu'il y eût des réclamations de terrain qui ne fussent pas payées ; il pourrait arriver qu'il y eût des dommages pour droit de passage, des dommages à cause de l'eau, et une foule de choses de cette nature.

M. MULOCK : Est-ce pour des dettes de cette nature que ces \$6,000 sont demandées ?

M. POPE : Je dis que de petites réclamations de cette nature peuvent être payées sur cette somme. Il peut se faire que l'on présente de plus fortes réclamations à la Chambre.

M. MULOCK : L'honorable ministre demande \$6,000 qui devront être imputés sur le compte du capital. Cette demande doit être motivée. Il ne suffit pas de dire qu'il peut se présenter des cas. L'honorable ministre appuie sa demande sur des hypothèses, mais avant que l'on ne demande à la Chambre \$6,000 ou toute autre somme que l'on se propose de dépenser au compte du capital, je pense que le comité a le droit de savoir à quoi on les destine.

M. POPE : J'ai répondu aussi bien que je l'ai pu à l'honorable député.

M. MULOCK : Je regrette que ce petit effort ait épuisé l'honorable ministre. Il dit qu'il peut se présenter des cas, mais son explication est absolument nulle ; il ne mentionne aucune fin pour laquelle cette somme est demandée et le comité, je pense, ne sera pas justifiable de l'accorder, puisqu'il nous dit qu'il est absolument incapable de nous dire la nature du compte pour lequel cette somme est demandée. Son assistant est là et pourrait nous le dire. Il nous dit

qu'il peut arriver que ce soit ceci ou cela, mais il ne nous a pas donné la raison.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député devrait comprendre que ce n'est pas un crédit demandé pour des travaux que l'on fait actuellement, mais pour des cas qui peuvent se présenter durant l'année 1885-86. Mon honorable ami n'est pas prophète, et il ne peut pas prévoir les nécessités d'une réparation ici ou là, ni une petite réclamation qui peut être faite, et, pour parer aux éventualités futures, nous avons toujours un crédit de cette espèce.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il serait très justifiable de demander un semblable crédit en alléguant qu'on va l'imputer sur le revenu. J'admets parfaitement avec le premier ministre que, dans l'exploitation d'un grand chemin de fer comme l'Intercolonial, on peut être obligé de faire de ces dépenses imprévues ; mais, bien que la somme soit petite, ce principe d'imputer ces montants sur le compte du capital, est un principe sur lequel j'ai cru de mon devoir d'appeler l'attention de la Chambre, parce qu'il peut donner lieu à des abus. Le cas n'est pas analogue à celui d'une compagnie privée. Quand une compagnie privée fait de semblables additions au compte du capital, elle doit payer l'intérêt sur ces sommes ; mais, dans notre cas, des millions sont ajoutés chaque année au compte du capital, et les administrateurs du chemin de fer n'ont à leur dispositions aucune restriction ni contrôle pour favoriser telle ou telle localité. Voilà pourquoi je m'oppose à ces crédits.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je comprends parfaitement la position prise par l'honorable monsieur ; et la question est de savoir si le compte du chemin de fer Intercolonial, comme tous autres travaux terminés, ne devrait pas être fermé autant que possible et ne devrait pas être augmenté d'une manière déterminée pendant un certain nombre d'années. Mais tout ce que nous pouvons dire c'est que, dans ce cas, nous suivons la pratique qui a été suivie depuis le jour où le chemin de fer Intercolonial a été conçu, jusqu'aujourd'hui ; mais la question de savoir si l'on ne devrait pas faire de changement sous ce rapport, mérite considération. Mais cela diffère du tout au tout de l'argument de l'honorable député de York-Nord (M. Mulock), argument portant que nous devrions dire quels accidents pourraient arriver en 1885-86, et comment cet argent devrait être appliqué. J'espère qu'il n'y aura aucun accident, mais nous devons avoir un crédit, dans le cas où il arriverait des accidents.

M. MULOCK : Je me permettrai de rappeler au premier ministre que nous sommes maintenant dans l'exercice de 1885-86, et je doute que ces \$6,000 soient pour des cas imprévus. Le compte du capital de l'Intercolonial a augmenté par millions, et cette somme de \$6,000 est-elle la seule imputée sur le compte du capital ? S'il en est ainsi, elle a une singulière signification. Il est évident qu'il y a là quelque chose que nous ne comprenons pas. Si le ministre dit aujourd'hui qu'il ne sait pas du tout comment cet argent sera appliqué, nous devons le savoir l'année prochaine ; mais je pense que l'on demande ce crédit dans un but particulier.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a sans doute quelque chose là-dessous.

M. MULOCK : Je ne veux pas dire cela ; mais, vu la nature des travaux, il me semble que c'est une somme trop modique pour qu'on la demande simplement à titre de crédit.

M. McLELAN : Il y a d'autres sommes pour le compte du capital, et elles sont mentionnées ; mais, relativement à ce que le ministre des chemins de fer a dit au sujet des réclamations pour droits de passage ou autres réclamations, je sais, de fait, qu'il y a plusieurs propriétaires qui ont refusé, à l'époque où les paiements ont été faits, d'accepter les sommes accordées pour droit de passage, sous prétexte qu'elles étaient trop petites. J'ose dire que plusieurs de ces

sommes sont en réserve, et les propriétaires peuvent, en tout temps, se présenter et dire qu'ils acceptent le règlement, ou leurs représentants peuvent se présenter, et il serait injuste de ne pas pouvoir les satisfaire. La plupart sont de très petites sommes, et l'honorable ministre prend ce montant depuis un certain nombre d'années pour répondre aux réclamations accidentelles qui peuvent survenir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les mots employés sont "travaux divers," il ne s'agit pas du tout de réclamations, et je doute que l'auditeur général puisse accorder une demande pour dommages, quand vous prenez un crédit pour travaux. Dans les estimations supplémentaires, je vois que l'on demande un montant de \$53,000 pour payer aux entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial le montant adjugé par les commissaires.

M. MILLS : L'argument du premier ministre serait plus fort si nous votions des estimations pour l'avenir, mais il se fait que l'année pour laquelle ce crédit est demandé est terminée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non, c'est pour 1885-86.

M. MILLS : Le ministre dit, au sujet du compte du capital, que l'argument de mon honorable ami a une grande portée. Il y a quelques années, il y avait un certain nombre de wagons de seconde main achetés dans le but de transporter du charbon ; on les avait achetés de quelque compagnie de chemin de fer des États-Unis ; puis, l'on a constaté que l'on ne pouvait pas du tout s'en servir, bien qu'on les eût achetés pour en remplacer d'autres qui étaient hors de service. Cela a été imputé sur le compte du capital, et depuis que mon honorable ami s'est retiré, près de \$10,000,000 ont été ajoutés au compte du capital pour le chemin de fer Intercolonial. De cette façon, on peut augmenter indéfiniment le compte du capital. Lorsqu'il n'y a que quelques milles d'un nouveau chemin de fer de construits, je puis comprendre que l'on pourrait ajouter cela sur le compte du capital. Lorsqu'il faut une grande quantité de matériel, outre ce que l'on emploie ordinairement sur le chemin, en conséquence de l'augmentation du trafic, je puis comprendre que cela pourrait être imputé sur le compte du capital, bien que, dans mon opinion, il y ait des doutes sur l'opportunité d'adopter cette ligne de conduite ; mais, durant les sept années passées, le gouvernement a imputé sur le compte du capital les réparations des locomotives et le matériel acheté pour remplacer celui qui était déjà hors de service.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est ce que l'on a toujours fait.

M. MILLS : Le ministre n'a pas démontré que cela avait toujours été fait. Cela a été fait depuis que l'honorable ministre a la charge du chemin ; mais c'est une ligne de conduite des plus déraisonnables, car elle met sous une fausse impression, en ce qui concerne les dépenses réelles pour l'exploitation du chemin pendant l'année. L'honorable ministre a, je crois, durant l'année dernière, imputé \$1,400,000 sur le capital, et j'ose dire qu'aucune partie de cette somme ne peut être raisonnablement imputée sur le capital. Chaque année, nous avons augmenté considérablement le compte du capital du chemin de fer Intercolonial, de sorte que, pendant les sept années passées, ce compte a été porté à près de \$10,000,000, lesquels auraient dû être imputés sur les dépenses ordinaires de l'année pendant laquelle ils ont été dépensés. Si l'honorable ministre avait bien tenu ses comptes, si le compte du capital avait été fermé et que les dépenses pour réparations et renouvellements eussent été portées aux dépenses ordinaires d'exploitation du chemin, nous pourrions voir exactement dans quelle condition se trouve le chemin, nous pourrions voir dans quelle mesure cette entreprise n'a pas été avantageuse, nous pourrions voir jusqu'à quel point l'honorable monsieur a sacrifié l'intérêt public en faisant le choix du tracé du

M. McLELAN

chemin. Mais, la façon dont sont faits les comptes, les rend tout à fait illusoire.

M. MULLOCK : Quand j'ai fait mes remarques, j'ai suivi pour cela les énoncés du ministre par intérim des chemins de fer. Il a donné à entendre au comité, d'une manière vague, il est vrai, que ce fonds devait répondre à des réclamations existantes.

M. POPE : Non, je ne l'ai pas donné à entendre.

M. MULLOCK : Il a dit qu'il pourrait arriver que ces réclamations fussent pour droit de passage. Naturellement tous les droits de passage ont été acquis il y a plusieurs années, de sorte que cela doit être pour le passé.

Le premier ministre a donné une autre explication. Il dit que c'est pour payer les dépenses imprévues de l'avenir. Puis le ministre de la marine et des pêcheries dit que c'est pour payer des réclamations pour droit de passage non encore réglées. Le comité peut conclure de tout cela pourquoi ce crédit doit être voté. Je pense que l'explication du ministre de la marine et des pêcheries a établi le fait que ce crédit est destiné à payer des dettes non déterminées, faites dans le passé et qui peuvent être présentées ; ce n'est pas dans le but de payer des dommages ou quelques dépenses futures au sujet desquelles il n'existe aucune cause d'action, explication que le premier ministre a donnée au comité.

M. WELDON : Il y a quelque temps, j'ai fait une motion au sujet des billets de retour. S'est-on occupé de prolonger le délai pendant lequel les billets de retour sont valables ? On fait encore des plaintes dans les journaux à ce sujet. Dans une circonstance antérieure, j'ai signalé les inconvénients auxquels les gens sont soumis en vertu du règlement actuel, et j'espérais que le délai serait prolongé.

M. POPE : Le délai a été plus que doublé. Nous avons constaté les inconvénients avant que l'on ne fit aucune attention au délai, mais il a été prolongé.

M. WELDON : Il y a une autre question, sur laquelle je désire appeler l'attention. J'ai en ma possession une lettre que je lirai au comité au sujet du transport du charbon, de Spring-Hill à Saint-Jean, comparativement à d'autres endroits. Voici la lettre :—

CHER MONSIEUR, — Auriez-vous l'obligeance de porter les faits suivants à la connaissance de la Chambre, pour montrer la façon dont nous sommes protégés dans les provinces maritimes ? Comment se fait-il qu'à Saint-Jean l'on exige de nous \$24.65 de frais pour le transport d'un wagon de charbon des mines de Spring-Hill, distance d'environ 154 milles, tandis qu'un wagon de charbon est transporté pour \$18 de Pictou à Québec, distance de 680 milles ? Vous verrez que ce n'est pas une simple affirmation, car je vous ai envoyé les preuves.

Il est vrai aussi que l'on exige de nous, de Saint-Jean à certains endroits sur ce chemin de fer Intercolonial, disons sur une distance de 100 à 150 milles, des taux aussi élevés ou plus élevés que ceux que l'on exige pour le transport des marchandises depuis Toronto et Montréal jusqu'à Halifax. Il semble très injuste que nous soyons traités comme des étrangers, quand d'autres parties de la Confédération jouissent de tous les privilèges des citoyens.

Je puis dire que cette lettre vient d'un ami politique du gouvernement. Voici un billet de connaissance de \$24.65 sur un wagon de charbon ; c'est une différence de \$14.65.

M. POPE : Le tarif de Saint-Jean pour tous les fabricants est le même, 85 centins par tonne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quels sont les frais exacts par tonne, par mille, sur le chemin de fer Intercolonial, depuis Spring-Hill jusqu'à Québec ?

M. POPE : La distance est de 560 milles. Pour un wagon de charbon de 10 tonnes, les frais de transport seraient de \$16 et quelques centins.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cela n'excéderait guère $\frac{1}{2}$ de centin par mille par tonne, ce qui est un taux très peu élevé. En Angleterre, $\frac{1}{2}$ centin par tonne par mille est regardé comme nécessaire pour payer les frais de transport. Ce taux paie-t-il les frais ?

M. POPE: Nous avons $\frac{3}{10}$ de centin, et quand nos wagons reviennent chargés, ce taux est avantageux. Je pense que l'on réalise cela au moyen de ce taux.

M. MACKENZIE: Est-ce que cela donne quelque chose pour les réparations ?

M. POPE: Quand nos wagons reviennent chargés, nous avons assez, en tout cas, pour payer les détériorations.

M. WELDON: Quand l'honorable député de Durham-Ouest a demandé, pendant cette session, un état relatif du chemin de fer Intercolonial, l'honorable député de Mégantic a dit qu'il comprenait que le charbon était transporté pour \$10 par wagon, sur le chemin de fer Intercolonial, depuis Pictou jusqu'à Québec.

M. STAIRS: Le cas que l'honorable député de Saint-Jean a cité est, je pense, si extravagant, qu'il comporte sa propre contradiction. L'idée que l'on ferait payer \$24.65 pour le transport d'un wagon de charbon de Spring-Hill à Saint-Jean, et seulement \$10 de Spring-Hill à Québec, est tellement absurde, qu'il doit y avoir quelque erreur. Si vous prenez le taux mentionné, vous verrez que le wagon de charbon transporté pour \$10, devait être un wagon de dix tonnes, et l'autre un wagon contenant 17 tonnes.

M. VAIL: Quelle est la différence entre le tarif que l'on exige pour le transport du charbon depuis Spring-Hill jusqu'à Québec et celui que l'on exige depuis Pictou jusqu'à Québec ? L'honorable ministre pourrait-il le dire ?

M. POPE: Non, je ne le pourrais pas.

M. SHANLY: Je pense que le ministre des chemins de fer et canaux expose la question très franchement, quand il dit que nous faisons rien sur trois dixièmes de centin par mille, et c'est une partie du prix que nous payons pour nous donner le luxe d'exploiter un chemin de fer du gouvernement. Je me suis toujours tout à fait opposé à la coutume d'exploiter des chemins de fer du gouvernement, quand bien même nous l'emporterions sur toutes les autres compagnies par le chiffre peu élevé de notre tarif.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'aimerais poser à mon honorable ami le député de Grenville (M. Shanly) une question qui concerne de près non seulement l'avenir possible et probable de ce chemin de fer, mais encore un bon nombre d'autres questions de très grande importance. Voudrait-il dire, lui qui, mieux que tout autre peut juger de la question, comment d'après lui, un article comme le charbon pourrait être transporté de façon à payer les frais, en allouant un montant raisonnable pour les détériorations ? D'après ce que j'ai compris, trois dixièmes de centin sont trop peu de chose. Je vais lui dire franchement que je désire ce renseignement, parce que je ne veux pas le prendre par surprise, ni lui, ni le ministre. Il s'élève maintenant de très importantes questions se rattachant au développement du Nord-Ouest ; ces questions concernent le transport du charbon. Si l'on peut transporter le charbon moyennant trois dixièmes de centin sur le chemin de fer Intercolonial, sans qu'il y ait de perte, lorsque les rampes ne sont pas très-sérieuses, il est parfaitement évident que l'on pourrait imposer des taux très modérés—et je pense que l'on devrait en imposer—dans le Nord-Ouest pour le transport du charbon le long du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. SHANLY: Dois-je comprendre que mon honorable ami me pose cette question ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui. Elle n'est pas régulière, mais j'aimerais avoir l'opinion de mon honorable ami.

M. SHANLY: Je suppose que c'est une liberté permise en comité. Je ne m'occupe pas de ce que peuvent être les avantages d'un chemin ; je pense que trois dixièmes de centin ne peuvent pas être autre chose qu'un taux qui entraîne des pertes. En fixant le taux du transport du charbon,

vous devez d'abord savoir qu'elle est la nature du chemin. Sur un bon chemin, trois dixièmes de centin pourraient être assez ; mais ce taux ferait subir des pertes sur un mauvais chemin. C'est ce qui doit nous guider entièrement. Mais je sais que la nature du chemin de fer Intercolonial est telle qu'il est impossible que le charbon ou toute autre marchandise puisse y être transportée pour trois dixièmes de centin par tonne par mille et rapporter quelque bénéfice.

M. PAINT: Lorsque M. Brydges était à Halifax, la Chambre de Commerce lui a posé la question suivante ; il était alors administrateur du chemin de fer Intercolonial : "Qu'allez-vous faire des wagons vides ?" Il a répondu qu'il allait rapporter du charbon, qu'il les utiliserait ainsi. C'est là, je suppose, ce que fait à présent le gouvernement. Mais il y a cet inconvénient qu'un certain nombre de steamships transportent du charbon à Québec et à Montréal pour un peu plus de \$1 par tonne. Il y a rivalité.

M. BLAKE: Dois-je comprendre que le ministre a dit que trois dixièmes de centin par tonne, par mille, sont le taux que l'on exige depuis quelque temps depuis les mines de l'ouest ? Cela a-t-il été réduit ?

M. POPE: Oui.

M. BLAKE: L'honorable ministre est-il tout à fait certain que le tarif est de trois dixièmes de centin ?

M. POPE: Oui.

M. WELDON: Quel est le taux exigé depuis Pictou jusqu'aux fabriques d'acier de Londonderry ?

M. BLAKE: L'honorable ministre peut-il dire si l'on a fait des changements au tarif dont il parle, depuis deux ou trois ans ?

M. POPE: Non. Il y a cette différence : c'est que nos wagons transportent aujourd'hui vingt tonnes, et mon honorable ami sait que lorsque vous transportez vingt tonnes par wagon, vous pouvez le faire à meilleur marché que lorsque vous en transportez seulement dix tonnes. Nous avons augmenté la capacité de nos wagons dans le but de réduire le taux.

M. McDOUGALD (Pictou): Le chemin de fer Intercolonial n'est pas une route commerciale, mais il a été principalement construit dans le but de développer le commerce interprovincial. Si trois dixièmes de centin par tonne, par mille, sont un taux très peu élevé, je pense que nous pouvons trouver des taux aussi peu élevés sur quelques-uns des chemins commerciaux des Etats-Unis. J'ai ici un article du *Morning Engineer* de New-York, du 16 mai, au sujet des tarifs du chemin de fer ; je vais le lire :

Il y a quelques années, un maître de forges distingué, après avoir examiné ce pays et admis la valeur de nos magnifiques mines de houille et de minerai de fer, a exprimé l'opinion que les grandes distances sur lesquelles notre matière première et fabriquée doit être transportée, empêcheront toujours une concurrence efficace avec les articles anglais. Nos "magnifiques distances" sont sans doute un obstacle sérieux ; mais le taux minimum auquel nous pouvons transporter des marchandises pesantes sur nos chemins de fer, nos canaux, nos grands lacs et nos fleuves, n'a pas été apprécié, et l'influence de la distance sur le prix a été exagérée en proportion.

On exige les taux les moins élevés pour le transport de la houille, du coke, du grain et du minerai, et quelques-uns des chiffres ont été réduits à un minimum merveilleux. Quelques-uns transportent, aujourd'hui, dit-on, du grain de Chicago, de Saint-Louis, et d'autres endroits, moyennant \$2 à \$2.50 par tonne de 2,000 livres, et à 12½ centins par minot. La distance de Chicago au havre de New-York par le chemin de fer de la Pennsylvanie est de plus de 1,100 milles, de sorte que l'on a fixé le taux de deux millièmes par tonne, par mille. On ne prétend pas que le taux rapporte assez de bénéfice pour qu'on l'applique en moyenne au transport de toutes les marchandises ; mais, il y a quelques années, quand on n'avait pas examiné ni pratiqué l'économie sur chaque article des dépenses, aussi rigoureusement qu'on le pratique aujourd'hui, un de nos meilleurs ingénieurs, attaché à cette époque à un chemin de long parcours, a démontré d'une façon concluante que tout ce que l'on pourrait concevoir en sus de \$2 par tonne pour frais de transport pour des wagons vides revenant de New-York à Chicago, serait un bénéfice net. Aujourd'hui il ne peut guère y avoir de doute que le coût réel sur de longs parcours, sur nos chemins les mieux administrés, laisse un bénéfice net sur le taux de deux millièmes. Il y a quelques

mois, il a été démontré dans l'*Engineering and Mining Journal*, que les prix fixés par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes pour la houille de Cumberland et Clearfield, laisseraient le tarif des principales lignes à environ trois millièmes par tonne, par mille, sur un parcours de quelques centaines de milles seulement; et, depuis, nous avons démontré que ces prix ont été considérablement réduits aux dépens du voiturier.

Les chemins qui transportent de l'antracite ont toujours perçu des péages élevés; mais quand l'antracite s'est vendu ici à l'encan, 1877, à une moyenne minima de \$2.35½ la grosse tonne, quelques-uns des chemins faisant le transport moyennant une proportion pour cent, ont dû recevoir moins d'un centin par tonne, par mille. Les rapports du Reading démontrent que les frais de transport du charbon, depuis Schuylkill jusqu'à Port-Richmond (environ 100 milles) n'excèdent pas le quart d'un centin par tonne, par mille; et il ne peut y avoir aucun doute que le Reading, une fois dans une forte position financière, prendra la part du lion du commerce de l'antracite. Le chemin de fer du Grand-Tronc, bien qu'il existât avant que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne fût construit et qu'il ne se soit pas géré de commettre des abus comme monopole, a transporté du minerai à un taux même au-dessous d'un demi-centin par tonne, par mille, et du charbon à un taux un peu plus élevé.

M. McMULLEN: Il y a trois mois, l'on a ordonné la production d'un rapport au sujet de la nature du charbon transporté sur l'Intercolonial, mais ce rapport n'a pas été produit. Ce rapport aurait fourni tous les renseignements nécessaires. On considère beaucoup les rampes et les courbes d'un chemin lorsqu'il s'agit d'établir un tarif. Il n'y a, au Canada, aucun chemin de fer sur lequel on puisse transporter aussi facilement les marchandises que sur le "Canada Southern." Si les rampes sur l'Intercolonial étaient aussi faciles, on pourrait y transporter la houille moyennant un taux peu élevé; mais avec des rampes et des courbes comme il y en a à présent, un tarif de ¾ de centin par tonne, par mille, fait subir des pertes.

M. VAIL: Les propriétaires des forges de Londonderry devaient une somme considérable pour transport de marchandises. Cette somme a-t-elle été prélevée?

M. POPE: Elle n'a pas toute été prélevée, mais elle est toute garantie.

M. BLAKE: A-t-on fait des démarches pour faire rembourser les dépenses que l'on a faites pour la pose de voies d'évitement près de diverses fabriques? Ces sommes figurent dans les comptes publics comme montants dus au gouvernement.

M. POPE: Il y a quelque divergence d'opinions au sujet des montants.

M. BLAKE: Dans les comptes publics, ils figurent comme montants dus. Je voudrais savoir s'ils ont été réglés.

M. POPE: Si je me rappelle bien, ils ne sont pas réglés. Des négociations sont entamées à ce sujet.

M. BLAKE: Vu les énormes bénéfices réalisés par les fabriques en vertu de la politique nationale et les prix élevés exigés pour les marchandises, il semble étrange que l'on permette à ces gens de ne pas payer leurs justes dettes.

Pour fournir des freins à air comprimé à 100 locomotives..... \$78,500

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre nous donnera peut-être quelques renseignements.

M. POPE: Jusqu'aujourd'hui, nous avons employé les freins ordinaires. Nous avons constaté qu'ils n'étaient pas seulement dispendieux, mais dangereux. On ne pouvait pas arrêter les trains aussi promptement qu'avec les freins améliorés. Après beaucoup de pression exercée sur le gouvernement par ceux qui patronisaient le chemin, nous avons cru qu'il était dans l'intérêt du pays d'avoir les freins les plus améliorés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel brevet doit-on employer?

M. POPE: Le Westinghouse.

M. BLAKE: L'honorable ministre a cédé à la pression exercée sur lui l'an dernier, car il y a dans les comptes

M. McDUGALD (Pictou)

publics, une somme considérable pour l'application des freins à air comprimé Westinghouse.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Un crédit de cette espèce devrait être pris sur le revenu ordinaire. Le fait d'imputer sur le compte du capital, qui est censé représenter des améliorations permanentes, les sommes dépensées pour l'achat de freins à air comprimé, semble être une politique contestable.

M. BLAKE: Quel montant a-t-on dépensé jusqu'ici à l'achat des freins à air comprimé Westinghouse?

M. POPE: Je ne saurais le dire.

M. SHANLY: Quand ces 100 locomotives seront pourvues de freins à air comprimé, est-ce que cela complètera l'équipement de toutes les locomotives qu'il y a sur le chemin?

M. POPE: A l'exception de 15.

M. BLAKE: Combien y a-t-il de locomotives sur le chemin?

M. POPE: 160, je pense.

M. VAIL: On a dépensé \$32,500 l'an dernier.

M. BLAKE: Tout cela est imputé sur le compte du capital.

M. POPE: Il s'agit d'une chose nouvelle, et nous croyons qu'elle appartient raisonnablement au compte du capital. Nous avons entendu d'honorables députés de la gauche dire que lorsque nous réparons le matériel, nous imputons ces dépenses sur le compte du capital; mais nous n'en faisons rien. Notre matériel de roulage a graduellement augmenté; de \$1,000,000 qu'il était en 1877, il est cette année de \$2,170,868; et à mesure qu'il nous faut du matériel de roulage pour répondre à notre trafic, nous l'imputons sur le compte du capital.

M. BLAKE: Vous transportez un peu plus de marchandises, vous avez réalisé un peu plus d'argent l'année dernière que l'année précédente, mais le compte du capital augmente fermement et constamment.

Chemin de fer Intercolonial..... \$2,400,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je remarque que l'honorable ministre a fait quelques changements dans les crédits. Il y a une diminution de \$100,000 à l'article de la force de locomotives, de \$40,000 pour entretien, et \$30,000 pour dépenses générales, tandis qu'il y a des augmentations de \$35,000 chacune pour dépenses pour wagons, pour stations et trains. Comment doit-on réaliser l'épargne sur frais de traction?

M. POPE: On m'informe que l'on espère obtenir ce résultat au moyen des nouvelles locomotives plus puissantes que l'on met aujourd'hui sur le chemin.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT: Vous attendez-vous à moins de trafic?

M. POPE: Non; mais nous espérons que la plus grande force des locomotives nous permettra de faire le trafic à moins de frais qu'auparavant.

M. MACKENZIE: Combien de ces puissantes locomotives avez-vous de plus que l'an dernier?

M. POPE: Nous en avons environ 60.

M. MACKENZIE: Entre l'année dernière et celle-ci? Je remarque que les dépenses ont été de \$320,000 pour l'année dernière et de \$720,000 pour cette année.

M. POPE: Nous avons eu cinq ou six nouvelles locomotives entre l'année dernière et cette année, et les anciennes ont été beaucoup mieux réparées.

M. MACKENZIE : Ainsi, chacune de ces nouvelles et puissantes locomotives doit vous épargner \$20,000 par année ?

M. POPE : Comme les anciennes locomotives sont beaucoup mieux réparées et que nous en avons un si grand nombre de nouvelles, nous pensons que le trafic nous coûtera autant de moins.

M. BLAKE : Il est très difficile de constater, d'après les énoncés de l'honorable monsieur, quel est réellement l'état de choses. Il y a quelque temps, l'honorable ministre a fait un énoncé, lequel avait été souvent fait par sir Charles Tupper, savoir : que le matériel de roulage du chemin de fer Intercolonial a toujours été bien entretenu, qu'il n'était pas permis aux ingénieurs de reculer, et cela a été fait aux dépens du revenu. Or, il dit que, cette année il va épargner \$100,000 sur les frais de traction, parce que les locomotives sont en meilleur état que l'an dernier ; ainsi, il semble qu'elles étaient dans un mauvais état l'an dernier. Si vous avez 160 locomotives ou à peu près, dans le cours ordinaire des choses, quelques-unes deviendront plus ou moins usées ; parfois, l'une sera brisée à la suite d'accidents, et ainsi de suite. Mais, si je le comprends bien, le règlement du chemin est que chaque fois qu'une locomotive perd de sa force et qu'elle exige des réparations, ou qu'un accident arrive, on répare cette locomotive. S'il en est ainsi, je ne vois pas comment elles ont été en plus mauvais état l'année dernière que cette année, ce qui vous permettrait d'épargner \$100,000 sur les dépenses de locomotives.

M. McLELAN : L'honorable député sait que lorsqu'une locomotive dure depuis longtemps, il est plus dispendieux de la réparer qu'une neuve. Le ministre dit qu'il ne se sert plus d'un certain nombre de ces vieilles locomotives et qu'il en achète de nouvelles, et que les frais d'entretien de ces nouvelles locomotives seront bien moins élevés que les frais d'entretien des anciennes, qui ont été définitivement mises hors de service ; en conséquence, il y aura moins de dépenses pour les frais de traction.

M. POPE : L'honorable député sait qu'une estimation et une dépense réelle sont deux choses différentes. L'année dernière, nous avons réellement dépensé \$750,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Alors vous avez les dépenses jusqu'au 1er juillet. Nous aimerions connaître les dépenses faites jusqu'à cette date.

M. POPE : Nous ne les connaissons pas.

M. BLAKE : Cependant, l'honorable ministre a dit, il y a un instant, qu'elles étaient de \$750,000 ; il doit les connaître ou il n'aurait pu dire cela. Il ne devait pas prophétiser alors qu'il nous faisait connaître les dépenses exactes.

M. POPE : Nous ne connaissons pas celles de cette année ; j'ai donné à l'honorable député le chiffre des dépenses de l'année précédente.

M. MACKENZIE : Les dépenses régulières semblent toujours s'élever à peu près à ce montant. En 1883, elles ont été de \$767,062, de sorte que, l'an dernier, l'honorable ministre a pris \$60,000 de plus que le montant ordinaire, et aujourd'hui, il prétend avoir fait une épargne de tant.

M. POPE : Je ne puis parler en ce qui concerne 1883.

M. BLAKE : L'honorable ministre pourrait nous donner la moyenne du prix de la houille fournie l'année dernière au chemin de fer Intercolonial pour les locomotives ?

M. POPE : On m'informe que c'est environ \$2.70.

M. MACKENZIE : C'est impossible. Quand j'ai quitté le bureau j'avais accordé plusieurs contrats à \$1.59.

M. POPE : Les chiffres que j'ai donnés comprennent le transport, etc.

M. BLAKE : Cette houille est-elle fournie en vertu de contrats ?

M. POPE : Oui, aujourd'hui.

M. BLAKE : Avec plusieurs mines ou avec une seule ?

M. POPE : Deux, cette année.

M. BLAKE : A-t-on fait des soumissions ?

M. POPE : Oui.

M. BLAKE : La houille est-elle livrée à l'embouchure des puits et transportée de là par le chemin de fer Intercolonial, ou comment est-elle livrée ?

M. POPE : Elle est livrée à la jonction, sur les wagons de l'Intercolonial.

M. BLAKE : Quelles mines ont les contrats ?

M. POPE : Celle de Spring-Hill et celle de Pictou.

M. BLAKE : Quel est le prix stipulé au contrat ?

M. POPE : La mine de Pictou, \$1.55 ; l'autre \$1.83.

M. BLAKE : Alors, le prix du chemin de fer Intercolonial pour la houille est de \$1.55 et de \$1.83 ; mais le prix qui figure dans les frais d'exploitation est de \$2.73, la différence étant l'estimation des frais de transport. Naturellement, il y aurait les frais de mettre cette houille dans les wagons de l'Intercolonial au puits, les frais de la transporter au lieu de la consommation, et les frais de la mettre dans la locomotive sur laquelle elle doit être consommée ; mais je ne puis comprendre comment cela peut s'élever à \$1.18 par tonne.

M. POPE : On calcule que le transport coûte 50 centins et le reste 87 centins.

M. BLAKE : Quelle moyenne de chemin parcourt-on pour que ce transport coûte 50 centins ?

M. POPE : Je ne pourrais pas le dire ; le calcul est fait pour tout le chemin.

M. PAINT : Quelle est la consommation totale annuelle ?

M. POPE : Je pense que le contrat de cette année était pour 140,000 tonnes.

M. SHANLY : Je suppose qu'aujourd'hui l'on se sert de charbon sur tout le chemin ?

M. POPE : Oui.

Chemin de fer de Prolongement-Est..... \$75,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la raison spéciale de cette distinction ? Est-ce que ce chemin ne fait pas partie de l'Intercolonial ?

M. POPE : Cela n'a jamais été compris dans l'Intercolonial, car nous l'exploitons depuis peu de temps et nous ne pourrions peut-être pas l'exploiter très longtemps ; je n'en sais rien. Si j'avais réuni les comptes, je n'ai aucun doute que l'honorable député de Durham-Ouest se serait plaint, et je les ai divisés pour l'accommoder.

M. BLAKE : Telle est la belle opération que nous avons faite dans la Nouvelle-Ecosse. Je crois que nous avons payé \$1,284,000 pour ce chemin.

M. POPE : Et pour l'autre chemin avec—l'embranchement de Pictou.

M. BLAKE : Pas du tout. Nous avons l'embranchement de Pictou. Aujourd'hui l'exploitation de cette ligne nous coûte à peu près \$75,000 par année, et ses recettes n'atteignent pas ce chiffre ; en sorte qu'il y a un déficit dans l'exploitation du chemin, à part l'intérêt sur les placements. L'honorable ministre veut nous dire que ce déficit ne durera pas longtemps : c'est une déclaration très rassurante, après le compte-rendu qu'il nous a donné. A-t-il fait un nouveau contrat avec la compagnie de la ligne directe pour se dessaisir de cette propriété de valeur ?

M. POPE : Pas encore.

M. BLAKE : Quelle prime s'attend-il à payer pour se débarrasser de son éléphant blanc ?

M. POPE : L'honorable monsieur veut dire de l'éloquence. Il n'a pas traité cette matière avec justice. Nous avons acheté le chemin à beaucoup meilleur marché qu'il avait coûté au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, mais nous avons aussi acheté l'embranchement de Truro, un tronçon de chemin qui paie bien, et je prétends que nous avons fait une bonne acquisition. Je ne m'attends pas à faire beaucoup d'argent avec l'exploitation de ce chemin, mais je n'y perdrai rien non plus. Je crois que, lorsque nous en avons pris possession, il y avait un déficit de \$2,000 dans ses frais d'exploitation ; mais je pense qu'il paie maintenant et que l'embranchement de Pictou nous donnera à peu près \$10,000.

M. VAIL : J'espère que quand l'honorable ministre fera des arrangements avec une compagnie pour prendre ce chemin, il se souviendra que le gouvernement local lui a payé une subvention considérable et qu'il en donnera *quid pro quo*.

Chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard..... \$210,000

M. BLAKE : Quel est le prix de la houille transportée sur cette ligne ?

M. POPE : \$2.70 livrée sur l'Île par la compagnie houillère.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est le déficit annuel de l'exploitation du chemin ?

M. POPE : Environ \$30,000.

Embranchement de Windsor \$20,000

M. POPE : Les profits et les frais d'entretien se balancent à peu près.

Canal Lachine..... \$300,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la politique du gouvernement à ce sujet ?

M. POPE : \$300,000 sont à voter de nouveau. Pour l'estimation finale, section 11, \$82,000 ; pont tournant, à la côte Saint-Paul, \$6,000, bassin Saint-Gabriel, \$69,000 ; chaînes et estacades, et nouveaux travaux dans le bassin, \$20,000 ; règlement des réclamations d'arbitrage, \$111,500. Ceci clot le compte de Lachine.

Canal Cornwall \$106,000

M. POPE : Cette somme est également à voter de nouveau. Elle doit être affectée à des travaux à l'entrée d'amont : un chenal et construction d'une nouvelle écluse et d'un nouveau déversoir, estimés à \$400,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le canal a-t-il été approfondi de 12 pieds dans quelques-unes de ses parties ?

M. POPE : Oui, cela donne une profondeur de 12 pieds.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Sur toute la longueur du canal ?

M. POPE : Non, cela viendra plus tard. \$106,000 sont tout ce que nous demandons pour cette année.

Canal de Williamsburgh.—Construction d'une écluse d'amont à l'entrée du canal du Rapide Plat..... \$120,000

M. POPE : Cette somme est destinée à des travaux qu'il faut exécuter à l'entrée du canal du rapide Plat, et dont le prix de revient est estimé à \$250,000. L'approfondissement du chenal à l'entrée coûtera probablement \$80,000.

M. MACKENZIE : Pourquoi construire ces écluses ? Elles sont tout à fait inutiles si le gouvernement n'agrandit pas les canaux de Beauharnois, de Cornwall et autres.

M. BLAKE.

M. POPE : La raison pour laquelle nous construisons ces écluses, c'est qu'il y a moins d'eau là que partout ailleurs sur le Saint-Laurent.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle profondeur d'eau ces travaux vont-ils donner ?

M. POPE : Quatorze pieds sur le seuil des buses. J'ai toujours trouvé la politique de l'honorable député de York-Est si bonne sous ce rapport, que j'ai voulu la suivre.

M. MACKENZIE : Ma politique n'a pas été suivie. Avant de commencer des travaux de cette nature, nous devrions décider d'abord si tous les canaux doivent être creusés à 12 pieds ou à 14. L'honorable ministre doit savoir que le revenu des canaux décroît au lieu d'augmenter, et aujourd'hui le commerce demande l'abrogation des péages sur les canaux, et on nous propose d'encourir de nouvelles dépenses pour des travaux qui sont inutiles s'ils ne font pas partie d'un système complet. Je crois que la demande du gouvernement est prématurée.

M. POPE : Je pense que l'approfondissement de ce canal est chose très désirable. Nous n'avons fait que ce qui était nécessaire pour le commerce.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a quelque temps, le ministre, ou son prédécesseur, annonçait que le chenal du Saint-Laurent depuis Kingston en descendant était soumis à de nouvelles études, et qu'un document faisant connaître le coût probable de l'approfondissement de ce chenal à 12 ou 14 pieds serait bientôt déposé sur le bureau de la Chambre. Ces études ont-elles été faites, et l'honorable ministre a-t-il reçu les renseignements qu'il attendait ? Au temps de mon honorable ami, il y a eu beaucoup de discussions au sujet du coût de ces travaux, mais il y a longtemps de cela.

M. MACKENZIE : Des sommes considérables ont été dépensées, depuis, pour les rapides des Galops.

M. POPE : Je n'ai pas les dernières estimations, mais je les produirai bientôt.

Canal Welland.....\$5,000

M. SHANLY : Je me permettrai de demander à l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux si ce crédit de \$500,000 suffira pour donner au canal Welland une profondeur de 14 pieds sur tout son parcours ?

M. POPE : Non, mais c'est un commencement.

M. SHANLY : Ce sera de l'argent bien placé. Nous n'avons pas encore eu le plein bénéfice de l'agrandissement du canal Welland. Les plus gros navires qui font aujourd'hui le service du lac Érié et des autres lacs d'en haut tirent 14 pieds. De fait, il n'y a plus de navires d'un jaugeage de 12 pieds, profondeur actuelle du canal Welland, parce qu'on n'en construit pas spécialement pour passer par ce canal dans l'état incomplet où il est. Il nous faut abattre la barrière naturelle qui sépare le lac Érié du lac Ontario en donnant au canal Welland une profondeur qui permette aux plus gros navires de descendre dans l'Ontario, et l'argent que nous dépensons pour cette fin est, suivant moi, bien mieux appliqué que si nous le dépensons sur le fleuve en aval des lacs.

Quelle que soit la profondeur que nous donnions aux canaux du Saint-Laurent, il y aura toujours transbordement des navires des lacs à ceux des rivières. Dès lors, le canal Welland devrait être approfondi aussi tôt que possible, afin de permettre aux plus gros navires d'y descendre jusqu'au pont où la navigation fluviale commence. Le transbordement y sera toujours la règle, parce qu'il paie mieux. Un petit remorqueur peut remorquer sur la route du fleuve jusqu'à Montréal les cargaisons de deux gros propulseurs mises dans des barges. Employer au service fluvial des propulseurs aux machines puissantes, ce serait gaspiller la force motrice, ce serait confier à un homme l'ouvrage d'un enfant.

Il y a quelques années, lorsque mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie) était à la tête du gouvernement, il prit sagement des mesures pour que les deux entrées du canal fussent de suite construites pour une profondeur de 14 pieds. Pour augmenter maintenant la profondeur sur tout le parcours, entre les deux écluses de prise d'eau, il s'agirait d'exhausser les levées plutôt que d'abaisser le fond du canal. A l'époque où l'agrandissement du canal Welland faisait l'objet de débats, je résidais aux Etats-Unis; mais portant toujours le plus vif intérêt à sa navigation, j'adressai sur cette question une lettre à l'honorable M. Kirkpatrick, l'Orateur actuel; celui-ci en lut une partie que je trouve consignée comme suit dans les *Débats* de cette année-là :

Le canal Welland ne pourra jamais remplir son but tant que les plus gros navires, qui devraient descendre à Kingston, seront obligés de prendre la route de Buffalo; et il me paraît réellement malheureux que, avec l'expérience que nous avons en Canada, les améliorations qui viennent d'être commencées aient été délibérément tracées sur un modèle imparfait et insuffisant. J'ai toujours prétendu que tant que le bas du lac Ontario n'aura pas été fait pour Montréal ce que le bas du canal Erié est pour New-York, le grand point de transbordement des bateaux des lacs à ceux du canal et du fleuve, nous ne serons jamais en position de faire la concurrence avec Buffalo dans des conditions égales.

Je vois aussi, en parcourant quelques documents qui se rattachent au même sujet, que vers 1873, je crois, un grand nombre d'armateurs présentèrent au ministre des travaux publics de cette époque un mémoire dans lequel ils disaient :

Nous sommes pleinement convaincus que les péages sur le tonnage des navires et de leurs chargements qui passeront par le canal Welland avec un jaugage de 14 pieds d'eau, en plus de ceux qui passeraient si le jaugage était limité à 12 pieds seulement—seront plus que suffisants pour faire face à l'intérêt de 5 p. 100 et à un fonds d'amortissement de 1 p. 100 sur la somme, disons de \$1,000,000 ou plus, nécessaire pour creuser le canal et les ports à la profondeur désirée.

Le même mémoire ajoute que les expéditeurs et les armateurs seraient disposés à payer comme péages de canal pour un navire tirant 14 pieds d'eau, le double de ce qu'ils paieraient pour un navire dont le tirant serait limité à 12 pieds.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est précisément dans ce but que l'ancien gouvernement avait pris des mesures pour donner au canal Welland une profondeur de 14 pieds. Je sais que mon honorable ami avait l'intention de donner suite à ces mesures le plus tôt possible. Cela, cependant, met en question la sagesse de quelques-unes de ces dépenses immédiatement après débat.

M. SHANLY : Les dépenses sur d'autres points ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami a raison, et quant à moi, j'ai toujours pensé qu'il y avait là un appoint considérable, non pas seulement pour les motifs que mon honorable ami a fait connaître, mais encore parce que le commerce sait que les barges servent d'entrepôts flottants, ce à quoi les gros navires ne peuvent être affectés, excepté à grands frais. Il nous faut user de prudence avant de nous lancer dans la dépense de sommes considérables pour approfondir la route d'eau entre Kingston et Montréal, et c'est pour cela que je voulais savoir du ministre intérimaire des chemins de fer le coût probable des travaux et la détermination à laquelle le gouvernement en était venu, parce que, quoiqu'il y eut de bonnes raisons pour terminer les canaux de Cornwall et de Lachine, il ne peut y en avoir pour construire des écluses à 14 pieds de profondeur dans des endroits comme Williamburg.

M. MACKENZIE : L'approfondissement du canal Lachine devait s'étendre au port de Montréal.

M. SHANLY : Très vrai, et avec raison.

M. MACKENZIE : La nécessité d'une profondeur de 14 pieds d'eau n'était pas contestée. Je suis très heureux que mon honorable ami de Grenville ait exprimé son opinion sur l'inutilité d'agrandir les autres canaux pour le moment. Les écluses actuelles sont assez grandes pour les barges. Si nous avons à compter avec elles pour transporter de grandes quantités de grain, l'agrandissement de ces écluses

aux proportions du canal Welland, me paraît déplacé. Je regrette de ne pouvoir m'expliquer davantage.

M. VAIL : Les journaux ont annoncé, l'autre jour, que le gouvernement avait diminué les péages des canaux. Si cette nouvelle est vraie, elle a une immense importance au moment où des crédits considérables sont votés pour l'amélioration des canaux. Or, si nous devons faire, tous les ans, des dépenses pour ces canaux, et si nous devons abandonner les revenus que les péages nous rapportent, j'aimerais à savoir comment nous obtiendrons un équivalent de ces dépenses. Je n'ai aucun doute que l'amélioration des canaux augmentera le commerce dans une certaine mesure, mais en même temps il ne faut pas oublier qu'on nous avait promis, lorsque les crédits furent votés, que le pays recevrait un juste équivalent de son argent.

M. MACKENZIE : Je voudrais savoir du ministre s'il est décidé à commencer les travaux.

M. McCALLUM : Je suis surpris d'entendre les observations de l'honorable député de Digby. Si le gouvernement juge à propos de diminuer les péages afin d'attirer le commerce de l'Ouest par le Saint-Laurent, je suis certain que le pays en général y trouvera d'autres avantages. Je suis vieux, mais j'espère vivre encore assez longtemps pour voir le jour où les canaux du Canada feront des opérations beaucoup plus considérables qu'aujourd'hui. Et puis, il vous faut aussi étudier la question du chargement des grains à Kingston, service dont les frais devront être ajoutés à ceux du transport jusqu'à Montréal. Je crois que l'approfondissement du Saint-Laurent coûtera des sommes immenses, et nous devons réfléchir avant de nous engager dans cette dépense. Mais je suis sûr que le canal Welland doit être creusé jusqu'à 14 pieds, et puis nous devons exhausser les écluses depuis Thorold jusqu'au lac Ontario, ce qui pourrait être fait pour \$1,000,000 et terminé pour l'ouverture de la navigation en 1887. Je suis sûr que si le canal Welland est amélioré il paiera, que le gouvernement abolisse ou non les péages.

M. VAIL : On nous a dit et répété, en cette Chambre, lorsque ces crédits nous furent demandés, et lorsque nous demandions de modestes sommes pour les provinces maritimes, que ces dépenses affectées aux canaux nous seraient remises. Mais il n'en a rien été, et aujourd'hui on nous propose d'augmenter la dépense.

M. SHANLY : Cette question des péages sera plus vivement agitée d'année en année. Il est impossible de consulter les rapports sans reconnaître, quoique l'aveu soit humiliant, qu'après les dépenses considérables que nous avons faites, notre système de canaux est un fiasco. L'honorable député de Digby demande comment nous recevrons l'équivalent de notre argent si les péages sont abolis. Je dis que quand même les canaux nous apporteraient le trafic le plus considérable, les péages qui en résulteraient seraient encore la plus faible partie des avantages que le pays retirera des canaux. Voilà pourquoi je dis que, dans la condition actuelle des canaux,—et elle ne peut être plus mauvaise,—si nous pouvons accroître notre commerce en abolissant tout à fait les péages, moi pour un je suis fortement en faveur de cette abolition. C'est dans l'accroissement du commerce que le pays aura un équivalent des dépenses qu'il a faites.

M. VAIL : Le ministre voudra-t-il bien me dire quelle réduction a été faite dans les péages, et quelle est aujourd'hui leur proportion.

M. POPE : Ils sont maintenant de 2c. par tonneau; ils étaient de 20 auparavant.

Canal Murray..... \$170,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je voudrais avoir des renseignements complets au sujet de la condition des travaux sur le canal Murray. Cette entreprise publique de-

vrait être beaucoup plus avancée qu'elle ne l'est. La quantité de travaux à exécuter est comparativement petite, et je crois qu'une somme d'argent a été portée sous ce chef dans le budget, il y a quatre ans. Dans certaines sections du voisinage on est d'avis qu'une erreur a été commise dans le choix de la localité. Je désirerais savoir si l'honorable ministre a d'autres informations à ce sujet.

M. POPE: Je n'en ai pas. Le contrat a été adopté le 4 août 1882. Le prix en était de \$1,140,655. En 1884, \$286,100 ont été déboursés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quand l'entreprise doit-elle être terminée, aux termes du contrat ?

M. POPE: Je ne sais pas.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je croyais qu'elle devait l'être avant aujourd'hui. Combien de pieds d'eau ce canal aurait-il ?

M. PLATT: Les frais de dragage du port de Presqu'Île doivent-ils être payés à même ce crédit ?

M. POPE: Le dragage fait partie du contrat.

M. PLATT: Les entrepreneurs se sont-ils chargés de draguer le port, ou bien le gouvernement a-t-il adjugé le contrat aux entrepreneurs qui exécutent en ce moment les travaux ?

M. POPE: Le contrat a été donné pour tout l'ouvrage, y compris le dragage.

M. BOWELL: Les entrepreneurs de tout l'ouvrage ont cédé le dragage à M. Murray, de Sainte-Catherine. Le prix de l'entreprise n'est pas divisé. Le dragage du port va coûter de \$50,000 à \$75,000.

M. POPE: La profondeur d'eau requise est de 11 pieds. J'ai été informé par des personnes qui naviguent sur la baie de Quinté qu'elle n'admet pas une profondeur de plus de 10 pieds.

M. BOWELL: 12 pieds aux endroits les plus bas.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il est reconnu que, dans certaines saisons particulières, l'eau tombe beaucoup plus bas qu'au niveau moyen; et si le canal doit admettre une profondeur de 11 pieds, on doit faire en sorte que la navigation dans la baie excède cette profondeur.

M. POPE: Le rapport de l'ingénieur en chef dit qu'il y a une profondeur de 12 pieds dans la baie.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A-t-on fait quelque chose, dans ces dernières années, pour enlever les battures et les obstacles ?

M. BOWELL: Pas depuis sept ou huit ans. La baie a été sondée par un ingénieur pendant que la question était à l'étude. Il y a deux endroits où l'eau est basse: l'un à l'Île du Nègre, où se trouve un phare, et l'autre immédiatement en aval de Trenton. Mais la profondeur de l'eau, en ces endroits, était de 12 pieds.

M. PLATT: Le rapport de M. Page dit que onze pieds sont tout ce sur quoi on puisse compter sans encourir des dépenses considérables pour améliorer divers endroits de la baie, et M. Rubidge en dit autant.

M. BOWELL: C'est quand l'eau du lac est basse.

M. PLATT: Oui; actuellement il y a 12 ou 13 pieds. L'honorable ministre a-t-il quelque rapport sur les progrès de la construction, sur les obstacles qui ont été rencontrés dans l'avancement des travaux, et sait-il si le temps a défaut l'ouvrage exécuté par le département depuis quelques années? L'honorable monsieur aurait-il l'obligeance de me dire de quelle manière les paiements sont faits aux entrepreneurs en proportion des travaux exécutés, et comment il connaît le nombre de verges de matières enlevées ?

M. POPE: Je le connais par l'ingénieur.

Sir RICHARD CARTWRIGHT

M. FERGUSON (Welland): Cela se fait toujours au moyen des coupes avant que l'ouvrage soit exécuté, et après.

M. PLATT: Ce que je veux savoir, c'est si les entrepreneurs sont payés pour la quantité des excavations ou pour le nombre de verges de matières extraites.

M. POPE: On me dit que c'est pour les excavations que les entrepreneurs sont payés. C'est exactement comme pour tous les autres travaux; l'ingénieur fait des coupes, puis il mesure l'ouvrage.

M. PLATT: L'année dernière, il a été fait une certaine quantité d'excavations pour lesquelles une certaine somme fut payée. Ce printemps, on s'est aperçu que la moitié de ces creusages avaient besoin d'être refaits. Va-t-on payer deux fois pour cet ouvrage.

M. McCALLUM: Je suppose qu'il en est de celui-ci comme de tous les autres contrats; l'ingénieur fait ses sondages, et pendant que les travaux avancent, il mesure les excavations sur les chalans par les estimations mensuelles. Les éboulements sont, je présume, une question de dommages.

M. PLATT: Si les entrepreneurs sont payés pour recommencer le creusage à mesure que le sable s'éboule, il va nous coûter de \$3,000,000 à \$5,000,000, car le sable s'éboule très rapidement pendant l'hiver et au commencement du printemps—il y a quelquefois de 50 à 100 pieds cubes dans un seul éboulis. Je suggère que, vu ces circonstances, on fasse en sorte de protéger le canal contre l'introduction de ce sable mouvant et que le gouvernement s'informe immédiatement de la nature de l'ouvrage. On a parlé de la profondeur du canal; je demanderai à l'honorable ministre si on lui a représenté qu'une largeur de 80 pieds au fond et de 100 à la surface était suffisante ou non.

M. POPE: Je dois dire que nos deux ingénieurs ont fait rapport que le sable ne s'éboule pas. M. Page est d'opinion que le canal est assez large. M. Page et M. Rubidge disent, tous deux, qu'il ne doit pas être plus large. Naturellement, tout le monde aime un canal très large. En même temps, les ingénieurs font rapport que 80 pieds suffisent pour les opérations du canal.

M. PLATT: Nous ne savons pas ce que seront ces opérations, mais en lui donnant une largeur de 150 pieds, on empêcherait le sable de le remplir aussi rapidement. Ce canal a été le résultat de beaucoup d'agitation; mais les premiers promoteurs avaient, pour en demander la construction au gouvernement, plus de raisons que ceux qui ont insisté sur sa construction dans ces dernières années. L'honorable député de Grenville nous a dit que les dimensions des navires qui desservent le commerce ont tellement changé dans ces dernières années, que même un canal de 12 pieds de profondeur ne vaut rien aujourd'hui, comparativement. Dans son rapport de 1867, M. Page dit :

La principale raison que l'on fait valoir en faveur d'un canal devant relier le lac Ontario et la baie de Quinté, est l'avantage que le commerce devra en retirer par suite de ce que les navires des lacs pourront éviter les passages dangereux de la Longue-Pointe pendant les tempêtes en passant par les eaux comparativement calmes de la baie de Quinté. Pour s'assurer de cet avantage, la profondeur devrait être au moins égale à celle du canal Welland, dans lequel peuvent passer des navires tirant 10½ pieds d'eau; si bien que la profondeur que l'on peut utiliser dans la baie de Quinté ne serait que juste suffisante, puisque dans les plus basses eaux elle est de dix pieds et de onze dans les basses eaux ordinaires.

Eh bien, M. le Président, nous trouvons nécessaire de creuser le canal Welland à 14 pieds, ou 3 pieds de plus que le canal Murray. M. Page dit encore :

On observe que les considérations alléguées en faveur de cette entreprise sont d'une nature entièrement commerciale; mais bien qu'elles soient d'une haute importance, il est permis de douter que le canal, s'il est construit, donne jamais à la navigation générale des avantages suffisants pour justifier des dépenses aussi considérables.

Ces dépenses étaient de \$360,000, au lieu de \$1,265,000, comme aujourd'hui. A cause de ces circonstances et des

changements apportés dans la construction des navires qui font le service des lacs, il est important de ne rien faire qui amoindrisse les avantages comparativement petits qu'on attend de la construction de ce canal.

Pour ce qui est de la largeur, le canal est construit sans écluses, et on croit qu'il sera tenu ouvert par le courant d'eau allant d'une baie à l'autre; les ingénieurs croient qu'avec une largeur de 80 pieds ce courant ne sera pas suffisant, et si nous sommes obligés d'y avoir en permanence un dragueur pour tenir le canal en ordre ou à une profondeur suffisante pour les gros navires, les dépenses seront beaucoup plus considérables. Il est probable qu'à l'époque où les premiers promoteurs demandaient la construction de ce canal, ils auraient pu accommoder les trois cinquièmes des bâtiments qui faisaient la navigation du lac. Il est douteux qu'il puisse maintenant accommoder plus que les deux cinquièmes ou la moitié des navires de la classe que M. Page mentionne dans son rapport. Inutile de parler d'approfondir le canal si vous n'approfondissez pas une grande partie de la baie de Quinté. Je prétends que son utilité a été, dans une large mesure, détruite par la route que le gouvernement a cru devoir choisir.

Je ne veux pas prolonger le débat, mais je désirerais que la Chambre fût informée de la nature du rapport sur lequel le gouvernement a basé sa décision au sujet de la route. On a beaucoup parlé ces jours derniers de la liberté que des membres de cette Chambre ont prise de critiquer les actes et les rapports des ingénieurs du gouvernement. Je ne veux pas critiquer les actes et les rapports de l'ingénieur qui a fait la dernière étude hydrographique, mais je tiens à dire que les représentations qui ont été faites dans l'arrêté du conseil du 23 mai 1882 et d'après lesquelles la route actuelle du canal Murray fut acceptée, étaient appuyées sur le rapport de M. Rubidge. Une étude antérieure avait été faite par M. Page, et je désire signaler quelques-unes des contradictions que ce rapport contient. En faisant sa recommandation au conseil, le 23 mai 1882, le ministre dit :

Qu'il ressort du dit rapport que des endroits examinés dans le but d'établir un port d'entrée par le lac Ontario, spécialement des localités connues sous les noms de baie Weller et Presqu'île, cette dernière offre le port le plus commode et le meilleur qu'il y ait sur la côte, car il contient un excellent mouillage et permet à un grand nombre de navires de se mettre à l'abri de tous les vents; de plus, que la route qui a ce port à son terminus occidental, est celle qui répond le mieux aux besoins d'une navigation fluviale étendue.

Or, voici le passage du rapport de M. Rubidge sur lequel, je crois, cette recommandation est fondée.

Et le fait qu'elle est plus longue que la route n° 2 ne doit pas être considéré comme un obstacle sérieux, attendu que l'excédant de distance entre la baie et le lac Ontario se trouve dans le port de Presqu'île, qui est entouré de terres.

Parlant du même endroit, M. Page, l'ingénieur en chef, dit :

Quand même le chenal du havre de Presqu'île serait fait, les difficultés inévitables qu'y trouverait la navigation s'opposeraient toujours à l'adoption de la route n° 1.

Voilà donc deux ingénieurs qui sont en parfaite contradiction sur la nature du havre de Presqu'île. Sur ce même sujet, M. Rubidge dit :

Les gros propulseurs qui cherchent un abri ont l'habitude de jeter l'ancre au large du phare de Calf-Pasture. Un bateau qui descend le lac et désire entrer dans le havre de Presqu'île par le nouveau chenal doit modifier sa course d'environ 100.

Voyons maintenant ce que dit à cet égard M. Page, qui est, je crois, un ingénieur d'une égale habileté :

Avant de se mettre en ligne avec les phares intérieurs, le navire qui s'approche de Presqu'île pour entrer dans le havre doit changer sa course d'au moins 270 degrés, ce qui, avec certains vents, est tout à fait impraticable. Une fois en ligne avec Salt-Point, la course doit être changée de nouveau dans la direction nord-ouest, afin d'éviter la batture de Calf-Pasture, pour entrer dans le havre; de fait, le passage pour arriver à l'entrée, la sinuosité et la largeur insuffisante du chenal sont considérés par les maîtres de navires comme autant d'obstacles à ce qu'il soit utilisé soit comme havre de refuge soit pour des fins de commerce.

M. McCALLUM : Quelle est la date de ces rapports ?

M. PLATT : Le rapport de M. Page a été fait en 1867, et celui de M. Rubidge dans l'automne de 1881. On me dira probablement que certains changements ont été opérés; le principal argument, c'est que l'entrée de la baie Weller est un chenal susceptible d'être modifié; mais M. Rubidge prouve que l'entrée de Presqu'île l'est aussi.

M. BOWELL : Non, il ne le prouve pas.

M. PLATT : Oui, et je vais vous le faire voir. Le ministre représente :

Que la longueur totale du chenal proprement dit *viâ* la baie Weller est de 4 milles 660 pieds, tandis que la longueur *viâ* Presqu'île est de 6 milles 660 pieds, soit une différence de 2 milles en faveur de la baie Weller, sous le rapport de la distance. Cette différence, cependant, n'est pas importante, attendu que l'excédent par la route de Presqu'île se trouve dans le havre entouré de terres de cette dernière localité.

Et, voici un rapport—peu importe sa date—dans lequel M. Rubidge dit :

Une comparaison des distances depuis un point dans le lac (savoir, E. S. E. $\frac{1}{2}$ E., à un demi-mille du phare principal), lequel peut être considéré comme commun à la navigation du havre de Presqu'île et de la baie Weller, fait voir que la longueur depuis ce point, *viâ* la baie Weller, jusqu'à la baie de Quinté, est de 7.37 milles, tandis que celle *viâ* le havre de Presqu'île est de 9.81 milles, soit une différence de 2.44 milles (ou 25 pour 100) en faveur de la baie Weller.

Maintenant, que dit M. Page? Voyons :

Une comparaison des distances depuis un point dans le lac, lequel peut être considéré comme commun à la navigation du havre de Presqu'île et de la baie Weller, fait voir que la longueur depuis ce point *viâ* le havre et la route n° 1 jusqu'à la baie de Quinté, serait au moins deux fois plus grande que celle *viâ* la baie Weller jusqu'au point de départ de la route n° 2 ou 3.

La baie Weller, cependant, est en ligne directe, et ses eaux ont la profondeur voulue, tandis que l'entrée de la route n° 1 se trouve tout à fait en dehors de cette ligne et que l'on ne peut y arriver que par un chenal tortueux qu'il faudrait draguer dans le havre de Presqu'île. Ce qui reste donc à faire serait de comparer la distance depuis l'embouchure du havre jusqu'à la baie de Quinté (route n° 1) à celle depuis les entrées de la baie Weller jusqu'à la baie de Quinté pour les n° 2 et 3, et cette comparaison ferait voir que la longueur de la première route est d'au moins trois fois plus grande que celle des deux autres.

Voilà donc contredites d'une manière formelle les représentations faites par le ministre quand il a saisi le conseil de la question. Il dit au conseil que le prix de revient d'un canal de 80 pieds de longueur *viâ* Presqu'île serait de \$721,000, et que celui d'un canal du même genre *viâ* la baie Weller serait de \$1,229,000. Nous voyons qu'une erreur avait été déjà commise dans l'estimation, car le conseil décida pour un canal qui devait coûter \$721,000, tandis que l'estimation actuelle est de \$1,260,000,—comparaison faite avec le prix de revient du canal de la baie Weller, qui était porté à \$1,229,000. L'évaluation de M. Page pour ce canal était de \$860,000, et le gouvernement devait avoir ce rapport devant lui quand il a fait son choix; je me contente de faire observer que dans une question de frais, le conseil a reçu des représentations que les faits ne justifiaient pas. Voici les représentations que le ministre a faites au conseil :—

Que relativement à la route de la baie Weller, il paraît être acquis, d'après la preuve obtenue, que le chenal qui traverse la barre en cet endroit est mouvant, et qu'on ne saurait compter sur sa position ou sa direction après une tempête; aussi, que si le havre offre un bon terrain d'ancrage et une eau profonde, il ne donne aucune abri contre les grosses mers que les coups de vent d'ouest et de sud-ouest envoient du lac.

Je crois que le rapport de M. Rubidge justifie ces observations relativement à la baie; mais M. Page, dans son rapport, dit de la baie Weller :

En 1857, cette ouverture (parlant de l'ouverture dans la baie Weller) est représentée comme étant d'une largeur de 100 verges, avec un chenal de 150 pieds de large, et 14 pieds de profondeur, et en 1861 le chenal paraît avoir été de 200 pieds de largeur et de 14 bons pieds de profondeur. On verra ainsi que depuis la date de la première ouverture, le chenal a continué à s'élargir.

M. Rubidge dit :

Il est probable que cette barre puisse continuer à augmenter au point que les bords se réunissent en face de la baie; dans lequel cas la baie de Weller deviendra, encore une fois, une lagune.

Ici, on se plaint du sable mouvant qui s'accumule à l'entrée, de manière à la rendre impraticable, lorsque l'ingénieur en chef nous dit que la profondeur est de 14 pieds, et que le canal s'est élargi.

M. BOWELL: Cela n'est pas causé par l'action des eaux? L'entrée de la baie Weller n'est-elle pas obstruée par l'action des vagues et du sable mouvant.

M. PLATT: Je n'ai rien appris à ce sujet.

M. COCHRANE: Pourquoi voulez-vous faire changer les phares.

M. PLATT: Je vous répondrai de suite là-dessus. Pour ce qui regarde les sables mouvants, voici ce que dit l'ingénieur en chef:

D'après ce que l'on peut constater pour ce qui regarde la ligne originale de la baie et l'écueil, il paraît que l'action du lac a été de transporter du sable, dont il est composé, de l'endroit où il était d'abord, de manière à accroître la largeur du rivage, sans empiéter sensiblement sur l'étendue de la baie.

Le fait que le sable n'a nullement jusqu'à présent été déposé dans la baie, est évident par la nature du fond, consistant d'argile, sans aucune couche de sable par-dessus.

Ce sont là les remarques de M. Rubidge, concernant l'action des eaux:

Par ceci on verra que l'action du lac a été d'entraîner les matières dont le sol est composé et d'en déposer une bonne partie dans l'eau profonde, en deçà de la barre où les navires autrefois mouillaient à l'aise, en augmentant ainsi considérablement la largeur, au préjudice de l'étendue de la baie.

Le sable n'empiète pas sur la baie. N'importe quel homme expérimenté qui s'est avisé de prendre la sonde, a en vain cherché à y trouver des couches de sable. Ainsi nous voyons que l'ingénieur en chef, M. Page, contredit M. Rubidge sur cette importante question. On m'a informé que le canal ne se rétrécit pas, et qu'il y a actuellement un canal d'un quart de mille de large et d'une profondeur de seize pieds d'eau. Ceci ne dénote pas un rétrécissement considérable. En autant que le changement dans la direction du canal est concerné, ces phares n'ont jamais été bâtis en ligne droite avec les endroits les plus profonds du canal. Dire que le canal n'est pas à présent tel qu'on peut le désirer n'est pas un argument, parce qu'on pourrait le rendre tel, en le creusant quelque peu, ou en changeant les phares de place. Une dépense beaucoup moindre que le coût du creusement de Presqu'île, tiendrait le canal de la baie de Weller constamment ouvert et en ligne droite avec les phares. J'espère que l'honorable ministre des douanes, qui connaît si bien ces lignes de phares, prendra note de ceci et verra à ce qu'un été ne se passe avant que ces phares ne soient ce qu'ils doivent être. J'ai simplement essayé de démontrer que le gouvernement, dans le choix de la route, a choisi une route plus longue, une route dans laquelle nous trouvons une grande difficulté, ou égard à son entrée difficile et dont le coût de construction menace de devenir beaucoup plus considérable qu'il ne l'aurait été par l'autre route.

Nous connaissons par le rapport des ingénieurs que l'autre route est plus courte à un port aussi bon et d'un accès plus facile, que le port de Presqu'île. Les marins des lacs ont décidé, presque unanimement, que le port de la baie Weller est le meilleur, et qu'ils ne se serviraient que rarement du port de Presqu'île. La différence entre les rapports des divers ingénieurs dont j'ai parlé dans cette Chambre, a été rendue plus évidente par le rapport que M. Page a fait sur celui de M. Rubidge. Il semble que le gouvernement ait décidé en faveur de la route du canal Murray en s'appuyant sur le rapport de M. Rubidge, sans aucune considération pour le rapport de M. Page. Le rapport de M. Rubidge n'a pas été soumis à M. Page avant que le gouvernement eût passé un ordre en conseil en faveur de la route de Presqu'île. Alors, avant que le contrat fut passé, M. Page examina le rapport de M. Rubidge et envoya le mémoire suivant au gouvernement:

M. PLATT

OTTAWA, 6 juillet 1884.

La soumission la plus basse est marquée L, et la plus haute est marquée G; comme dans la plupart des cas, la soumission la plus basse est, je crois, considérablement au-dessous de la vraie valeur de l'ouvrage, et la plus haute est probablement autant au-dessus de cette même valeur. En un mot, il est permis de croire que, en prenant la moyenne entre la plus basse et la plus haute de ces soumissions, un entrepreneur pourrait exécuter l'ouvrage d'une manière satisfaisante, et la valeur du profit serait encore appréciable. Mais quoiqu'il y ait plusieurs raisons de croire que la soumission la plus basse soit au-dessous de la valeur de l'ouvrage, elle est néanmoins 75 pour 100 plus élevée qu'elle ne l'était dans le rapport de M. Rubidge, et dans l'ordre de l'honorable Conseil privé, daté du 28 de mai dernier.

Soumission L, se montant à.....	\$1,140,625
A laquelle il faut ajouter les articles suivants:—	
Constructions des ponts.....	35,000
Dommages des terres.....	10,000
Surintendance et dépenses contingentes....	75,000
	<hr/>
	\$1,260,625

L'estimation de M. T. S. Rubidge est..... \$721,000

Ceci fut considéré comme propre à attirer l'attention sur cette matière de la manière rapportée plus haut, pour la bonne raison que l'un des traits principaux du coût avait été représenté d'une manière tout à fait erronée, résultat qui seul pourrait laisser croire que les autres questions d'importance eussent pu être également surveillées avec peut d'attention.

Voici un commentaire du rapport de M. Rubidge, que le gouvernement aurait dû prendre en considération; et, l'eût-il considéré, il eût choisi une route différente de celle qu'il a choisie. M. Page commence par faire voir que M. Rubidge n'estime qu'à \$721,000 ce qui devrait être estimé à \$1,260,000. Lorsqu'on lui demanda d'expliquer comment il se faisait que les soumissions dépassaient tant l'estimation qu'il avait faite dans son rapport, il s'expliqua en disant qu'il n'avait rien calculé pour la maçonnerie à pierre perdue et le cailloutés, etc. Le rapport de M. Rubidge, d'un bout à l'autre, semble n'être qu'un argument serré en faveur de la route de Presqu'île, comme s'il eût commencé parfaitement bien résolu de faire tomber le choix sur cette route. M. Page, je crois, partage aussi cette opinion. Je comprends que M. Page n'ait jamais sanctionné le rapport de M. Rubidge, et qu'il ait dit à des gens pratiques qu'il ne le sanctionnerait jamais; que la baie Presqu'île était d'un accès difficile; que ce port coûterait fort cher, et que la difficulté de l'entrée empêcherait les navires d'y aborder. On a beaucoup parlé des sables qui sont charriés dans la baie Weller, mais je demanderai ce qu'on dit touchant le port Presqu'île? Ce port n'a-t-il pas changé? L'entrée de ce port est-il ce qu'il était il y a quelques années? M. Rubidge dit non. Il dit:

Cette partie de la grève sur la terre ferme qui s'étend vers l'ouest depuis les bancs de sables mentionnés plus haut comme étant disparus depuis 1861, a probablement été balayée par le courant (qui circule vers l'ouest) depuis l'entrée du port aux bateaux jusqu'au banc de la pointe aux Battures, vu que le premier est maintenant ferme et que la pointe aux Battures semble reculer vers le nord-ouest sur la barre. L'ancien canal ou passage du Port Presqu'île entre le Middle Ground et les bancs de la pointe aux Battures paraît aussi s'obstruer avec des bancs de sable et devient plus étroit qu'auparavant. Ce canal est maintenant au nord de la ligne des phares de la pointe aux Battures, qui conduisait autrefois à travers le passage, tandis qu'il est augmenté en profondeur et en largeur, au nord et à l'est de Salt Point.

Voici la description de ce chenal, magnifiquement variable, qu'offre le changement du canal. C'est la route choisie à cause de la durée qu'elle promet, tandis que l'autre est abandonnée à cause des sables mouvants qu'elle parcourt.

M. PAINTE: Je me lève sur une question d'ordre. Je crois que ce discours est trop long, et je demande votre décision sur ce point.

M. PLATT: Je suis sur le point de mettre fin à mes remarques, lesquelles auraient dû être faites, il y a deux ans.

M. BOWELL: Elles ont été faites.

M. PLATT: Elles n'ont jamais été faites depuis que le choix a été arrêté, et les honorables messieurs n'ont aucune idée de l'opinion qui existe chez les navigateurs et les marins du lac Ontario touchant ce choix.

M. BOWELL: Quelle route M. Page a-t-il recommandée ?

M. PLATT: Il a recommandé une route de la baie de Quinté à la baie de Weller. Je tiens à dire à la Chambre que des instances énergiques ont été faites pour amener le gouvernement à choisir une route plus propice. Des pétitions pour et contre sont parvenues au gouvernement; les délégations arrivèrent; on expédia des mémoires, et un ami des honorables messieurs de la droite prit les noms du propriétaire, du maître et du second de chaque vaisseau qu'il put trouver navigant sur le lac; tous parlèrent unanimement en faveur de la route de la baie Weller; mais nous ne pûmes pas même obtenir une exploration de la route, quoiqu'elle fût beaucoup moins coûteuse que celle proposée par M. Page. Nous découvrîmes ce que nous croyions une route préférable à celle proposée par M. Page, mais nous ne pûmes amener le gouvernement à ordonner une exploration. Je vais vous faire connaître la raison pour laquelle, je pense, le gouvernement a évité la baie de Weller. Voici une lettre écrite de Brighton et adressée à sir Charles Tupper :

BRIGHTON, 20 mars 1882.

MON CHEF MONSIEUR,

Nous venons d'être informés par une autorité compétente que le célèbre George W. McMullen demeure dans la ville de Trenton, et a amené le conseil municipal de cette ville à convoquer une assemblée spéciale ce soir pour nommer une députation à Ottawa pour s'opposer à la route du canal Murray par Presqu'île.

Les Frères McMullen viennent justement d'acheter un lot de terre considérable sur le côté est de la baie de Weller, et ils désirent avoir un canal qui entre dans la baie, dans le voisinage de leur propriété, dans le but de donner du prix à leur domaine.

J'inclus sous ce pli un plan dressé à la hâte des terres des McMullen et de l'endroit où ils aimeraient à avoir le dit canal entrer dans la baie de Weller.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très-obéissant,

THOMAS WEBB.

M. COCHRANE: Un de vos partisans.

M. BOWELL: Un chef grit.

M. PLATT: Cela montre que M. Webb étant intéressé dans la route de Presqu'île, pensait que la seule chose qu'il avait à faire était de mettre en évidence le nom de McMullen devant le gouvernement, et qu'il n'y avait pas de danger que cette route fût choisie. Je ne donne pas de blâme au gouvernement, mais ceci donne lieu à la conjecture que la baie Weller fut abandonnée par le gouvernement dans la crainte qu'il n'advint qu'un individu du nom de McMullen pût tirer avantage de son action. Je crois que le soupçon est bien fondé, puisque l'on a tant fait pour réduire au minimum les avantages devant apparemment découler de la construction de ce canal. J'espère que le gouvernement verra à ce que la largeur soit ce qu'elle devrait être et à ce que les côtes soient pleinement protégées. Si le tout est complété suivant le contrat, les probabilités sont que le canal deviendra un fossé inutile, et que les dépenses seront de l'argent jeté à l'eau.

M. McCALLUM: Mon honorable ami dit qu'il devrait avoir fait ce discours il y a deux ou trois ans. Je regrette qu'il ne l'ait pas fait avant que le gouvernement ait encouru ces dépenses. Je demanderai si cette dépense sera d'un grand avantage au pays, mais je sais que tous les habitants du comté de l'honorable monsieur ont insisté auprès du gouvernement, disant que ce comté avait une réclamation bien fondée par le fait que certains terrains, ont été mis de côté depuis longtemps en vue de la construction de ce canal. Je n'ai pas de doute que l'honorable monsieur a imposé cela au gouvernement; mais maintenant il dit qu'il aurait dû l'avertir il y a longtemps. Maintenant que le gouvernement a pris une décision et qu'il a commencé l'ouvrage, il blâme et l'ouvrage et l'ingénieur, et vous penseriez que l'honorable député connaît plus que tous les ingénieurs du pays. Il dit que le canal Murray devrait être de 100 pieds de large. Quels vaisseaux, pense-t-il, entreraient dans ce canal? Cela dépend de la pente des rives, si le sable glissera ou non dans

le canal. S'il est opposé à toute dépense d'argent pour le canal Murray, il devra proposer un vote de non-confiance envers le gouvernement.

Je ne pense pas qu'il y aura un grand bénéfice en ceci, mais le canal a été entrepris, et il n'est pas satisfait parce que cela n'est pas allé tel qu'il le désirait. Dans les meilleurs canaux faits à travers les sables, le sable déboulera dedans; mais des moyens ont été pris pour retenir le sable en d'autres canaux, le canal de la baie Burlington, par exemple. Dès qu'il s'aperçoit que le gouvernement a approuvé la construction de ce canal dans les intérêts de son comté, il réprimande le gouvernement pour cette dépense inutile. Je m'accorde avec lui; et s'il propose une motion condamnant cette dépense, je ne sais pas si je ne voterai pas avec lui; mais ceci a été demandé fortement par ses propres partisans, et, dans chaque parlement, par tous les députés du comté de Prince-Edouard et des comtés environnants, et il dit maintenant que les navigateurs de cette province demandent une autre route. Si je suis bien renseigné, ce nommé McMullen envoya un homme sur les lieux et lui paya ses dépenses pour amener les propriétaires de navires à recommander une certaine route. Quel droit avait le gouvernement de dépenser les deniers publics s'il n'eût pas pensé que les comtés avoisinant ces travaux avaient des titres auprès du gouvernement pour l'argent affecté à la construction de ce canal. Je crois que c'était la manière raisonnable à suivre pour construire ce canal.

M. PLATT: Je n'ai pas blâmé le gouvernement pour avoir dépensé de l'argent en cette partie particulière du pays, j'ai dit seulement qu'il y avait là un avantage incertain et que le gouvernement devrait être sur ses gardes. Je crois que le gouvernement a fait une faute énorme quand il a choisi la route actuelle, et j'ai entendu plusieurs plaintes de la part des propriétaires de vaisseaux. Si le canal était bon et utile où il est, il serait aussi avantageux à mon comté qu'il était alors. Nous sommes affligés parce que le moindre avantage possible en découlera, surtout, à cause de la direction qu'il a prise.

M. BOWELL: Depuis que je suis au parlement nous n'avons jamais manqué d'avoir un débat annuel sur ce sujet. Après l'affectation d'une somme dans les estimations pour l'exploration, et après que les ingénieurs eurent faits leurs rapports, le ministre des chemins de fer et canaux recommanda cette route comme étant la meilleure et la plus économique. Si mon honorable ami eût pris la peine de référer aux procès-verbaux, il aurait fait un plaidoyer plus fort en faveur de la route adoptée que celui qu'il a fait en faveur de ses routes favorites. Mon honorable ami aurait pu retourner 85 ou 100 ans en arrière, et aurait trouvé des rapports sur le sujet, et il aurait dit plus vrai s'il eût dit que M. Page n'avait jamais fait ses rapports d'après un examen personnel des explorations de ce canal. Je ne puis parler positivement, mais je crois que M. Page a fait généralement son rapport d'après les rapports des autres ingénieurs. Depuis 1854, M. Page a toujours rapporté, ou plutôt a toujours démontré les désavantages qui découleraient du choix de la route de la baie de Weller; et si mon honorable ami n'a pas vu ce rapport, il le trouvera dans la collection générale des rapports sur ce sujet. Chacun de ces rapports diffère quant au coût, qu'ils estiment de £40,000 à \$1,000,000. J'ai pris la peine de parcourir tous ces rapports, et je me suis aperçu que jamais M. Page ne s'est prononcé en faveur de la route que mon honorable ami préfère. Le seul rapport dans lequel il ait jamais fait une recommandation est celui de l'entrée par "Stoneburg Cove". En adoptant cette route, on aurait parcouru la même portion du pays que celle parcourue par le présent canal. Maintenant, quant au sable mouvant, le département est d'avis qu'il n'y en a pas. J'ai parcouru tout ces endroits moi-même, et quoique je ne sois pas un juge en ces matières, j'en suis venu à la conclusion

que puisqu'il y a des centaines et des milliers de tonnes de matières, qui sont extraites du fond et des côtés de ce canal, et amoncelées sur les bords, si ces matières étaient de la nature du sable mouvant, la pression de leur propre poids les feraient tomber dans le fond; mais il n'y a jamais eu d'éboulement comme l'a mentionné mon honorable ami; en enlevant ces matériaux, ils poussaient la machine à creuser près des bords, enlevant des matières du fond, autant que possible en dessous de la rive, et ils faisaient cela intentionnellement, afin que les bords tombent dedans. Je ne crois pas que le gouvernement ait jamais considéré la question au point de vue de l'avantage ou du désavantage qui pourrait en résulter pour M. McMullen. Si l'honorable monsieur voulait prendre la peine d'aller voir aux liasses de l'Ontario, de Belleville, il trouverait une longue lettre de M. George McMullen, affirmant positivement qu'il était d'un bien plus grand avantage pour eux personnellement d'avoir le canal là où il est qu'il n'aurait été s'il eut pris l'autre direction dont l'honorable monsieur parle. Quand il dit que le chenal a été détourné dans un but préjudiciable aux intérêts pécuniaires de ces personnes, il ne pouvait pas avoir vu la lettre.

M. PLATT: J'ai lu la lettre.

M. BOWELL: Alors vous ne pouvez pas loyalement être arrivé à la conclusion qu'on a fait dévier le chenal de cette direction dans le but de faire dommage à ces personnes. Le fait est que le gouvernement a obtenu les plus entiers renseignements avant de faire aucun choix, et sur le rapport de ses ingénieurs il a choisi la route actuelle. Je suis convaincu que le temps démontrera que la conduite du gouvernement est correcte, d'avoir pris la route de la baie de Weller. Le chenal favori de l'honorable monsieur va se comblant, s'altérant au point que les phares devront être changés pour donner accès dans la baie de Weller avec certaines probabilités de sûreté aux vaisseaux. J'ai attiré l'attention du ministre de la marine et des pêcheries sur ce sujet l'autre jour, et il promit de s'en occuper. Je me rappelle qu'une partie de ce chenal servait de poste de pêcheurs, et qu'il y a quelques années les gens faisaient le roulage du port Presqu'Île aux postes des pêcheries. Cela a été enlevé depuis. Ce dépôt est allé dans une autre partie de la baie, mais il est à se reformer de la même manière. Quelque bon jour, sans doute, l'honorable monsieur retrouvera reformés les mêmes amas de sable qui existaient quand lui et moi nous étions enfants. En autant que la navigation dans le chenal du port Presqu'Île est concernée, ce chenal n'est pas aujourd'hui où il était quand les explorations premières ont été faites.

Une forte somme d'argent a été employée par l'ex-gouverneur à creuser et agrandir ce chenal. L'entrée du port à cet endroit est plutôt pierreuse que sablonneuse. Quand ce gravois sera enlevé le chenal restera toujours libre.

M. COCHRANE: J'ai lu les rapports et je pense que ce travail sera à sa place convenable. Je diffère entièrement d'opinion avec l'honorable député de Prince-Edouard. Je suis bien convaincu que les canaux ne peuvent payer; mais la question est de savoir si ce canal doit être avantageux au commerce du pays. J'aimerais à savoir pourquoi ce canal ne serait pas favorable au commerce, quand nous savons que la côte du Prince-Edouard est la plus dangereuse d'Ontario. Il y a sur cette côte plus de naufrages que sur toutes les autres côtes d'Ontario, réunies. Si les gros vaisseaux viennent sur le canal, descendent jusqu'au port Presqu'Île et la baie de Quinté, et évitent la côte de Prince-Edouard, pourquoi le commerce n'en bénéficierait-il pas. Je ne serais pas surpris du tout si plus tard le point de départ de la navigation du Saint-Laurent était au port Presqu'Île. Je ne comprends pas pourquoi nous ne pourrions pas charger des barges aussi bien là qu'à Kingston. Quand l'atmosphère est chargée, les gros vaisseaux chargés de grains peuvent passer dans le canal jusqu'au port Presqu'Île, et là décharger dans

M. BOWELL

des barges. Je me rappelle parfaitement bien que l'endroit où est maintenant le chenal était un côté de pêcheries. Les rapports des ingénieurs indiquent une barre de sable mouvant et que les phares sont maintenant hors de la vue à la baie de Weller. Le chenal est complètement changé; aussi, si la ligne des phares était comme auparavant, les vaisseaux viendraient se heurter contre terre. Le chenal ne change pas maintenant. Il fut creusé en 1871, est devenu plus large, et doit maintenant être regardé comme stable. Tout ce que nous avons à faire, c'est de changer la direction du chenal pour en faire un des meilleurs ports du lac Ontario. Ce canal doit être d'un grand secours au transport des marchandises du pays, et s'il ne paie pas directement il nous indemnise indirectement par le commerce. L'honorable député de Prince-Edouard a cité les rapports des ingénieurs relatifs au projet de la baie de Weller, mais il n'a pas dit au comité que si ce projet avait été adopté, l'eau de la baie de Weller aurait tellement augmenté qu'elle aurait agi comme un torrent et aurait emporté les travaux du canal, hormis qu'il fût maîtrisé par des écluses.

Le comité se lève, et à six heures l'Orateur laisse le fauteuil.

Séance du Soir.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Réparations, etc.—Ports et glissoires..... \$8,700.

Sir HECTOR LANGEVIN: Il y a une réduction de \$2,250. Les réparations sur le rivièrè Ottawa sont de \$5,000 moins que d'habitude.

Dépenses des lignes télégraphiques, aériennes
et sous-marines..... \$23,250.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'étendue des câbles et des lignes télégraphiques est maintenant plus considérable qu'autrefois, et le service a nécessairement été augmenté. Cependant le total est moindre. Le montant des réparations en 1884-85 était de \$31,900, et pour cette année \$33,200. L'augmentation est exactement pour la même raison.

Lignes télégraphiques, C.B \$34,500.

M. MILLS: Quelle est la cause de la réduction.

Sir HECTOR LANGEVIN: Il y a une réduction de \$3,000. Nous nous attendons, en changeant une certaine partie de la ligne, d'effectuer une réduction dans le service, en employant pour une partie de cette distance une ligne télégraphique du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. MILLS: Quel est le service de cette ligne?

Sir HECTOR LANGEVIN: Un surintendant de district et 32 télégraphistes et assistants.

M. MILLS: Quel montant est pour le service et combien pour réparations, etc.?

Sir HECTOR LANGEVIN: Service, \$21,200; réparations, \$13,300.

Télégraphe et service des signaux généralement..... \$9,500.

M. WELDON: Je voudrais quelques informations sur cet item.

Sir HECTOR LANGEVIN: Ceci couvre les bureaux du quartier général, et les dépenses de voyage, le salaire du surintendant, et ses dépenses de voyage, papeterie, et dépenses imprévues relatives au service du télégraphe et du téléphone.

M. VAIL: Y a-t-il eu quelque décision relative au prolongement du câble à l'Île au Sable?

Sir HECTOR LANGEVIN : Ceci est dans le département du ministre de la marine et des pêcheries, qui n'est pas à son siège dans le moment. Le coût sera considérable, mais je crois qu'un service téléphonique a été établi entre deux ou trois points dans l'île, de sorte qu'on peut communiquer de cette manière.

M. WELDON : Il importe, non seulement aux intérêts du Canada, mais encore aux intérêts de la mère-patrie et des Etats-Unis, que cette ligne soit établie, et j'espère que si des représentations étaient faites à ces contrées, elles coopéreraient aux travaux, et ce serait le moyen de sauver et la vie et la propriété.

M. McLEBLAN : Je dois dire que nous considérons le coût trop onéreux pour que cela soit entrepris à présent ; mais un bateau a été placé là comme moyen de communication pour le présent.

M. VAIL : Je remarque que le montant du service est le même que l'année dernière, de sorte que je crains que le ministre des travaux publics ne se soit pas occupé de la pétition que je lui ai envoyée demandant une ligne télégraphique à Wesport et à l'île aux Églantiers, laquelle est indispensable. On ne peut communiquer que par terre aujourd'hui, la distance de 40 ou 50 milles. Je suis sûr qu'il n'y aura pas de perte dans le revenu, vu que les recettes couvriront complètement les intérêts.

Sir HECTOR LANGEVIN : J'ai peur que ce montant ne soit pas couvert. Copendant les estimations supplémentaires, je l'espère, seront présentées au commencement de la semaine prochaine, et l'honorable monsieur pourra voir ce qu'elles contiennent.

M. VAIL : Je crois que le ministre sait ce qu'il y a dedans.

Sir HECTOR LANGEVIN : Bien, je crois connaître quelque chose là-dessus et peut-être que mon honorable ami peut dire d'après mon rire si cet item y est ou non.

M. VAIL : Je puis seulement juger d'après le passé. J'ai vu l'honorable monsieur sourire avant, mais il n'y a pas eu grand'chose dans les estimations pour montrer que cela vaut quelque chose. S'il me donnait une idée que cela entrera dans les estimations supplémentaires, je serais satisfait pour le présent.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur verra que je dois apprendre par expérience. Un ministre a souri une fois, et cela a coûté bien cher au pays.

Agent et dépenses imprévues—Colombie Anglaise....\$4,000

M. VAIL : Quels sont ces dépenses imprévues ? Il me semble qu'il y a une grande quantité de crédits pour la Colombie Anglaise.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne crois pas que mes honorables amis de la Colombie trouvent qu'il y en a beaucoup. Les items sont : Salaire payé à M. Trutch par mon département, \$600 ; le comptable de M. Macdonald, \$1,200 ; l'ingénieur, payé en partie par mon département et en partie par le département des chemins de fer, \$360 ; le messenger, \$400 ; papeterie, \$200 ; le chauffage, \$200 ; annonces, etc., \$200 ; les frais de voyage et les dépenses imprévues du bureau, \$840.

M. WELDON : Est-ce là la seule charge que remplisse M. Trutch ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Il est l'agent du Canada là.

M. MILLS : L'honorable ministre connaît-il le montant total du salaire que M. Trutch reçoit. Je crois qu'il tient plusieurs bureaux.

Sir HECTOR LANGEVIN : Il est, en premier lieu, un pensionnaire, en vertu de l'acte de la confédération. En sus de cela, il reçoit, je pense, \$1,200 comme agent du Canada, et \$600 pour les services qu'il rend à mon

département, de temps à autre. Naturellement, si je n'avais pas ses services, je serais obligé d'employer un ingénieur au plein prix, ce qui nous coûterait beaucoup plus. Je pense que c'est là un arrangement aussi économique qu'on puisse avoir. Naturellement, quand les travaux du chemin de fer seront terminés, il est plus que probable qu'il faudra faire quelque autre arrangement.

M. BAKER (Victoria) : Je crois qu'on épargne dans ce département à peu près \$1,500. L'ingénieur dirigeant recevait, un temps, \$2,100 ou \$2,200, tandis que M. Trutch reçoit \$900 pour la même somme de travail.

M. BLAKE : Combien M. Trutch reçoit-il en tout ?

M. BAKER : Je crois que c'est environ \$5,000, et \$5 par jour quand il voyage.

Service postal—montant requis.... \$2,651,837.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable directeur général des postes va-t-il établir quelque autre bureau d'Ontario, à part celui de Brantford, en bureau de cité, cette année ?

M. CARLING : Pas cette année.

M. MILLS : Peut-être l'honorable monsieur pourrait nous dire, généralement, quelles sont les augmentations. Je suppose que c'est pour établir de nouveaux bureaux ?

M. CARLING : Oui ; il y a de nouvelles lignes postales d'établies dans les différentes provinces, soit par le chemin de fer ou par le courrier, et, naturellement, de nouveaux bureaux ont été ouverts, et de nouveaux employés engagés.

M. WELDON : L'augmentation la plus considérable paraît être dans les salaires.

M. CARLING : L'augmentation annuelle s'élève à un très fort montant.

M. MILLS : Il y a une très grande augmentation dans la Colombie-Anglaise.

M. CARLING : Depuis que le chemin de fer du Pacifique du Nord a été ouvert, il y a eu une malle quotidienne de Puget-Sound à Victoria, qui n'avait précédemment la malle que trois fois la semaine. Alors nous avons établi une malle mensuelle à Port-Simpson, et nous avons aussi une malle à Kamloops, et aussi loin que les rails du Pacifique canadien sont posés.

M. MILLS : Va-t-on se servir du Pacifique du Nord toute l'année ou l'honorable monsieur s'attend-il d'envoyer la malle par le Pacifique canadien.

M. CARLING : Naturellement mon honorable ami comprendra que nous ne payons pas pour le service des malles sur le Pacifique du Nord. Les malles sont portées gratis sur toutes les lignes américaines. Mais certainement qu'aussitôt que notre ligne sera terminée une malle quotidienne sera établie sur cette route.

M. MILLS : Et est-ce que cette malle de Puget-Sound à Victoria continuera aussi ? La raison pour laquelle je demande ceci, est que s'il n'y a aucun endroit à être pourvu, entre Puget-Sound et Victoria, sans doute cette ligne n'aurait plus sa raison d'être, dès que le Pacifique canadien sera employé pour le transport des malles.

M. CARLING : Il va s'en dire que les malles américaines devront être transportées de Puget-Sound à Victoria.

M. PATERSON (Brant) : En ce qui concerne l'érection en bureaux de cité de bureaux qui avaient été auparavant à commission, j'ai quelques mots à dire touchant les officiers. Je suis heureux que l'honorable monsieur ait érigé le bureau de Brantford en un bureau de cité, mais je regrette que ce soit l'occasion d'un grand trouble pour un grand nombre d'hommes de confiance qui ont été à ce bureau un bon nombre d'années, et qui, en conséquence du changement, ont perdu leur position.

Naturellement, il n'y a pas de signification politique dans ce fait, puisque politiquement ils sont en communauté d'idées avec le directeur général des postes lui-même. Le directeur général des postes dit que d'après la loi du service civil, il n'avait pas d'alternative, qu'il lui fallait démettre ces employés. L'un d'eux a été 12 ou 15 années dans le service, et naturellement, ils sont désireux de conserver leur position. Je crois qu'il faut pourvoir à ces cas, attendu que leur droit est certainement mieux fondé que celui de ceux qui ont passé l'examen pour le service civil. Je saisis cette occasion de demander à l'honorable monsieur quand il pense pouvoir donner des facteurs à Belleville et Brantford? Kingston a ses facteurs, et je pense que le bureau de la poste à Brantford est aussi considérable que celui de Kingston.

M. CARLING : Je pense qu'avant longtemps la distribution des lettres par les facteurs sera établie dans Brantford. C'est une des cités les plus prospères de l'Ouest, et les recettes s'élèvent à au-dessus de \$20,000. Relativement aux commis dans ce bureau, sans doute que l'honorable monsieur comprendra que selon l'acte du service civil, je ne puis en nommer aucun qui n'ait pas subi son examen. Ces jeunes gens furent engagés par le maître de poste comme ses officiers, et ils n'étaient pas des officiers salariés du gouvernement. Ils savaient que nous étions sur le point d'ériger Brantford en bureau de cité. Ils auraient dû saisir l'occasion de passer l'examen. L'eussent-ils passé, le gouvernement leur aurait certainement donné la préférence.

M. PATERSON (Brant) : La dernière nouvelle que j'en ai eue était que, si l'honorable ministre les retenait dans leurs positions et leur donnait l'opportunité d'aller passer leur examen, ils s'efforceraient de le passer. Le temps de l'examen est passé, et le prochain examen n'arrivera que dans quelques mois, et dans l'interval de temps qu'il y a entre les deux examens, ils leur serait impossible de se présenter. L'acte devrait être amendé de manière à leur donner quelques mois de délais, s'ils n'étaient pas prêts à passer de suite.

M. HESSON : Je suis de l'avis de mon honorable ami, j'ai eu occasion de m'intéresser en faveur d'un de ces jeunes gens. Il me semble que dès qu'un bon nombre d'hommes ont fait fidèlement leur devoir envers le public, quoi qu'ils ne fussent pas dans un emploi public, le gouvernement devrait reconnaître leurs services en les retenant en quelque capacité dans le nouvel état des choses. Le maître de poste lui-même s'opposait à ce changement, parce que, je crois, cela allait réduire ses revenus, mais les jeunes gens étaient en faveur; et maintenant qu'ils se trouvent dans le chemin, je crois qu'il a refusé de leur permettre d'aller passer leurs examens pour le service civil. Si tel est le cas, on devrait les laisser au service jusqu'à ce qu'ils aient l'occasion de passer leurs examens.

M. CARLING : Je ne puis changer la loi; mais je suis sûr que le gouvernement sera tout à fait disposé à prendre une mesure libérale envers ces employés. Je suis content que les honorables messieurs aient fait mention de ce sujet.

M. TROW : Quelles facilités donne-t-on aux colons de la Rivière La Pluie, écluses de Fort Frances, à environ 100 milles du chemin de fer Pacifique canadien?

M. CARLING : Je crois qu'il y a un bureau de poste établi à Fort Frances, et qu'il y en aura un d'établi dans quelques semaines à la Rivière La Pluie.

M. DAWSON : Il y a un bureau de poste à Fort Frances, un à Rapid River, sur la rivière La Pluie, et un à la Rivière La Pluie, trois en tout. Le service de Portago-du-Rat à la Rivière La Pluie est irrégulier; un arrangement devrait être fait pour avoir la malle deux fois au lieu d'une fois la semaine en été, et d'une fois par quinze jours en hiver. Il y a maintenant beaucoup de colons à la Rivière La Pluie.

M. PATERSON (Brant)

M. WILSON : A Saint-Thomas, nous avons parfaitement droit de nous attendre à avoir un bureau de poste de cité. Le revenu de Saint-Thomas a beaucoup augmenté et augmente encore rapidement, et la population autoriserait le gouvernement d'établir à Saint-Thomas un bureau de cité. Le directeur général des postes devrait prendre en considération l'établissement d'un bureau de poste de cité à Saint-Thomas. Vu le site de la ville et le fait qu'elle couvre une grande partie de terrain, la distribution des lettres à domicile serait très avantageuse. Le bureau de poste sera transporté dans une nouvelle bâtisse confortable dans l'espace de quelques jours ou de quelques semaines, et il serait certainement désirable de l'avoir en bureau de poste de cité et qu'il fut pourvu à la distribution des lettres à domicile.

M. CARLING : Il n'y a pas de doute que des villes florissantes comme Saint-Thomas, Sainte-Catherine, Guelph, Stratford et Chatham jouiront, dans un temps très rapproché, dans un bien petit nombre d'années de bureaux de postes semblables à celui de Brantford. Mais le revenu de ces cités et villes n'est rien comparé au revenu retiré de Brantford.

Celui de Brantford s'élève au montant de \$20,000 à \$21,000, tandis que celui de Saint-Thomas n'atteint aujourd'hui que \$13,000. Comme le ministre des travaux publics a élevé de superbes bâtisses à Saint-Thomas et à Stratford, il n'y a pas de doute qu'elles seront érigées, dans un temps très prochain, en bureaux de poste de cité et que la distribution des lettres à domicile leur sera accordée.

M. INNES : Je suis heureux d'apprendre que c'est l'intention du directeur général des postes d'établir la distribution des lettres à domicile à une date prochaine dans les cités mentionnées. Si l'honorable monsieur est d'avis que la distribution gratuite doit être établie à Brantford, je pense que Guelph a aussi des titres à ce privilège. Si le revenu n'est pas aussi considérable que celui de Brantford, il s'en faut guère, et d'après le dernier recensement notre population est plus élevée.

M. WILSON : Nos recettes augmentent très rapidement, et notre population peut être comparée avantageusement à Brantford ou Belleville, vu que nous comptons environ 12,000 âmes. Il se peut que les habitants de Saint-Thomas ne reçoivent pas autant de lettres d'affaires.

M. DAWSON : Il y a beaucoup d'affaires de faites au bureau de poste de Prince-Arthur. L'an dernier, pas moins de \$315,000 sont passées au département des mandats-poste. La ville compte maintenant 6,000 habitants, et le bureau de poste est tenu dans une petite bâtisse en bois. Ceci est peu convenable dans une ville aussi considérable et aussi florissante; surtout quand on considère qu'elle va devenir une des grandes cités du Canada. Quand le revenu le permettra, j'espère qu'une bâtisse pour le bureau de poste sera érigée.

M. CARLING : J'ai déjà prêté attention à l'importance de bâtir un bureau de poste à Port-Arthur, et je crois que le ministre des travaux publics a eu la question en considération. Il n'est pas proposé, bien entendu, d'en bâtir un maintenant, mais il n'y a pas de doute qu'avec la croissance rapide de la ville, le gouvernement pourra dans quelques années, élever une bâtisse pour un bureau de poste et une maison de douane.

M. LANDERKIN : Pendant que le directeur général des postes est à donner son attention aux cités, je désire lui rappeler que dans plusieurs bureaux des divisions rurales il n'y a qu'une malle par semaine. Les bureaux de poste de la campagne se soutiennent par eux-mêmes, et le ministre les mettrait encore plus en état de se soutenir s'il leur donnait un service plus actif. S'il établissait une malle quotidienne, il ferait quelque chose qui lui mériterait justement les remerciements du peuple, et le revenu des bureaux auto-

riserait l'avantage du changement. J'espère qu'avant longtemps les bureaux de poste dans les divisions rurales obtiendront justice complètement.

M. CARLING : Toute l'attention est donnée aux districts ruraux. Il est difficile de trouver un cas dans lequel une pétition a été envoyée pour obtenir un service plus avantageux qu'un service hebdomadaire, et où nous n'avons pas accordé un service de malle semi-hebdomadaire, ou tri-hebdomadaire, ou quotidien. Quand des pétitions sont envoyées d'un district quelconque, spécialement d'un district rural, toute l'attention est donnée à la requête.

M. INNES : Après un délai considérable, il a été décidé de donner des facilités additionnelles au bureau de poste de Guelph ; \$1,000 furent votées l'an dernier pour cet ouvrage, mais pour cause de malentendu rien n'a été fait. Je crois que le directeur général des postes a l'intention de faire des changements bientôt, et j'espère qu'il ne les oubliera pas.

M. CARLING : On a attiré mon attention sur le manque de commodités dans le bureau de poste. Un appartement occupé par le département du revenu de l'intérieur est sur le point d'être ajouté au bureau de poste, ce qui lui donnera la commodité suffisante.

M. McMULLEN : Les bureaux de poste de Drew et de Smithurst ne sont servis que par une malle de deux ou trois fois la semaine. Une pétition fut envoyée l'année dernière, demandant l'abolition d'un de ces bureaux de poste et le transport de l'autre à la gare du chemin de fer. Si cela eût été fait, on pourrait avoir la malle chaque jour. Si le directeur général des postes y prêtait attention, il trouverait que des facilités plus grandes peuvent être accordées sans augmentation de dépenses.

M. CARLING : Je serais heureux de prendre en note ce que l'honorable monsieur vient de dire.

M. LANDERKIN : J'aimerais à attirer l'attention du directeur général des postes sur un bureau de la division sud de Grey, appelé Glen Eden. L'an dernier, une pétition a été envoyée au département demandant un service de malle quotidien. Je n'ai pas eu connaissance qu'il ait été accordé. Je pense ce bureau assez important pour mériter un service quotidien, et que les recettes seraient suffisantes pour payer ce service.

M. HESSON : Il n'y a pas d'institution, probablement, plus précieuse au peuple que l'administration des postes, et je crois que je ne fais pas d'injustice à aucun autre département quand je dis que le département des postes est véritablement administré avec intelligence, mais je crois que ce serait une faute d'accorder toutes les requêtes que le directeur général des postes reçoit des différentes divisions. J'ai moi-même beaucoup de faveurs à lui demander, mais je sais que le département fait le mieux qu'il peut, et je n'aime pas à lui demander trop ni à embarrasser le fonctionnement du département. Il n'y a pas de doute que la population des villes a plus de facilités postales que celle de la campagne, où souvent il n'y a des communications postales que deux fois la semaine ; c'est pourquoi, je pense que le ministre ne devrait pas négliger la campagne en faveur des villes. Je pense aussi que les frais de port devraient être prochainement réduits à 2 centins, et si je suis encore ici l'année prochaine, je m'efforcerai d'amener le ministre à faire cette réduction. Cela peut diminuer les recettes, mais nous ne nous attendons pas à ce que le département des postes se soutienne par lui-même dans un pays aussi étendu et qui compte des établissements aussi disséminés que le Canada, et je ne crois pas que le peuple s'oppose à ce que l'on prenne quelque chose sur le revenu général du pays pour augmenter les facilités postales.

M. VAIL : Dans les Etats-Unis ils ont élevé le poids des lettres à une once. Je ne sais pas si les recettes du département en Canada autoriseraient le directeur général des

postes à réduire le coût de trois à deux cents. Mais s'il pouvait nous accorder l'augmentation requise relativement au poids, ce serait un grand bienfait pour le public.

M. CARLING : Les questions de réduction dans les frais de port et d'augmentation de poids ont été prises en considération par le département. Mais je pense que l'honorable monsieur conviendra, que sur la grande augmentation de dépenses que nous avons faites pour étendre les facilités postales, nous pourrions difficilement réduire les frais de port à l'heure qu'il est. L'année dernière le gouvernement américain a réduit ces frais de port de trois à deux cents, et quoiqu'il avait alors un surplus de \$2,000,000, je crois qu'à la fin de l'année il a eu un déficit de quelque chose comme \$5,000,000. Nous avons dernièrement doublé les facilités postales dans plusieurs cas, et nous avons ouvert un grand nombre de bureaux nouveaux dans la Colombie-Anglaise, dans le Nord-Ouest, et la grande distance qu'il y a entre les bureaux dans ces contrées, nécessite une grande augmentation des dépenses.

M. VAIL : Sur la question des facilités postales, je ne pense pas qu'il faille considérer si les montants des recettes et des dépenses se balancent. Il n'y a rien que le peuple estime autant, et il n'y a pas de service pour lequel il contribue si volontiers que celui des postes. J'espère que le directeur général des postes considérera cela au point de vue du bien-être public plutôt qu'au point de vue d'arriver à en faire balancer le montant des recettes avec celui des dépenses.

M. CAMERON (Middlesex) : Je désire attirer l'attention du directeur général des postes sur un point défectueux dans les facilités des malles causé par des changements récents dans les heures de départ de quelques-uns des trains circulant à partir de la partie ouest de Toronto. Je ne connais pas suffisamment la liaison qui existe entre le département des postes et les chemins de fer pour savoir si le département peut contrôler la circulation des trains ; mais l'honorable ministre sait sans doute qu'un lien étroit doit exister entre les deux sous ce rapport. Le train quittant Ottawa le matin atteint Toronto juste assez tard pour manquer les trains de malle partant de bonne heure de la partie ouest de cette ville. Le résultat est que les malles partant d'ici sont retardées à Toronto et atteignent London que trois ou quatre heures plus tard qu'elles ne l'atteindraient si le train partait d'ici de manière à atteindre Toronto à temps pour joindre la malle de l'Ouest. Ceci n'affecte pas seulement la ville de Toronto, mais encore tous les districts situés à l'ouest le long de la ligne principale du Grand-Occidental et aussi l'embranchement de Sarnia. La ligne principale du Grand-Occidental, a, peut-être jusqu'à un certain point, l'avantage, par le fait que le même train qui arrive à London portant les malles va tout droit, tandis que les malles sur l'embranchement de Sarnia sont retardées à London jusqu'au jour suivant. Un tout léger changement dans les heures de départ des trains portant les malles permettrait de faire la distribution des matières postales sur la ligne des bureaux de poste de l'embranchement Sarnia à trois ou quatre heures, ou au moins dans l'après-midi du jour précédent. Je sais, il est vrai, que le directeur général des postes ne peut pas absolument contrôler la question, mais peut-être que des représentations faites aux autorités des chemins de fer faciliteraient la distribution des matières postales plus à bonne heure.

M. CARLING : La malle qui part d'ici à 11 heures p. m. par le Pacifique n'arrive pas à Toronto assez tôt pour faire le raccordement avec le Grand-Occidental allant à l'ouest. Les malles cependant sont expédiées par le premier train qui part après leur arrivée, soit par le chemin de fer du Pacifique canadien ou le Grand-Tronc. On fait à Toronto tous les efforts possibles pour hâter l'expédition des malles allant à l'ouest.

M. CAMERON (Middlesex) : Un homme partant d'ici pour l'ouest et prenant passage à bord du Pacifique canadien pour se rendre à Ingersoll, peut prendre le train allant de cet endroit là vers l'ouest, et arriver à London à midi, tandis que s'il allait à Toronto il n'atteindrait London qu'à six heures p. m. S'il était possible de faire en sorte que les matières postales pour London et le district soient envoyées à Ingersoll, il y aurait distribution bien plus à bonne heure.

M. FARROW : La malle qui part d'ici par le Pacifique canadien arrive à Toronto peu après huit heures, et le Grand Tronc ne part pas avant neuf heures et vingt-cinq. Si les commis étaient à bord du train la malle pourrait être expédiée par le train du Grand-Tronc.

M. CARLING : Je suis parfaitement sûr que les lettres sont expédiées par le train partant de Toronto immédiatement après l'arrivée de la malle. Il y a eu dernièrement un changement dans les heures de départ qui a empêché le raccordement de se faire. Nous n'avons sans doute aucun pouvoir de régler l'heure des trains ; mais nous faisons tout ce qu'il y a en notre pouvoir pour assurer le raccordement à Toronto.

M. MILLS : L'honorable député de Digby (M. Vail) a soulevé une question d'un intérêt considérable pour le public, et c'est celle qui regarde la réduction des frais de port et l'augmentation du poids des lettres. Ce sont là deux propositions tout à fait distinctes. Il m'est facile de comprendre pourquoi le directeur général des postes peut s'objecter à la réduction des frais de port aujourd'hui quand il y a déficit dans le revenu. Si nous jouissions d'une époque de prospérité, la perte pourrait être plus que compensée par l'augmentation du nombre des lettres. La question qui regarde l'augmentation du poids des lettres est quelque peu différente. Cela n'affecterait guère le revenu. Les matières postales ne sont pas surchargées, et il serait possible d'augmenter le poids d'une demi-once à une once. Ce changement pourrait faire une différence pour certaines personnes qui s'occupent beaucoup de correspondance, et permettrait aux gens d'écrire des lettres plus longues ou de les écrire sur du meilleur papier.

M. CARLING : Nul changement de cette nature ne peut être fait sans changer la loi des postes. Les Américains ont adopté le changement le premier juillet. Nous aurons occasion de voir quel en sera le résultat et quelle sera la diminution dans le revenu, et alors nous serons plus en état de juger de la question.

M. MILLS : Alors l'honorable monsieur n'a fait aucun calcul, quant au nombre de lettres qui passent par la poste et paie doubles frais de port.

M. CARLING : Je n'en ai pas fait.

M. SCRIVER : J'ai remarqué, il n'y a pas longtemps, que les autorités postales des États-Unis estimaient qu'une perte considérable résulterait de la réduction des frais de port de 3 cents à 2 cents, le montant étant un dixième du revenu total.

Canal Welland—creusement jusqu'à 14 pieds d'un bout à l'autre..... \$500,000

M. VAIL : Est-ce bien l'intention de creuser ce canal jusqu'à 14 pieds. Je n'ai pas compris cela ainsi cette après-midi.

M. POPE : L'intention est de donner 14 pieds de chenal.

M. SHANLY : Dans combien de temps espérez-vous en arriver à ce résultat ?

M. POPE : Si nous avions été capables de donner le contrat, cela aurait été terminé en juillet ou août prochain. Mais je n'ai pas de doute maintenant que cela prendra toute la saison prochaine.

M. CARLING

Navigation de la Trent..... \$113,000

M. VAIL : A combien s'élèvent les recettes de ce canal ?

M. POPE : Ceci est pour la construction d'écluses et l'amélioration de la navigation entre Lakefield et le lac Balsam ; il n'y a qu'une partie du système en opération.

M. VAIL : Je vois qu'une certaine somme est demandée pour dépenses et réparations, et cela me semble une dépense considérable, à moins que l'on en retire des recettes. Assurément, il doit y avoir quelque droit de péage. Il semble que ce soit une chose fort simple que de voter ces sommes considérables pour Ontario, tandis que nous, des provinces maritimes, nous avons beaucoup de peine à obtenir \$1,000 ou \$2,000 pour une jetée ou quelque autre petit ouvrage qui peut être important et utile toute l'année, tandis que ce canal n'est ouvert à la navigation que durant l'été et les mois d'automne.

M. MULOCK : L'honorable monsieur ne comprend pas la géographie du pays à travers lequel passe le canal, bien que naturellement, il soit parfaitement juste que tout député obtienne tous les renseignements sur ce crédit ou tous autres crédits demandés. Nous ne discutons pas maintenant la question de savoir si le pays s'est engagé à donner ce canal de la vallée de Trent. Cette partie du pays a espéré pendant longtemps voir arriver le temps où elle pourrait avoir un canal reliant les cours d'eau du nord avec le lac Ontario. Ce système aura-t-il tout le succès désiré, c'est ce que je ne puis dire. Il y a diverses théories exprimées sur ce point, mais la Chambre, il y a quelque temps, s'est engagée à adopter ce système de développement intérieur, et je suppose, si la Chambre discontinuait maintenant ces travaux, que les sommes considérables déjà dépensées l'auraient été inutilement. Peut-être que le ministre m'informera que je suis correct en disant que ce canal forme partie d'un projet plus considérable.

M. POPE : Oui.

M. MULOCK : Le plan étant de continuer ces travaux jusqu'à ce que, plus tard, les cours d'eau du nord soient reliés au lac Ontario, au moyen d'une suite de canaux.

M. SHANLY : La baie Georgienne et la baie de Quinté ?

M. MULOCK : Oui ; avant de terminer, j'aimerais à demander au ministre des chemins de fer s'il peut nous donner une idée de l'époque à laquelle ce plan sera complètement exécuté ?

M. BOWELL : Une partie de ce canal a été faite en 1818.

M. POPE : Naturellement, ces travaux sont complètement indépendants des autres dont les explorations ont été faites, mais l'époque à laquelle ils seront achevés ne peut être encore déterminée. Par exemple, il y a le canal des Chutes Fénélon, dont M. Manning est l'entrepreneur et qui coûtera \$120,000 et qui sera terminé cette année ; la profondeur de l'eau est de 5½ pieds. Puis il y aura le canal de Buckhorn, George Goodwin, entrepreneur, et le coût \$91,600, qui sera aussi terminé cette année. Ensuite, il y a le canal de Burleigh, George Goodwin, entrepreneur, qui coûtera \$176,700, sur lesquels \$60,000 seront dépensés cette année.

M. MILLS : Ce canal était autrefois à la charge du gouvernement d'Ontario.

M. BOWELL : Avant sa démission, l'ex-gouvernement passa un ordre en conseil transportant tous les travaux de la Trent au gouvernement local ; mais le gouvernement local n'ayant pas rempli les conditions exigées par la loi pour rendre le transport valide, lorsque le présent gouvernement arriva au pouvoir, nous avons jugé les travaux d'une importance suffisante pour le Canada pour ne pas ratifier cet arrangement, et nous l'avons annulé. Je pourrais mentionner à l'honorable député de Digby (M. Vail), qu'une

partie de ces ouvrages a été faite peu après 1812, époque à laquelle le projet de cette voie de communication continue a été d'abord adopté. Quelques murs des écluses tombaient en ruine, et afin d'utiliser les eaux intérieures autant que possible, ces écluses et cette partie du canal particulièrement aux rapides de Chisholm, ont été réparés pour les empêcher de pourrir, afin de pouvoir s'en servir lorsque tout le système sera complété.

M. VAIL: L'honorable député de York-Nord semble croire que je ne connais pas la géographie du pays. J'ai voyagé un peu dans Ontario. Je ne sais pas si mon honorable ami a eu l'opportunité de voyager dans les provinces maritimes ou non; mais s'il fait une promenade de ce côté, il verra que les petits étangs et ruisseaux d'Ontario sont insignifiants en comparaison de l'immense Atlantique; il verra que nous sommes un peuple maritime; que nous voulons faire le commerce avec l'univers entier, et qu'une grande partie de notre population est sur l'eau durant toute l'année, et que nous avons besoin de brise-lames et de jetées bien autres que ceux requis dans les provinces supérieures.

Je n'ai pas la plus légère objection aux octrois qui seront destinés à développer le commerce des grandes provinces; mais j'en profite pour faire remarquer au gouvernement que pendant que nous dépensons des sommes considérables pour des canaux dans les grandes provinces, nos travaux dans les provinces maritimes sont dans un état de délabrement tel qu'à moins qu'il ne soit fait quelque chose bientôt, je suis sûr que notre commerce en souffrira; et je suis sûr que l'on ne pourrait faire aucune dépense plus appréciable, pour notre population qu'une dépense se rattachant à la sûreté de la navigation. On a parlé de l'ex-gouvernement. Je puis dire que la dépense pour la province de la Nouvelle-Ecosse durant les quatre années que j'ai eu l'honneur de faire partie du gouvernement a été quelque chose comme \$240,000 par année, tandis que je trouve dans les estimations maintenant soumises, une somme de \$1,500 pour toute la province de la Nouvelle-Ecosse, et l'année dernière le montant a été de \$40,000. J'espère que cette affaire sera prise en considération par le gouvernement.

M. MULOCK: J'aimerais à demander au ministre des chemins de fer et canaux, si on a décidé de voter un crédit, ou si on a adopté quelque plan pour relier les eaux de la Trent aux grands lacs?

M. POPE: Aucun plan n'a encore été adopté. Des explorations sont à se faire, et lorsque les rapports seront arrivés, nous déciderons.

M. MULOCK: Où se font ces explorations?

M. POPE: Dans la partie supérieure. Je pense que l'honorable député de York a été sévère pour l'honorable député de Digby. Il a voyagé beaucoup, comme il dit, et a souvent navigué, et comme il est âgé, assurément l'honorable député de York-Nord devrait agir avec un peu plus de douceur avec lui.

M. MULOCK: Je pense que nous ne devrions pas aller à l'eau profonde parmi nous. Bien sûr, je n'avais pas l'intention de blesser en aucune façon l'honorable ami de Digby. Il est absolument impossible pour nous, dans ce vaste pays, couvrant 3,000 ou 4,000 milles entre les deux océans, d'être familier avec les différentes localités qui le composent. Je suis très content, cependant, que mon honorable ami de Digby prenne autant d'intérêt aux dépenses qui se font dans Ontario, et lorsqu'il aura constaté les avantages de ces travaux, je suis sûr qu'il les approuvera. Néanmoins je remercie beaucoup l'honorable ministre pour sa tentative de reconcilier des amis. Maintenant, je veux demander quand espère-t-on que ce canal sera complètement ouvert, et que le principal objet de ce projet sera atteint. Il y a déjà quelques années que le gouvernement a entrepris ces travaux, et si je me souviens bien, il s'y est embarqué en donnant au

public l'assurance qu'il serait capable de relier les deux nappes d'eau.

M. BOWELL: Aussitôt que les ressources du pays le permettront. Lorsque le gouvernement—

M. MULOCK: Lorsque le gouvernement a recommandé cette dépense à la Chambre, il l'a justifiée par la raison que ce serait un système non interrompu de communication, ni locale, ni provinciale, mais qui offrirait une grande route entre l'est et l'ouest.

M. ROBERTSON (Hamilton): De Chicago à l'océan si cela est nécessaire.

M. MULOCK: Oui; ça devait être une grande route par eau, comme l'est un chemin de fer par terre. Cette dépense se continue depuis quelques années, et la question est, quand l'objet de ce projet sera-t-il atteint? Peut-on avoir quelque information à ce sujet?

M. POPE: Je ne pense pas, parce que les ingénieurs sont à l'ouvrage et ils font leurs plans et rapports afin que nous puissions prendre une décision.

M. SHANLY: Je pense que l'honorable député de York-Nord n'a pas besoin d'avoir peur d'aller dans l'eau trop profonde, comme la profondeur de l'eau ne sera que d'environ 5½ pieds. Je pense que le plan que nous suivons est le plus sage. Il y a une longue étendue d'eau, et en faisant des petits canaux dans le roc, ici et là, vous pouvez utiliser ces eaux pour les fins locales. Chaque écluse construite, bien qu'il puisse s'écouler quelques années avant qu'elle puisse servir aux fins du trafic, sera utile pour des fins locales. L'honorable député de York-Nord parle de ce canal comme d'une grande route.

M. MULOCK: Je n'ai pas dit cela.

M. SHANLEY: Cela ne sera jamais une grande route, parce qu'il est absolument impossible de l'utiliser à une plus grande profondeur que 5½, et quand nous avons de telles profondeurs d'eau de chaque côté, que celles du Saint-Laurent et de l'Ottawa, il est impossible que le canal de la Trent puisse servir autrement que pour des fins locales.

M. MILLS: L'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), vint à la conclusion que ce canal, tel que construit, était un ouvrage essentiellement provincial, tombant sous la juridiction et le pouvoir du gouvernement local. Les observations de l'honorable député de Grenville-Sud (M. Shanly), ont seulement servi à prouver que la position prise par le gouvernement était la bonne. Je ne critiquerai pas le crédit demandé pour cette fin. Il peut être nécessaire, afin d'étendre les avantages de ces travaux à une partie considérable du corps politique; mais les remarques de l'honorable député de Grenville prouvent qu'il ne considère pas sage de la part du gouvernement de pousser de l'avant un ouvrage pour retirer les eaux de la Baie Georgienne au lac Ontario actuellement. Il pense qu'il devrait pousser de l'avant graduellement, parce que, même terminé, ce canal ne deviendrait pas une route générale pour le commerce. Toutes ces remarques confirment la sagesse de la conduite adoptée par l'ancienne administration, et fait voir que celle des honorables messieurs de la droite n'est pas celle qui convient.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois bien qu'une partie du pays que traverse ce système sera assez satisfaite pour pardonner l'empiètement constitutionnel dont parle l'honorable monsieur, en faveur de la certitude d'avoir le canal. Le projet est très ancien, il a été le sujet du rapport de plusieurs ingénieurs capables, et le gouvernement a enfin adopté l'idée d'en faire un ouvrage permanent en reliant les deux grands cours d'eau. Il est possible qu'il ne puisse lutter sous tous les rapports avec d'autres eaux plus profondes et avec un chemin de fer; mais il sera réellement un ouvrage fédéral, reliant les deux nappes d'eau, et en même temps d'un grand avantage à la belle partie du

pays qu'il traverse. L'honorable député de Grenville (M. Shanly) a complètement indiqué la politique du gouvernement lorsqu'il a dit que l'objet éloigné était de relier deux cours d'eau, mais d'avancer avec l'ouvrage par degré, reliant ces eaux intérieures par des moyens artificiels, partout où elles pourraient être utiles aux intérêts locaux, jusqu'à ce que les ressources du pays puissent permettre le parachèvement de l'ouvrage dans le sens fédéral; c'est dans cette intention que les crédits sont demandés.

M. PLATT: Les comptes de l'auditeur général nous font supposer que les progrès des travaux sont très satisfaisants. Pas moins de \$2,236 ont été payés à A. F. Wood et Wilkinson pour avoir évalué les terrains expropriés en exécution de ce contrat. Cela devrait constituer une forte partie de la route du canal; mais ces personnes ont reçu \$3,500 pour évaluer, sur le canal Murray, des propriétés estimées à une valeur de \$1,800.

M. VAIL: L'honorable monsieur nous demande de voter un crédit et ne peut nous donner de renseignements à son sujet. S'il n'a pas descendu le canal, j'aimerais le voir s'y aventurer, afin d'être en état de nous en dire quelque chose, ce pourquoi c'est construit et ce que nous devons en attendre après son parachèvement.

Canal Saint-Pierre..... \$2,500

M. PAINT: Le canal Saint-Pierre n'a jamais été terminé, mais je n'ai pas un rapport aussi triste à faire que celui fait par l'honorable député de Digby (M. Vail). Le gouvernement a dépensé l'année dernière environ \$20,000 à cet endroit et l'a amélioré beaucoup. Les côtés du canal avaient des quartiers de roches dentelés, déchirant les flancs des navires qui y passaient. Il n'y avait pas un poteau, pas une cheville à boucle pour amarrer une corde, mais on a remédié à cela en grande partie. Il faudra environ \$30,000 pour le terminer et en faire un ouvrage entièrement de bon service.

M. VAIL: Cet ouvrage rapporte quelque chose. Les recettes de l'an dernier ont été \$2,193.

Travaux nécessaires pour augmenter l'alimentation
d'eau pour le canal et la rivière Gananoque..... \$20,000

M. MILLS: L'honorable monsieur voudra-t-il nous dire pourquoi une si forte somme est dépensée, parce que, en autant que je puis savoir, le canal est presque inutile?

M. VAIL: Les recettes totales l'an dernier, ont été de \$7,000 et la dépense de \$36,000.

M. POPE: La digue au lac du Diable a été construite il y a 45 ans et reconstruite en 1872. Quelques réclamations pour dommages n'ayant pas été acceptées, quelques personnes mécontentes brisèrent la digue en 1876; elle n'a pas été reconstruite. Le résultat a été que les moulins à Gananoque et autres places sur la route ont cessé de marcher, vu que, durant la saison chaude, il ne pouvait avoir assez d'eau. Ils nous demandèrent de leur fournir de l'eau ou de leur payer les dommages qu'ils subissaient.

M. MILLS: Comment le gouvernement a-t-il contracté l'obligation de payer des dommages à ces personnes?

M. POPE: Parce qu'il a construit l'écluse. Je ne dis pas que nous sommes obligés de payer des dommages, mais ces gens en ont réclamé. On propose de reconstruire l'écluse et d'en construire trois autres sur le canal.

M. WILSON: Si le gouvernement est pour assumer la responsabilité de payer \$20,000 dans le but de compléter cette écluse, chose qui n'est pas réellement dans l'intérêt du canal Rideau, mais dans l'intérêt de ces scieries, il n'est pas raisonnable de demander à cette Chambre de voter ce crédit. Nous aimons que l'industrie fasse des progrès, mais il n'est pas juste que la Confédération du Canada soit taxée dans le but de permettre à ces gens de faire leurs opérations.

Sir JOHN A. MACDONALD

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur se trompe. Cette eau est nécessaire au canal.

W. WILSON: Alors, elle est nécessaire depuis 1877.

Sir JOHN A. MACDONALD: Elle est nécessaire depuis 1876. Le volume d'eau du canal Rideau a constamment diminué, à mesure que la colonisation du pays a avancé et que le pays a été égoutté, et les ingénieurs ont été embarrassés lorsqu'il s'est agi de trouver assez d'eau pour l'approvisionnement ordinaire du canal. Puis, cet approvisionnement d'eau profite aussi à la ville de Gananoque, où se trouvent quelques-uns des plus beaux établissements pour la fabrication du fer et des laines que l'on puisse voir dans le Canada Central. Elle a le double avantage d'approvisionner le canal et ces manufactures.

M. MILLS: L'honorable monsieur dit que cette eau est nécessaire pour l'usage du canal, mais il n'a pas dit dans quelle mesure l'on emploie le canal. Depuis que l'on a augmenté les communications par chemin de fer entre Ottawa et la frontière, le trafic du canal a beaucoup diminué. L'honorable premier ministre a parlé des moulins et des établissements manufacturiers de Gananoque, mais je n'ai jamais compris que le gouvernement eût fait des contrats avec ces gens ou qu'il leur eût vendu, à perpétuité, un pouvoir d'eau.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non.

M. MILLS: Alors, c'est précisément la même chose que pour toutes leurs autres affaires; ils doivent s'approvisionner d'eau eux-mêmes. L'honorable premier ministre sait que, dans plusieurs cas, lorsque des écluses sont construites, les gens demandent des dommages, à cause de l'inondation de leurs terres. Or, jusqu'à quel point se propose-t-on de payer, sur ce crédit, des dommages de ce genre?

Sir JOHN A. MACDONALD: Tant que le canal est ouvert, il doit être approvisionné d'eau. Il est très vrai qu'il n'est pas tout à fait aussi utile que lorsqu'il a été construit. Je me rappelle le temps où tout le commerce entre le Bas et le Haut-Canada passait par le canal Rideau. Mais depuis les améliorations sur le Saint-Laurent et depuis la construction des chemins de fer, le canal est devenu moins utile qu'il n'était. Cependant, il existe toujours. Les gens se sont établis sur ses bords. Le gouvernement ne peut pas le fermer sans faire un grand tort à tout ce pays, où le peuple a contracté l'habitude, depuis deux générations, de s'en servir comme d'un moyen de transport. Les meuniers et les fabricants de Gananoque ne sont pas les locataires du gouvernement, mais c'est leur rivière; la rivière Gananoque coule à Gananoque, et une partie considérable de l'eau de cette rivière est utilisée pour le canal, et cela fait tort à la rivière. Le gouvernement n'a aucun droit de prendre l'eau de la rivière Gananoque, dont ces gens jouissent depuis longtemps. D'après ce que je comprends, cela augmentera le volume d'eau du canal et fournira aux habitants de Gananoque un volume d'eau additionnel.

M. MILLS: Ces moulins ont été construits avant que le gouvernement détournât une partie quelconque des eaux de la Gananoque, mais s'ils ont été construits subséquemment à la construction du canal et que le gouvernement ait déjà employé l'eau, je ne vois pas comment le gouvernement ait assumé des obligations envers les propriétaires de moulins. L'honorable monsieur n'a pas réussi à démontrer cela. Puis, il doit voir que l'année dernière, les dépenses ont été de près de \$50,000, et que le revenu n'a été que des milliers de dollars. Les gens qui habitent le long du canal peuvent continuer à l'utiliser, mais ils utilisent les chemins de fer dans une mesure beaucoup plus grande. Ce canal n'est plus d'une aussi grande valeur commerciale, et je doute qu'il soit avantageux au public de continuer à faire ces fortes

dépenses chaque année dans le but de laisser le canal ouvert pour les fins de la navigation.

M. MULOCK : Le premier ministre dit que ces dépenses sont nécessaires, afin d'ajouter à l'approvisionnement d'eau ce qui est nécessaire au fonctionnement efficace du canal. Le ministre des chemins de fer voudra-t-il faire connaître au comité, s'il l'a, l'opinion d'experts au sujet de la nécessité de cette route ?

M. POPE : Je vais citer un extrait du rapport de l'ingénieur en chef :

Des explications très détaillées ont été données au sujet de ce qu'il est nécessaire de faire pour assurer une grande augmentation du volume d'eau dans le canal Rideau et au sujet de l'extension de la ligne de navigation vers le nord jusqu'aux lacs. Il est destiné à servir de bassin accessoire, dont le volume sera augmenté suivant les circonstances et baissé à certaines époques, quand la chose sera nécessaire pour répondre aux besoins de la navigation.

Il continue par en recommander la construction et dit que le coût, suivant estimation, sera de \$20,000. Puis, il donne en détail le coût de chaque partie des travaux.

M. MULOCK : Est-ce là tous les témoignages que possède l'honorable ministre ?

M. POPE : Il y a ici un plus grand nombre de témoignages.

M. MULOCK : Est-ce là le seul témoignage d'experts qui démontre que l'approvisionnement d'eau pour les fins du canal, est insuffisant pour les exigences actuelles du commerce ?

M. POPE : On sait généralement que l'approvisionnement d'eau est insuffisant. M. Wise, le surintendant, donne son expérience, mais je n'ai pas son rapport ici.

Explorations et inspections..... \$10,000.

M. MILLS : Où doivent être faites ces explorations ?

M. POPE : A différents endroits. L'année dernière, nous n'avons pas dépensé le crédit ; mais c'est le crédit ordinaire.

M. WATSON : Est-ce l'intention du gouvernement de mettre dans les estimations supplémentaires un montant quelconque dans le but de construire un canal entre les lacs Winnipeg et Winnipegosis, ou une partie de ce crédit sera-t-elle affectée à cette fin ?

M. POPE : J'expliquerai cela quand les estimations supplémentaires seront présentées.

Sauvages, Colombie anglaise..... \$45,280

M. MILLS : L'honorable premier ministre a promis de donner quelques renseignements au sujet des sauvages de la Colombie anglaise, sur les difficultés qui sont survenues en cette province, et aussi au sujet de la commission qui a été nommée en 1875 ou 1876 et dont les travaux devaient—on le supposait—être terminés avant aujourd'hui. L'honorable monsieur voudra peut-être dire dans quelle mesure les sauvages ont été pourvus de réserves, et quels sont les travaux de la commission qui restent encore à accomplir ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela, je pense, est contenu dans le rapport du département des sauvages.

M. MILLS : Non ; ce rapport donne quelques renseignements sur ce qui a été fait, mais ne contient aucun renseignement, je pense, sur les réserves données aux sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a plusieurs tribus qui n'ont pas de réserves. M. O'Reilly occupe aujourd'hui la position antrefois occupée par M. Sproat. C'était autrefois un juge de comté et c'est un fonctionnaire très compétent. Il a été employé environ deux ou trois ans, et il était obligé de donner ses services quand on lui demandait de le faire. Je suis très surpris qu'il n'y ait pas dans les rapports énoncés au sujet du nombre de réserves qui sont incomplètes. Il se passera encore quelque temps avant que toutes les tribus de l'intérieur soient pourvues de réserves. Il ne faudra

pas se presser de fixer les réserves tant qu'il n'y aura pas d'espoir que les blancs iront s'établir après. Il y a deux ou trois réserves qui, on l'espère, seront complètement arpentées cette année. Comme l'honorable monsieur le sait, l'on a eu beaucoup de peine à conclure les arrangements avec les autorités provinciales. Elles prétendent généralement que les réserves ont été trop considérables pour les sauvages. Cependant, le gouvernement fédéral, l'ancien et celui d'aujourd'hui, comme gardien des droits des sauvages, a insisté pour que ces réserves fussent, non pas extravagantes, mais suffisantes pour les sauvages, et en vue de l'augmentation de leur nombre, car quelques-unes de ces tribus augmentent. Il y a plusieurs réserves qui, d'après l'admission faite par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial, ont été jugées comme satisfaisantes en étendue et en position. Il s'agit ensuite d'en faire l'arpentage. Il y a un personnel peu nombreux d'arpenteurs sous M. O'Reilly ; mais leurs travaux sont beaucoup en retard ; c'est-à-dire qu'il y a des réserves sur lesquelles se sont entendues les deux gouvernements et qui n'ont pas encore été arpentées. Je ne puis dire, en ce moment, quel est le nombre de tribus sans réserves. Malheureusement, il y a plusieurs petites tribus qui ont été très mal traitées. Le terrain a été vendu à leur insu. Elles n'ont aucune réserve et nous nous sommes adressés au gouvernement provincial pour leur acheter des réserves dans la localité où ces sauvages ont le droit d'en espérer, où se trouvait leur résidence. Le gouvernement provincial a dit qu'on pourrait leur donner des réserves ailleurs, mais, comme le sait l'honorable monsieur, surtout dans la Colombie anglaise, les sauvages sont très attachés à leur localité et s'opposent à ce qu'on les envoie dans un pays étranger, ou loin des lieux où reposent les os de leurs ancêtres. Dans ce cas, le terrain a été absolument vendu et ils ont été en réalité privés du droit de pêcher, et on leur a enlevé les endroits où ils auraient pu construire leurs maisons ; et le gouvernement s'est adressé au parlement et le parlement a approuvé l'achat d'une petite réserve. Les fonds destinés à cet achat ont été pris sur le trésor fédéral, bien qu'il n'eussent pas dû l'être, dans mon opinion, mais le parlement les avait votés. Nous espérons obtenir la chose du parlement provincial, mais il envisage la chose sous un autre jour.

M. MILLS : Au commencement de la session, j'ai demandé certains documents se rattachant aux difficultés sauvages, et bien que l'on ait promis ces documents, ils n'ont pas été produits. L'honorable premier ministre parle de M. O'Reilly comme d'un bon fonctionnaire. Je ne connais rien à son sujet, mais si l'honorable monsieur veut examiner la correspondance qui a été échangée avant l'admission de la Colombie anglaise dans la Confédération, il verra que M. O'Reilly était un des fonctionnaires employés par le gouvernement local pour priver les sauvages de la Colombie anglaise de leurs réserves. Le rapport qui m'a été fait cet hiver—et j'ai eu plusieurs communications de cette province—est que les décisions au sujet des réserves faites par la commission entre 1876 et 1880 n'ont pas été observées par le gouvernement local, bien que l'entente entre les deux gouvernements fût que les décisions de la commission seraient confirmées. Je crois savoir que cela n'a pas été fait dans certains cas. Il y a quelques sauvages immédiatement à l'ouest de la réserve des Pieds-Noirs, du côté opposé des montagnes, dont la réserve a été vendue en grande partie à des colons blancs. Les sauvages de cet endroit avaient l'habitude d'élever des bestiaux et des chevaux et d'en envoyer un nombre considérable sur le marché américain. L'étendue de territoire sur laquelle leurs troupeaux se trouvaient, a été divisée en lots et donnée aux colons blancs ; des clôtures ont été élevées et un nombre considérable de bestiaux et de chevaux sauvages sont morts de faim, pendant l'hiver dernier, parce qu'ils n'avaient pas leur nourriture ordinaire. Je suppose que le premier mi-

nistre a échangé des correspondances à ce sujet avec le gouvernement local; et il me semble, en examinant les termes de l'acte d'union, quoi que nous puissions dire au sujet des titres des sauvages ailleurs, il me semble, dis-je, que c'était une question de contrat entre les deux gouvernements, qu'une étendue raisonnable de territoire fût mise à part pour les réserves des sauvages. Si les deux gouvernements ne pouvaient pas s'entendre, la question devait être renvoyée au secrétaire des colonies, mais cet arrangement fut remplacé par cette commission, qui était sur les lieux et pouvait traiter directement la question. Je ne sais pas jusqu'à quel point le gouvernement local s'est montré disposé à donner suite à l'entente, mais d'après la manière dont il a traité quelques-uns de ces sauvages, je devrais supposer que l'on n'a pas montré beaucoup de respect pour l'occupation, par les sauvages, du terrain qu'ils possédaient. Le moins que l'on pût faire, je crois, serait qu'une étendue raisonnable de territoire, qu'une tribu quelconque a occupée réellement, lui fût réservée, avec la même rigueur que l'on permettrait à un individu de posséder une réserve spécialement mise à part par contrat. Je pense que les conditions de l'arrangement entre les deux gouvernements sont suffisantes pour permettre aux sauvages de garder possession du territoire qu'ils occupaient réellement, bien qu'il puisse arriver qu'il n'ait pas été officiellement mis à part comme réserve.

Sir JOHN A. MACDONALD: A l'époque de l'Union, l'arrangement conclu a été que les sauvages de la Colombie-anglaise devaient être traités aussi libéralement qu'ils l'avaient été jusque-là.

M. MILLS: Il y avait plus que cela.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela peut arriver. Je pense que le renseignement donné à l'honorable monsieur est un peu exagéré. C'est un magnifique pays pour l'agriculture et pour les pâturages, et il peut se faire que quelques lots aient été vendus; mais qu'au centre de ces pâturages étendus, des bestiaux soient morts de faim, je ne crois guère que cela puisse arriver.

M. MILLS: Je puis assurer à l'honorable premier ministre que mon renseignement est strictement exact, car je l'ai obtenu d'une personne qui demeure sur les lieux.

Sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest..... \$680,831 45

M. MILLS: Le premier ministre voudrait-il faire connaître quelle proportion du crédit des pensions annuelles s'applique à chaque traité?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le mémoire que je me suis procuré comporte que l'augmentation de \$440 pour les pensions annuelles doit couvrir les paiements additionnels sur l'estimation de l'augmentation naturelle de 1 pour 100 de la population sauvage. Ce sont les pensions annuelles payées aux diverses tribus du Manitoba. Je n'ai aucun mémoire des pensions payées à chaque tribu. Je ne pense pas que ce serait des renseignements très précieux.

M. MILLS: Non; excepté que l'honorable monsieur, lorsqu'il était de ce côté-ci de la Chambre, a insisté pour que ce renseignement fût donné en détail, et autrefois, les estimations étaient imprimées de cette manière. Cela fait cette différence que, lorsque le crédit est voté en bloc, l'honorable monsieur peut le distribuer comme bon lui semble. Il y a un avantage à ce que la distribution ait lieu en vertu de chaque traité. Il peut arriver qu'un sauvage soit payé deux ou trois fois, par le fait qu'il aurait été présent en différents endroits et qu'il aurait peut-être les enfants d'autres sauvages ou appartenant à quelque autre tribu. De fait, il est facile de voir, d'après les rapports, qu'il est impossible que les paiements aient été strictement exacts; il semble qu'il y ait eu quelques fraudes, et je demande ce renseignement dans le but d'établir une comparaison entre chaque année, car nous savons que la proportion de l'augmentation

M. MILLS,

par les naissances doit être presque la même dans toutes les tribus.

Sir JOHN A. MACDONALD: Parfaitement. Je vais me procurer cela. En ce qui concerne les instruments aratoires l'augmentation de \$18,564.46 doit être distribuée au Manitoba et dans chaque district des territoires du Nord-Ouest. Pour l'année courante, les estimations ont été exceptionnellement basses. Dans le Manitoba, l'estimation a été de moins de \$1,500 pour le service, le surintendant considérant que les sauvages n'utiliseraient pas un plus grand nombre d'instruments que l'estimation qui avait été faite. S'ils en ont plus que la quantité requise, les instruments seront complètement perdus. L'estimation affectée au Manitoba est destinée à l'achat d'instruments encore dus en vertu du traité, à l'exception de trois vans, de quelques charrues et hersees, et de quelques instruments plus petits dont les sauvages ont besoin et qui sont absolument nécessaires à leur avancement, mais qu'ils sont incapables de se procurer. Dans le district de Birtle, l'estimation pour l'année courante a été augmentée de \$1,165. L'augmentation provient des efforts exceptionnels faits pour améliorer la condition des sauvages de la montagne de l'Original, établis seulement depuis deux ans sur leur réserve et pour leur fournir des charrues et des hersees. Quelques-unes des tribus établies depuis longtemps dans ce district, ont besoin de vans afin de préparer leur grain pour les semences et pour le moulin.

La proportion de l'augmentation destinée aux sauvages du district d'Indian-Head est de \$1,221.59. L'estimation pour l'année courante est de \$4,117.76; pour 1885-86, \$5,339.35 seront nécessaires, d'après l'estimation, surtout à cause de l'établissement fondé récemment par le chef Pie-a-pot pour les Assiniboines d'Indian-Head et pour un grand nombre de sauvages qui sont revenus de la Montagne du Cyprès et ont rejoint leurs tribus aux lacs Croches, aux montagnes de la Lime et du Tondre. Dans le district de Battleford, l'on a estimé \$6,504.91 pour l'année courante, contre \$1,487.22. Le district de Battleford comprend les sous-agences de Carlton et de Fort-Pitt, et les instruments maintenant estimés sont destinés à être distribués parmi les tribus des chefs Gros-Ours, Petit-Pin, l'Homme-Houreux et Napahose, tribus qui sont toutes arrivées récemment de la Montagne du Cyprès et qui n'ont pas encore les moyens suffisants de s'occuper, dans une mesure quelconque, d'exploitation agricole; on avait estimé que \$1,650 seraient une somme assez considérable pour permettre de fournir les instruments nécessaires aux sauvages du district d'Edmonton durant l'année courante; mais l'on croit qu'il en faudra \$5,800. Plusieurs sauvages de la Montagne du Cyprès se sont joints à ceux de ce district, on ne prenant pas l'agence de la Montagne de la Paix, et l'on doit aussi considérer le fait que les tribus établies depuis longtemps n'ont pas encore reçu tous les instruments qui leur sont dus en vertu du traité, la coutume du département étant de livrer ces instruments au fur et à mesure que les sauvages deviennent en état de s'en servir et d'en prendre soin. On a cru que, dans le district de Macleod, \$1,707.75 seraient suffisants pour répondre aux besoins de l'année courante, mais pour 1885-86, \$6,866.85 ne sont pas plus que ce qu'il faudra, pour permettre au département de dépenser \$3,600 pour construire des clôtures en fil de fer pour protéger convenablement les récoltes, dans une localité où il est impossible de trouver du bois et aussi pour fournir les instruments nécessaires aux sauvages qui commencent à tourner leur attention vers l'agriculture.

M. PATERSON (Brant): Des soumissions ont-elles été demandées pour les divers approvisionnements des sauvages pour 1885-86?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui.

M. PATERSON (Brant): La formule des soumissions est-elle la même que l'année dernière?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est la même en substance.

M. PATERSON (Brant) : Je désire porter à la connaissance du premier ministre ce qui, d'après moi, est une ligne de conduite peu sage à suivre au sujet de la formule des pétitions. Le gouvernement, d'après les formules qu'il adopte, a fait comprendre avec énergie que les fabricants canadiens sont incapables de fournir des instruments aratoires. Par exemple, en demandant des soumissions pour des charrues, il spécifie que la charrue de John Deer seulement sera acceptée. C'est une déclaration officielle de la part du gouvernement que les fabricants canadiens ne sont pas capables de fournir une charrue égale à l'article américain. Dans chaque cas où le gouvernement demande des approvisionnements, il spécifie la manufacture et jette ainsi du discrédit sur les autres fabricants. Par exemple, en demandant des soumissions pour wagons, il demande le wagon Chatham, ne mentionne pas les fabricants d'autres wagons tout aussi bons, et dans certains cas, meilleurs. Non seulement cela a lieu, mais je vois dans le rapport déposé sur le bureau que la compagnie de wagons Chatham a réussi à obtenir du département une description de ses wagons, dans laquelle on les recommande entre tous les autres wagons du pays. L'influence du gouvernement ne devrait pas être employée de cette façon en faveur d'un fabricant en particulier, mais on devrait permettre la libre compétition. Dans la formule de soumission, on donne une description du wagon Chatham, ce qui, dans les circonstances, constitue réellement un certificat du gouvernement donné en faveur de ce wagon. Voici la description :

Camion, 4 pieds et 8 pouces. Roues faites du meilleur chêne blanc. Boîtes de roues pressées d'après un système breveté, qui empêche efficacement les boîtes de se détendre. Bande de 2½ pouces ; rayons supérieurs à tout autre fabriqué au Canada, en ce qu'ils ont à la partie supérieure ½ de pouce de plus de bois que tout autre rayon fabriqué au Canada et en ce qu'ils sont faits pour recevoir et recevront le lien que la compagnie manufacturière Chatham n'applique qu'à ses wagons, ce qui a l'effet de rendre les essieux réellement incassables ; les essieux sont faits de noyer dur et d'érable dur. Les attelles de devant se composent d'une pièce solide de chêne blanc recourbée. Il est mieux ferré sous tous les rapports que la plupart des autres wagons fabriqués, ce qui les rend non seulement les plus forts, mais aussi les plus faciles à manœuvrer. La boîte la plus basse a 10 pieds et 13½ pouces de haut ; le dessus est lié en fer. Le fond de la boîte est en frêne. La boîte supérieure, 18 pouces de haut, un siège à ressorts, dont l'ouverture est de la meilleure fabrique. Travail bien ferré. Chaque wagon est muni d'une paire de chaînes d'aplatisseur. Chaque wagon est garanti pour un an. Double arbre du meilleur bois et du meilleur fer, le travail doit être bien fini et doit être parfait sous tous les rapports.

Dans un rapport que j'ai demandé, je vois que cette question a été soumise au département et qu'une certaine correspondance a été échangée entre le département et une maison désireuse de faire des soumissions. Je vois, à la date du 16 avril 1884 une lettre adressée au département :

Nous soumettons à votre examen deux pages d'une lettre qui vient d'être reçue de notre maison de Winnipeg ; veuillez les lire et les renvoyer. L'été dernier, nous avons fourni au département des sauvages, par l'entremise de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, une quantité considérable d'instruments aratoires qui, autant que nous sachions, donnent pleine et entière satisfaction. L'année dernière nous avons attiré votre attention sur le fait que, dans votre description des marchandises, vous ne vous montriez pas justes envers les fabricants canadiens. Nous appelons encore votre attention sur ce fait. Pour les charrues vous demandez la charrue de John Deer, ce qui signifie la charrue fabriquée aux Etats-Unis. Vous devriez demander le modèle de charrue de John Deer fabriquée dans l'Ontario et tout à fait égal à l'article américain. Vous demandez la faucheuse de Toronto. Vous devez demander une faucheuse égale à la faucheuse de Toronto. Vous demandez les rateaux et les moissonneuses faits par la compagnie Massey de Toronto ; vous devez demander des instruments égaux à ceux fabriqués par la compagnie manufacturière Massey de Toronto. Vous demandez un wagon Chatham, vous devriez demander un wagon "égal." Vous demandez une herse flexible Collard ; vous devriez demander des herse égales aux herse flexibles Collard. L'inconséquence de votre description deviendra apparente lorsque vous direz que vous avez aussi pris pour modèle le wagon Spaight, qui est très supérieur au Chatham, et dont la fabrication coûte de \$5 à \$10 de plus. Quand vous demandez la charrue de John Deer, cela empêche virtuellement tous les fabricants canadiens de faire des soumissions ; et quand vous demandez des articles fabriqués par une maison quelconque, cela empêche virtuellement tout autre fabricant de faire des soumissions. Nous sommes parfaite-

ment sûrs que la rédaction de votre description a été faite sans réflexion et sans savoir quel en sera le résultat.

Cette lettre était datée du 16 avril, et le 24 du même mois, le département a envoyé la réponse suivante :

J'accuse réception de votre lettre du 16 du courant, ainsi que d'un extrait d'une lettre reçue de votre maison de Winnipeg, extrait qui concernait les instruments demandés par les annexes accompagnant les formules de soumissions de ce département et que je vous renvoie conformément à votre demande. Je vous transmets aussi une copie du télégramme que je vous ai adressé, à votre demande, et par lequel je vous informais que les articles à livrer devaient être strictement conformes aux descriptions contenues dans les annexes. Je regrette excessivement que le département ne puisse pas se conformer à la suggestion contenue dans votre lettre. Cependant, je puis dire, en passant, que le seul article de fabrique américaine demandé par les soumissions, est la charrue "John Deer," et la raison qui nous a portés à agir ainsi sera expliquée dans cette lettre. D'après l'expérience acquise par ce département dans la demande de soumissions pour instruments agricoles, et d'après la manière dont les contrats ont été exécutés durant les cinq dernières années, on a trouvé que le terme "égal à" est bien trop vague pour décrire exactement les instruments nécessaires et pour assurer la livraison d'articles convenables.

Une semblable description ne peut servir à guider les agents des sauvages qui reçoivent les articles dans les territoires, car ces hommes ne sont pas experts en ces matières, et il est impossible pour eux de dire si l'instrument est ou n'est pas "égal" aux articles mentionnés dans le contrat. Vous savez que tous les fabricants de machines regardent leurs articles comme les meilleurs, et sans une expérience réelle, il est difficile, même pour un expert, de juger des qualités relatives de semblables marchandises. Partant, il est beaucoup plus difficile, pour les personnes ayant aussi peu d'expérience dans ces affaires que les agents des sauvages en ont ordinairement, d'en juger. La conséquence a été que plusieurs des articles envoyés ont été considérés comme tout à fait inférieurs lorsqu'on en eut fait l'expérience, bien que les entrepreneurs eussent déclaré qu'ils étaient égaux à l'échantillon mentionné dans les annexes. Cependant, il était trop tard pour y remédier, car les fonctionnaires du département avaient reçu les articles. Le département a donc, pour sa propre protection, été obligé de spécifier les modèles et les noms des fabricants des instruments requis, pour éviter ces sérieuses complications et pour ne laisser aucune excuse aux agents du département qui reçoivent ces articles. Outre cela, on éprouve aussi beaucoup d'inconvénients lorsque l'on fournit des instruments de tant de modèles différents, car il est difficile, quand certaines parties d'un instrument deviennent usées ou défectueuses, de toujours en obtenir d'autres pour compléter de nouveau l'instrument et, partant, il faut mettre de côté plusieurs instruments. Le département a, sur les articles variés dont il a fait l'expérience en vertu de l'ancien système, choisi ceux qui, d'après l'essai qu'on en a fait, sont les mieux adaptés au pays, et les modèles ont été acceptés autant que possible ; et, comme cela est quelquefois arrivé, lorsque l'on a constaté que, sous quelques rapports, aucun de ceux que l'on avait déjà envoyés ne donnaient entière satisfaction après un examen convenable fait par des hommes pratiques, l'on a choisi d'autres modèles.

En ce qui concerne le wagon Spaight, dont vous parlez dans votre lettre, le département l'avait d'abord adopté. On a constaté que ces wagons n'étaient pas complets, d'après la description contenue dans les annexes, et qu'ils étaient inférieurs sous plusieurs rapports. Pour ces raisons, l'on a fait un changement cette année et l'on a choisi le wagon Chatham, vu que des personnes qui en avaient fait usage au Nord-Ouest disaient qu'ils étaient avantageux. Non seulement ces wagons sont bien faits, mais ils ont donné entière satisfaction à ceux qui en ont fait usage.

Quant aux faucheuses, c'est la faucheuse de Toronto qui a donné le plus de satisfaction au département, et, en conséquence, il ne peut exister aucune raison de la changer pour une autre, vu qu'il n'est pas opportun d'employer différents modèles de la même machine pour les raisons plus haut mentionnées, c'est-à-dire, que lorsqu'il faut renouveler des parties, cela amène de la confusion. La même remarque s'applique aux moissonneuses et aux rateaux demandés par le département. Quant aux herse, la herse flexible de fer Collard a été adoptée il y a trois ans par le département. Elle a donné une grande satisfaction, et partant, il n'y a aucune raison de changer de modèle. Quant aux charrues, l'on a constaté que la charrue de John Deer était la plus durable et que c'était le meilleur instrument que l'on pût employer au Nord-Ouest. On a fait l'essai de la charrue de Wilkinson et l'on a constaté qu'elle ne convenait pas. Ainsi, l'on s'en est servi d'une de ces charrues sur une petite ferme d'environ 10 acres, faisant partie de l'école industrielle de Battleford. Elle a bien fonctionné pendant peu de temps, mais on a constaté que la trempe de l'oreille et de la pointe n'était pas assez dure. En conséquence, l'on a considéré qu'il était préférable d'adopter la charrue qui avait donné satisfaction, savoir : la charrue de John Deer.

Depuis que le département a commencé des opérations agricoles parmi les sauvages, en 1878-79, il s'est efforcé d'introduire en différents temps, des charrues de fabrique canadienne. On en a reçu en vertu des contrats de 1881 et 1881-82, mais on a constaté qu'elles n'étaient pas du tout bonnes et l'on a dû les mettre de côté comme inutiles. Je puis dire qu'en 1882, M. Watson, d'Ayr, d'Ontario, grand fabricant d'instruments aratoires, dans une lettre au commissaire des sauvages du Nord-Ouest, a déclaré qu'aucune charrue de fabrique canadienne n'avait jusque là donné satisfaction, et que, pour son commerce, il avait l'intention d'avoir des charrues américaines. Dans l'espoir que vous regarderez ces explications comme satisfaisantes, etc.

Telle est la réponse faite par le département, et, à cela, la maison a répliqué ce qui suit le 25 avril, deux jours après la date de la lettre que j'ai lue :

Monsieur, — Nous avons reçu votre communication du 24 avril, laquelle ne constitue pas du tout une réponse satisfaisante à nos demandes. D'après votre lettre, il est évident que les chefs de département, à Ottawa, connaissent aussi peu le commerce d'instruments aratoires que les agents des sauvages au Nord-Ouest sont censés le connaître. En examinant les annexes, nous voyons que les articles requis par le département, sont : 1 faucheuse, 2 moissonneuses, 2 rateaux, 8 wagons, 4 heresses et 147 charrues. En omettant les charrues et les heresses, la commande se réduit de fait à peu de choses, à beaucoup moins que ce que comportent des centaines de commandes que nous avons remplies. En conséquence, vous voudrez bien comprendre que les objections que nous faisons ne sont pas provoquées par le désir que nous avons de remplir la commande qui, de fait, se réduit à très peu de choses ; mais nous vous écrivons aussi pour démontrer que le département fait une chose très déraisonnable et n'applique pas la politique du gouvernement actuel. Il serait très facile, de fait, de blâmer le gouvernement en Chambre en parlant de la question même au sujet de laquelle nous écrivons aujourd'hui. Nous avons néanmoins la preuve que si votre département comprend parfaitement la position, il remédiera à ce qui est mal aujourd'hui. Si le département des sauvages ne demande qu'une faucheuse, 2 moissonneuses et 2 rateaux, et que ces instruments doivent être ceux que fabrique la compagnie manufacturière Massey de Toronto, pourquoi ne lui donnez-vous pas la commande et demandez-vous des soumissions, puisqu'il est impossible pour tout autre que pour la compagnie Massey de faire une soumission pour les articles requis ? La même remarque s'applique aux wagons. Si le département veut avoir 8 wagons Chatham, pourquoi n'en fait-il pas la commande à la compagnie manufacturière de Chatham, au lieu de demander des soumissions de personnes dont les wagons ne seront pas acceptés ? La même observation s'applique aux heresses et aux charrues. La commande pour les premières devait être donnée à la fabrique de Gananoque et la commande pour les dernières, à M. Westbrook et Fairchild, de Winnipeg. Il est parfaitement inutile de faire de frais pour demander des soumissions pour ces articles, puisqu'ils ne peuvent être fournis que par un fabricant dans chaque branche et qu'il peut exiger le prix qu'il veut du département. Outre cela, le fait que votre département demande des soumissions de cette manière et convient de certains articles, n'est propre qu'à porter les autres fabricants à croire que leurs articles seront exclus. Les faucheuses, moissonneuses et rateaux fabriqués par la compagnie manufacturière de Massey sont de bons articles et nous n'avons rien à dire contre le fait que le département désire en faire une commande. En même temps, il y a plusieurs autres articles semblables fabriqués au Canada, qui sont tout aussi bons et qui donneraient une égale satisfaction au département. En ce qui concerne les wagons, nous ne pouvons pas comprendre comment le département a pu choisir de semblables wagons. Il est évident que cela a été fait pour d'autres raisons que le mérite du wagon. Le wagon Chatham n'est fabriqué que depuis deux ans, et il s'écoulera cinq ans avant que l'on sache si c'est un bon article ou non. Il n'a pas subi l'épreuve du temps ; ce n'est pas, non plus, un wagon aussi bon que le Spraight, le Snowball, l'Adams, le Lowrie, le Ramsey ou le Bain. Presque tous ces wagons sont depuis longtemps sur le marché ; ils sont mieux connus et meilleurs que le Chatham.

Quant aux charrues, en 1880, 1881 et 1882, la charrue de fabrique américaine "John Deer" était la meilleure du Nord-Ouest, et à cette époque M. John Watson, d'Ayr, importait des charrues américaines, comme nous le faisons aussi nous-mêmes. Le département des sauvages pense-t-il que les fabricants canadiens sont restés assis et n'ont rien fait durant les quatre ou cinq dernières années ? Pour l'information du département, nous pouvons dire qu'un immense progrès a été fait durant les quelques dernières années dans la fabrication des charrues pour le Nord-Ouest, et aujourd'hui les charrues fabriquées par Geo. Wilkinson et compagnie, d'Aurora, ou par la fabrique de charrues Cookswell, de Brantford, ou par la compagnie américaine d'Ayr, dont John Weston est président, sont tout aussi bonnes que la charrue de fabrique américaine "John Deer" et se vendent en quantité beaucoup plus considérable dans les Territoires du Nord-Ouest. Nous donnons ces faits pour l'information du département, et nous répétons qu'il est très injuste de la part du département, de demander des soumissions comme il le fait. Nous donnons, avec ceci, une liste d'articles canadiens qui sont, sous tous les rapports, égaux aux articles demandés dans l'annexe du département des sauvages, et lorsqu'on demandera des soumissions à l'avenir, si la chose est nécessaire, l'on devrait donner la faculté de fournir les articles que nous mentionnons.

Puis, ils spécifient les noms de certaines faucheuses, moissonneuses et lieuses automatiques, et de certains wagons et d'autres articles fabriqués, et continuent ainsi :

Tous ces articles ou n'importe lesquels de ces articles sont égaux à ceux demandés dans l'annexe du département des sauvages, et un grand nombre de ces articles sont supérieurs à ceux que l'on demande. Nous savons que le département nous pardonnera les motifs qui nous font écrire ainsi, car le nombre des articles que nous pourrions fournir serait, de fait, très limité ; mais nous n'aimons pas à voir d'inconséquences chez qui que ce soit, et beaucoup moins dans les départements du gouvernement de notre pays.

Je pense que l'on aurait dû prêter quelque attention aux représentations faites il y a environ deux ans par ce corres-

M. PATERSON (Brant)

pondant. J'ai posé comme ils devaient l'être les arguments apportés par le département dans ses réponses, mais il me semble que, lorsqu'il faut une faucheuse et deux moissonneuses, et que vous spécifiez qu'elles doivent être achetées de certains fabricants, le gouvernement devrait les acheter et ne devrait pas envoyer des formules de soumissions rédigées de façon à faire dire au gouvernement que, d'après son expérience, ces articles sont faits exclusivement par ces fabricants. Il y a eu de grandes améliorations dans les instruments aratoires, et plusieurs fabricants mettent toute leur énergie à perfectionner leurs produits.

Le premier doit voir que le gouvernement donne son influence à une compagnie particulière dans chaque ligne par la forme de la soumission adoptée.

Il peut particulièrement comprendre que les manufacturiers désirent que leurs produits puissent figurer avantageusement sur le marché, mais le département donne une grande valeur à un article spécifié au préjudice et au détriment d'autres manufactures du même genre. Il me semble aussi que c'est limiter la concurrence. Quant à ce qui se rapporte aux charrues dans le Nord-Ouest, il n'y en avait point il y a quelques années, mais je puis assurer le premier ministre que pour cet objet comme pour les autres objets de fabrications canadiennes, quand on s'est aperçu que les Américains, grâce à leur longue expérience, avaient réussi à fabriquer une charrue pour les prairies meilleure que celle que nous avons, je sais, par ma propre expérience, que les fabricants de notre pays ont fait de grandes dépenses pour obtenir les brevets américains et faire venir des ouvriers afin de faire la concurrence aux articles américains. Je crois que ce qui est dit là est exact, pour ce qui regarde les charrues, et que nos fabricants canadiens du Nord-Ouest sont en état de fournir un article aussi bon que celui que l'on peut importer. J'aimerais à voir biffer cette disposition qui les oblige à se procurer une charrue américaine afin de donner une chance à nos fabricants canadiens de cet article.

Sir JOHN A. MACDONALD: En premier lieu, j'ignore si ce que l'on vient de lire touchant le mérite de la voiture Chatham va être une annonce pour cette compagnie, mais il est parfaitement clair que le discours de l'honorable monsieur va être une très bonne annonce pour cette voiture en particulier. Je suis heureux d'apprendre de la bouche de l'honorable monsieur que les fabricants canadiens peuvent maintenant fabriquer d'aussi bons, sinon de meilleurs instruments aratoires de toutes sortes que ceux qui viennent des États-Unis. Je me rappelle qu'il n'y a pas très longtemps l'honorable monsieur a, peut-être, proclamé lui-même en parlement l'injustice extraordinaire que l'on commettait à l'égard des pauvres colons du Nord-Ouest en les mettant dans l'impossibilité de se procurer des instruments aratoires fabriqués aux États-Unis ; qu'il a dit que c'était une injustice d'exclure par notre tarif un article parce que nous ne pouvions pas le fabriquer aussi bon et à aussi bon marché, dans l'unique but de faire valoir la politique nationale, et que nous volions les colons du Nord-Ouest. Je suis content cependant d'apprendre d'une source aussi sûre que celle que nous fournit l'honorable monsieur que cet état de choses est changé.

Mon honorable ami parle de la forme de l'annonce. Eh bien, cette forme d'annonce qu'il désire ne ferait pas aussi bien qu'une charrue appelée "charrue John Deer." Chaque fabricant, comme le dit l'honorable monsieur, a sa propre charrue, son propre instrument aratoire qu'il croit non seulement égal mais supérieur. Je suppose que par charrue John Deer on veut dire que M. John Deer fabrique une charrue d'un certain genre sous le rapport de la forme et du poids, et l'on comprend bien ce qu'est la charrue John Deer. Je suppose que n'importe quel fabricant du Canada, soit qu'il ait acheté un brevet de John Deer ou qu'il vole ce brevet et fabrique la charrue, s'il fait une charrue "John Deer", cet homme peut faire la concurrence—c'est le nom de la charrue.

M. PATERSON (Brant): Non; c'est une charrue américaine.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est parfaitement clair que vous ne pouvez faire de concurrence si l'article n'est pas le même. Je suppose qu'il y a un grand nombre de fabricants d'instruments aratoires, ayant chacun sa forme de charrue dont chacune, a plusieurs qualités. Il ne peut y avoir de concurrence; ces fabricants ne peuvent pas soumissionner; il est impossible de dire qui fait la plus basse soumission si nous ne savons pas que c'est pour le même article. Il ne serait pas désirable qu'un département ayant besoin d'une grande quantité de charrues ou de voitures ou d'autres instruments aratoires, occasionnât une dispute générale entre tous les manufacturiers en demandant des soumissions, et qu'il eût ensuite à choisir parmi toutes ces différentes sortes d'instruments aratoires. Je présume que le département s'est informé auprès de ses employés, de ceux qui sont compétents, quel est l'article qui convient le mieux au Nord-Ouest, qui convient le mieux aux sauvages. Si l'on a habitude des sauvages à un genre d'instruments aratoires, il n'est pas sage de changer, capricieusement, d'instruments parce qu'il leur faudra apprendre à se servir de cet instrument. Mais je puis assurer à l'honorable monsieur que le département désire se procurer le meilleur article, celui dont les sauvages peuvent le plus facilement se servir. Il doit exiger un devis particulier et il doit demander des soumissions pour tout ce qu'il achète. Le gouvernement a pour principe—et je crois que le parlement exige que ce principe soit appliqué—de demander des soumissions pour tout ce qu'il achète, excepté dans des parties reculées du pays. Il y eut un temps où l'on ne pouvait se procurer un article que dans une seule localité et d'une même personne, et où l'on ne pouvait se le procurer au Canada à cause du manque de communications; mais il n'en est plus ainsi, et maintenant les départements demandent un article particulier en donnant le nom par lequel il est connu dans le commerce.

M. MILLS: Comme la voiture Chatham.

Sir JOHN A. MACDONALD: La voiture Chatham est connue. Elle est fabriquée d'une manière particulière. L'honorable monsieur vient de l'endroit où elle est fabriquée, et il sait si c'est une bonne voiture; dans tous les cas lorsqu'on annonce il faut spécifier l'article; que ce soit la voiture Chatham ou la charrue "John Deer," ou la charrue "Peter Wilkins" ou la herse "Peter Jones;" tous ces articles ont un nom particulier bien connu sur le marché; voilà le but du gouvernement, et si il y a quelque erreur à ce sujet je verrai certainement à ce que l'on ne puisse soulever de doute comme l'a fait l'auteur de la lettre en question, quant à savoir s'il peut concourir. S'il fabrique l'article, que cet article soit la voiture "Chatham" ou la charrue "John Deer," et si cet article est égal à l'échantillon il aura une chance d'obtenir le contrat.

M. PATERSON (Brant): La forme de la soumission ne permet pas cela. Je ne puis fabriquer une voiture et l'appeler "Chatham"; la soumission dit que ça doit être la voiture "Chatham"; l'entrepreneur doit fournir la voiture "Chatham"; il n'est pas libre de fournir une autre voiture. La lettre adressée à cette personne par le département était explicite. Le fabricant désirait soumissionner des instruments agricoles aratoires égaux à ceux qu'il y a sur le marché, et il désirait savoir si sa soumission serait reçue. Le département lui a répondu qu'il regrettait excessivement de ne pouvoir se départir de la forme de la soumission et accepter d'autres articles que ceux décrits. Si l'on demandait des faucheuses "Massey" il faudrait que ces faucheuses fussent fabriquées par la manufacture "Massey." Si la commission disait que les faucheuses devront être égales à la faucheuse "Massey," il y aurait une demi-douzaine de concurrents. Il en est de même pour le sucre. La soumission pour l'approvisionnement des sauva-

ges pauvres comporte que le sucre devra être le "Paris lump." Les épiciers savent que les "Redpath" sont les seuls fabricants de cette sorte de sucre, et que ce dernier coûte 1 cent de plus que le meilleur sucre granulé. Il nous faut donner aux sauvages pauvres le *Paris lump* lorsque toutes les familles canadiennes emploient le sucre granulé et paient 1 cent de plus pour ce *Paris lump*. Ceci restreint la soumission à l'article fourni par les Redpath. Les raffineries de Halifax, Moncton ou Saint-Jean n'ont pas de chance, parce qu'elles ne fabriquent pas le *Paris lump*, mais seulement les sucres granulés. Le sucre granulé suffit pour la maison du père de famille et pour nous tous, mais il faut donner aux sauvages pauvres le *Paris lump* qui coûte 1 cent de plus. Je pourrais parcourir toute la liste et montrer que la soumission est faite de manière à donner un monopole à un fabricant en particulier à l'exclusion des autres. Le premier ministre a tort de dire qu'il y a une latitude; il n'en est pas ainsi, les dispositions sont impératives; ce que nous voulons c'est de la latitude.

M. MILLS: D'après la forme de la soumission, il faut fournir l'article spécifié; en conséquence, il n'y a rien à gagner à demander des soumissions, et il serait mieux d'acheter directement des fabricants plutôt que de prescrire que l'on devra acheter un article particulier d'un fabricant en particulier.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il nous faut savoir le prix qu'il en exigera.

M. MILLS: Certainement; mais lorsque vous prescrivez que l'on doit se procurer les articles d'un fabricant particulier, il est parfaitement clair que ce fabricant est maître de la situation et qu'il peut demander ce qu'il lui plaît. Aucun autre article ne peut faire la concurrence au sien. Je suppose qu'une vingtaine de compagnies fabriquent un article aussi bon que la voiture *Chatham*. Cela ressemble beaucoup à une imposition faite au département. Je serais curieux de savoir comment il se fait que cette annonce se trouve dans la soumission. L'honorable monsieur voudrait-il nous le dire?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne le puis; je l'ignore.

M. MILLS: L'honorable monsieur croit-il que le département soit justifiable d'agir ainsi?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le département a-t-il publié cela?

M. MILLS: Oui, il y a eu beaucoup de négligence quelque part, car le département n'aurait jamais dû se laisser utiliser de cette manière. Le très honorable monsieur n'a pas soigné cette partie de ses devoirs publics autant qu'il aurait dû le faire. C'est réellement là une insulte à tous les fabricants de voitures du Canada, à l'exception de cette seule compagnie. Je pourrais dire à l'honorable monsieur, au sujet de cette compagnie, que je n'en ferai pas un sujet de discussion dans cette Chambre. Il s'apercevra que ni ses intérêts, ni le département des sauvages, ni les industries du pays ne seront favorisés de cette manière.

Sir JOHN A. MACDONALD: Les départements s'efforcent de se procurer le meilleur article possible pour l'animal—le sauvage. J'ignore comment il se fait que la description de la voiture "Chatham" a été insérée dans l'annonce de l'année dernière; elle ne s'y trouve pas cette année. Je ne puis convenir avec les honorables messieurs de la gauche que, lorsque vous désignez un article par un nom particulier, cet article doit être fabriqué par celui qui lui a donné son nom en premier lieu. Nous allons prendre le cas des animaux. Si nous demandions des chevaux Clydesdale, ou des ponies Suffolk ou des Southdown, devraient-ils être importés de ces parties particulières du pays? Le département sait quels sont les articles dont il a besoin, et il veut que l'article réponde aux descriptions.

M. MILLS : L'honorable monsieur fait erreur. Prenons, par exemple, les articles fabriqués par la compagnie Massoy; tous ces articles sont brevetés, et tant que le brevet n'est pas expiré, on ne peut se les procurer ailleurs. Si l'honorable monsieur veut bien prendre des renseignements auprès de ceux qui fabriquent des articles d'une autre compagnie, il verra que l'article ainsi fabriqué n'a pas les mêmes dimensions que l'article primitif, à moins que les fabricants n'achètent les premiers patrons.

M. PATERSON (Brant) : Quelques points relativement aux prix payés, et j'aurais senti qu'il était de mon devoir de traiter cette question d'une manière plus complète, à une période moins avancée de cette session. Je ne suis pas prêt à dire que les annonces ne sont pas assez larges, mais la forme de la soumission en limite l'étendue. Il n'est pas étonnant qu'une ou deux grandes compagnies telles que Baker et compagnie et la compagnie de la Baie-d'Hudson obtiennent la majorité des contrats. Prenons la voiture "Chatham." Le premier ministre a dit que l'on pouvait acheter ce wagon pour \$50 à \$60. Je vois qu'à Indian-Head, localité située à quelques centaines de milles à l'ouest de Winnipeg, on a payé cette voiture \$95. Si le prix n'en était que de \$50, il serait moins élevé qu'à Chatham. On prétend que c'était là un avantage pour le Nord-Ouest, mais s'il est vrai, comme on l'a dit, que l'on pouvait acheter cette voiture à Winnipeg pour ce prix-là, c'était certainement trop de \$95. La même voiture se vendait à Fort-MacLeod, \$125. Puis, à Indian-Head, localité située sur le chemin de fer, on a payé le sucre 11½ centins la livre, lorsque tous ceux qui connaissent le commerce savent que le prix du sucre granulé était très bas, à cette époque, et que le fret de Montréal à Indian-Head ne pouvait certainement pas être de 3 ou 4 centins la livre. Le savon jaune anglais coûtait 14 centins la livre; le riz, 10½ centins; le sel, 2½ centins la livre, et ainsi de suite. Je cite ces faits comme exemple, mais il me semble que le premier ministre devrait étudier lui-même toute la question des soumissions pour le Nord-Ouest, pour voir s'il ne serait pas possible d'y apporter des améliorations.

Sir JOHN A. MACDONALD : Tout se vendait naturellement très cher au Nord-Ouest, mais il se fait un changement rapide. Nous ne pouvions obtenir de soumissions dans l'Est, et comme nous étions obligés d'acheter ces marchandises il nous a fallu accepter la plus basse soumission. Toutefois les moyens de transport sont maintenant faciles, grâce à la construction du chemin de fer et au progrès du pays en général, et des personnes des provinces de l'Est commencent maintenant à soumissionner. Je sais, pour ce qui regarde les approvisionnements des sauvages et ceux de la police à cheval, que parfois nous ne recevons aucune soumission, eu égard à l'éloignement des postes et que nous sommes obligés de nous les procurer du mieux que nous pouvons. Je suis heureux de pouvoir dire que cet état de choses s'améliore rapidement et que les gens de l'Est commencent à soumissionner. Les prix seront bientôt réduits presque au taux que dans Ontario, plus le coût du transport.

M. STAIRS : L'honorable député de Brant a dit, par inadvertance, je le sais, que le sucre *Paris lump* n'est fabriqué que par les Redpath. Je dois dire que les raffineurs d'Halifax le fabriquent maintenant, et je mentionne ce fait afin qu'ils ne puissent souffrir d'injustice.

M. PATERSON (Brant) : J'ai dit cela uniquement par inadvertance, car bien que j'aie manié beaucoup de sucres, j'ignorais qu'il fut fabriqué ailleurs.

M. WATSON : Le premier ministre dit qu'il est difficile d'obtenir dans l'Est des soumissions pour ces approvisionnements. J'ai fait remarquer il y a quelque temps que cela était dû au fait que l'on demandait des soumissions à un endroit particulier. Si les marchandises devaient être déli-

Sir JOHN A. MACDONALD

vrées à certains points du chemin de fer, je crois que l'on pourrait remédier à cette difficulté, car aujourd'hui ces maisons de commerce ne veulent pas s'ennuyer de ces petits contrats pour des localités éloignées. En conséquence les contrats ont été entièrement entre les mains de I. G. Baker et Cie, et de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Le gouvernement a été obligé de payer les marchandises plus cher qu'il n'aurait dû le faire, et dans plusieurs cas ces articles n'ont pas été d'aussi bonne qualité que s'ils avaient été fournis par de petits soumissionnaires.

Pour ce qui est de la voiture Chatham, il y a au Manitoba trois ou quatre différentes voitures qu'on leur préfère. Elles ne sont fabriquées que depuis deux ans, et on n'en a pas encore fait l'épreuve. Il y a la voiture "Scobell" et la voiture "Speight" qui priment au Nord-Ouest, et il y en a deux ou trois autres que l'on prend de préférence à la voiture Chatham. Le gouvernement devrait porter beaucoup d'attention à la qualité des articles qu'il fournit aux sauvages. Il y a quelques années on fit venir de Listowell un lot de voitures, et les bandages des roues se détachèrent pendant que ces voitures stationnaient dans les rues de Winnipeg. Quant aux prix, les meilleurs voitures se vendaient \$65 à Winnipeg l'an dernier, et je crois que les prix mentionnés dans ces soumissions sont trop élevés non seulement pour les voitures mais aussi pour les charrues et les autres articles.

M. MILLS : Je vois que l'honorable monsieur demande encore ce crédit pour des provisions payables par paiements annuels. Ce crédit a été voté en premier parce que ces sauvages n'étaient pas sur les réserves, mais qu'ils devaient se réunir à certains endroits pour recevoir ces annuités, et qu'il fallait les nourrir pendant qu'on les payait. On prétendait que lorsqu'il seraient établis sur leurs réserves cette pratique cesserait.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur a parfaitement raison; c'est là un abus qui dure depuis longtemps. Ils se réunissaient à certains endroits et y restaient quelque fois pendant trois semaines ou plus. Le crédit était alors énorme, mais il diminue graduellement. Comme les sauvages sont établis sur les réserves, les agents vont les payer là. Il y a cependant encore un certain nombre d'endroits où il leur faut se réunir, eu égard à la situation de localités particulières, et j'ose dire qu'on leur donne encore de petits présents consistant en nourriture, même sur les réserves. Avec les sauvages on ne peut briser soudainement avec ces coutumes.

M. MILLS : J'espère que dans les futurs rapports l'honorable monsieur nous donnera des informations au sujet de ces bestiaux, porcs et approvisionnements de grains de semence, car il n'y a pas de doute que ces sauvages n'aient déjà reçu beaucoup plus de bestiaux, d'instruments aratoires, etc., qu'il n'y avait droit d'après le traité, et naturellement ils reçoivent ceci en sus de ce que l'on est obligé de leur donner d'après le traité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Dans certains cas.

M. MILLS : Je n'objecte pas à cela; mais si nous avons des états indiquant le montant payé chaque année, ce serait plus commode pour la Chambre de même que pour le département. Nous devons avoir quelque contrôle sur ces dépenses; nous devrions savoir quelles sont les bandes qui progressent et celles qui ne progressent pas.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'essayerai de fournir cet état l'an prochain; quant à cette année je ne crois pas que ce soit possible.

M. MILLS : Le département sait assurément comment il a distribué les approvisionnements.

M. CAMERON (Huron) : La somme de \$215,056.83 est un fort montant pour des approvisionnements pour des sauvages pauvres. Les rapports de 1882 et 1883 démontrent très clairement que les chefs sauvages ont commis des

fraudes considérables au préjudice du gouvernement. Dans plusieurs cas les agents rapportent qu'un grand nombre ont reçu des provisions pour plus que le nombre réel de leurs bandes. Par exemple il appert qu'en 1883 les Pieds-Noirs ont retiré des rations pour 800 à 900 personnes de plus que le comprenaient réellement leurs bandes, et une ou deux autres bandes sont précisément dans la même position.

J'aimerais à savoir s'il y a un mode quelconque d'après lequel l'agent du gouvernement puisse donner le nombre exact des sauvages. M. Denny, agent au Fort MacLeod, dit :

J'ai constaté qu'il y avait eu beaucoup de fourberie relativement aux rations, qu'on avait retiré des rations pour 3,000 personnes lorsqu'on aurait dû en recevoir que pour 2,200.

Cet état de choses paraît avoir existé depuis quelque temps. Il dit en outre que les Sarcis, de Calgary, ont retiré des rations pour un bien plus grand nombre de sauvages que n'en renfermait leur bande. Un autre agent rapporte que deux ou trois familles ont retiré des rations pendant dix ans, bien qu'elles demeurassent aux Etats-Unis. Un autre agent rapporte encore que le nombre de la bande dont il avait la charge était beaucoup exagéré; c'est-à-dire que cette bande retirait des rations pour un bien plus grand nombre de personnes que celui que renfermait réellement la bande. J'aimerais à savoir si on a appelé l'attention du premier ministre sur ce fait, ou si l'on a pris des mesures pour arrêter ces pratiques. Il doit y avoir une négligence considérable chez les agents, ou des fraudes gigantesques de la part des sauvages.

J'appellerai l'attention du premier ministre sur le fait que les agents ont plusieurs fois rapporté que les approvisionnements étaient de qualité très inférieure. M. Wadsworth a plusieurs fois fait observer que les approvisionnements étaient de qualité inférieure et que les sacs de farine ne pesaient que 90 à 92 livres au lieu de 100 livres, et que cette farine était épaisse et mauvaise. Si les sauvages reçoivent des approvisionnements de qualité inférieure, de la farine ou du lard fumé d'une qualité plus mauvaise que celle stipulée dans le contrat, il y a fraude au préjudice des sauvages et du gouvernement, et les agents qui ont fourni les approvisionnements ont dû se rendre coupables des écarts les plus graves depuis deux ou trois ans.

J'aimerais à savoir si l'on a pris des mesures pour punir ceux qui fournissent ces approvisionnements de qualité inférieure ou pour les empêcher d'agir ainsi.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je dirai simplement qu'autrefois, comme le sait l'honorable monsieur, il se mettait de temps à autre des fraudes; c'est-à-dire que, lorsque les sauvages étaient en bandes nombreuses, ils faisaient en sorte d'obtenir plus d'approvisionnements qu'ils n'y avaient droit. Cet abus disparaît graduellement: les sauvages sont maintenant pour la plupart sur leurs réserves et l'on donne à chaque famille un billet de ration qu'elle doit produire lorsqu'elle est payée, de sorte qu'il n'y a pas de danger que l'on commette des fraudes à l'avenir. L'honorable monsieur dit que l'on commet des fraudes au préjudice des sauvages parce que la nourriture est imparfaite. On ne peut considérer que ce soit là une fraude au détriment des sauvages, car ils n'ont pas droit à cette nourriture. Ils vivent simplement de la bienveillance et de la charité du parlement canadien, et, comme le dit un vieil adage, les mendiants ne doivent pas choisir. Mais le gouvernement essaie d'obtenir l'article qu'ils demandent, et, en somme il est assez heureux. Même dans Ontario, l'honorable monsieur a vu des entrepreneurs envoyer des articles de qualité inférieure qui ont été plus tard refusés. Là-bas, lorsque ces articles sont expédiés à un endroit éloigné, on ne peut les refuser; il faut les employer; je ne crois pas que l'on ait donné de la nourriture malsaine, bien qu'elle n'est peut-être pas toujours été ce qu'elle aurait dû être. M. Wad-

sworth est, je crois, un fonctionnaire actif et zélé, et il dit que l'an dernier tous les approvisionnements étaient satisfaisants.

M. CAMERON (Huron): Il me semble qu'il doit y avoir quelque chose de blâmable quelque part, bien que je ne sois prêt à dire où existe le mal ou qui en est responsable. Par exemple, dans la bande des Pur Sang on dit qu'il y a 2,200 sauvages. Nous avons, suivant les données du département, fourni aux Gens du Sang pour les cinq derniers mois de 1883, du bœuf pour \$48,744, et tout cela vient de la maison L. G. Baker et Cie. Je ne sais pas si les gens de cette compagnie sont bouchers ou commerçants, ni ce qu'ils font, mais tout cela a été fourni par eux. Je trouve que c'est une somme considérable pour subvenir aux besoins de 2,220 sauvages, et je vois par les rapports qu'ils n'étaient pas 2,220 tous les mois. Pendant quelques mois ils étaient 1,300, pendant d'autres mois 1,400, et le plus grand nombre qui se soit trouvé pendant un mois est 2,200. Cependant nous leur avons donné rien qu'en bœuf \$48,744 pour cinq mois.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ils ne mourront pas de faim.

M. CAMERON (Huron): Ce que je crains c'est que tous ces approvisionnements ne parviennent pas aux sauvages. Quelle garantie l'honorable monsieur a-t-il? Si nous consultons les pièces justificatives nous croyons que le département n'a pas d'autre garantie que les reçus des instructeurs de ferme, et je dis que les gens que l'on envoie là-bas en qualité d'instructeurs de fermes ne sont pas des gens à qui l'on devrait confier le soin d'accorder des reçus pour les énormes montants qui suivent: Pièce justificative 436, 1er octobre 1884, \$10,000 valant de bœuf pour ce mois; pièce justificative 381, 30 septembre 1883, payé à M. Baker \$10,434; pièce justificative 325, 31 août 1883, payé à M. Baker pour du bœuf \$9,014; pièce justificative 542, 31 décembre 1883, 70,512 livres de bœuf à 13½ cents, \$9,518; pièces justificatives 494, 30 novembre 1883, 68,869 livres de bœuf, \$9,300; soit un total de \$48,744 en cinq mois pour nourrir 2,220 sauvages de la tribu des Gens du Sang.

M. FARROW: Ce n'est pas exorbitant.

M. CAMERON (Huron): Je ne dis pas si c'est beaucoup ou non; je donne les chiffres. Je dis que c'est beaucoup, mais ce n'est pas tout; non seulement ils ont eu du bœuf, mais ils ont eu du lard fumé et d'autres provisions. Je ne blâme pas le premier ministre, mais je dis que le système n'est pas bon. Ces pièces justificatives sont toutes certifiées par les instructeurs de fermes. Il n'est pas prudent de laisser certifier par les instructeurs de fermes, et par eux seuls, la fourniture d'une aussi énorme quantité d'approvisionnements aux sauvages pauvres. Il n'y a pas d'autres garanties que l'honnêteté de ces hommes. Je constate en même temps que tandis que le 31 juillet nous fournissions du bœuf de 13½ cents la livre, nous leurs achetions 12,438 livres de lard fumé à 23 cents la livre. Je dois dire aux honorables messieurs qu'il n'y a aucune pièce justificative pour un des derniers six mois de 1883. L'honorable monsieur sait que les sauvages refusent obstinément de manger du lard, et je ne puis voir quel intérêt a le gouvernement à donner une chose qu'ils ne veulent pas et à payer le double du prix pour cet article. Les sauvages disent que l'usage de ce lard fumé les rend malades. Pie-à-pot s'est plaint qu'une grande partie des sauvages de sa bande sont tombés malades pour avoir été forcés de manger de ce lard acheté à 23 cents la livre, et que plusieurs en sont morts.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est là un mensonge de Pie-à-pot.

M. CAMERON (Huron): L'honorable monsieur peut-il dire pourquoi nous donnerions à ces sauvages du lard de 23 cents la livre lorsque nous pouvons leur servir du bœuf à 13½ la livre. Les mêmes faits se sont produits pour ce qui regarde la bande des Pieds-Noirs. Le nombre de ces

sauvages est porté à environ un peu plus de deux mille. Il est estimé à 2,000 dans quelques rapports, et pour quelques mois les bandes sont portées à 2,000; pour d'autres mois il est porté à 1,200 et 1,500, pendant les derniers six mois de 1883, suivant les pièces justificatives transmises au département, nous leur avons fourni pour \$56,168 de bœuf frais, et durant la même période nous avons acheté du lard à 23 cents la livre.

Il y a une autre chose sur laquelle je désire appeler l'attention du premier ministre. D'après la pièce justificative 837, du 31 janvier 1884, les Pieds Noirs ont reçu ce jour-là 22,250 livres de bœuf à 14½ la livre. La pièce justificative porte l'entrée suivante: sauvages pauvres, Traverse des Pieds-Noirs, moyenne des rations quotidiennes 871, et à la même date, 31 janvier 1884, la même bande a reçu d'après la pièce justificative, 836, 26,560 livres de bœuf à 14½ cents la livre, soit \$3,785; et la pièce justificative porte l'entrée suivante: Sauvages pauvres de la Traverse des Pieds-Noirs, moyenne des rations quotidiennes, 1,290; une des pièces justificatives est signée par J. E. Edward et l'autre par J. F. Macdonald, instructeurs de fermes. Pourquoi y a-t-il deux comptes portant la même date, contre les sauvages pour du bœuf frais? La même chose a eu lieu au mois de février. La pièce justificative 840 porte que le 29 février 1883 ces Pieds-Noirs ont obtenu à la Traverse 16,727 livres de bœuf à 14½ cents, soit \$2,383.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur ferait peut-être mieux de laisser adopter cet article, vu que nous arrivons au dimanche.

M. CAMERON (Huron): Je ne pense pas. Je suis complètement convaincu d'après les rapports mêmes de l'honorable monsieur que les agents ont commis les fraudes les plus grandes. L'honorable monsieur consentira peut-être à ce que l'étude de cet article soit ajournée, vu qu'il exige un peu de discussion.

Sir JOHN A. MACDONALD: Très bien.

M. CAMERON (Huron): Je veux appeler son attention sur les états que renferme ce rapport. Je ne sache pas qu'il ait lu tous ses rapports, et il est de la plus haute importance de les signaler à son attention; j'ai deux différentes pièces justificatives portant la même date du même mois pour des articles fournis à la même bande de sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; ils sont divisés en deux bandes.

M. CAMERON (Huron): Je renverrai l'honorable monsieur au mois de février; je vois une pièce justificative portant le numéro 840, c'est le numéro marqué en crayon sur le dos de la pièce justificative, et j'y trouve un compte en date du 24 février 1883, pour 16,727 livres de bœuf livrées aux Pieds-Noirs à la traverse des Pieds-Noirs, et il y a une autre pièce justificative portant la même date pour 26,956 livres de bœuf livrées à la même bande de sauvages à la Traverse des Pieds-Noirs. Il se peut, comme le dit l'honorable monsieur, que ces sauvages aient été divisés en deux bandes, et que les approvisionnements leur aient été donnés par deux agents différents. S'il en est ainsi la chose n'a eu lieu que pour ces deux mois, car durant toute l'année de 1883 les pièces justificatives ont été attestées par un seul fonctionnaire, et en général par l'instructeur de fermes. Mais en janvier et en février 1883 il y a eu deux classes de pièces justificatives attestées par deux personnes différentes. J'ignore pourquoi il en a été ainsi, mais je crois que cette question a besoin d'être expliquée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est près de minuit.

M. CAMERON (Huron): Alors ajournons le débat sur l'article.

M. BOWELL: Le premier ministre a dit plusieurs fois qu'il y consentirait. Il l'a dit il y a quinze minutes.

M. CAMERON (Huron)

M. CAMERON (Huron): Il ne l'a pas dit cinquante fois.
M. BOWELL: J'ai dit qu'il y avait contenti il y a quinze minutes.

M. CAMERON (Huron): Si le premier ministre a dit cela, je ne l'ai pas entendu, car sans cela je me serais tu immédiatement. Je demande pardon au premier ministre si j'ai continué, mais je ne l'avais pas entendu.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 11:50 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 13 juillet 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRIÈRES.

ACTE DE TEMPÉRANCE 1878.

M. McCRANEY: Le gouvernement a-t-il l'intention de demander au parlement de légiférer pendant la présente session, de manière à assurer l'application de l'Acte de Tempérance 1878 en fournissant les fonds nécessaires pour poursuivre en justice les personnes qui violent cet acte?

Sir JOHN MACDONALD: Je crois qu'à cette phase de la session, il serait impossible de légiférer sur cette matière.

MACHINES ENTREPOSÉES EN USAGES

M. McMULLEN: Y a-t-il des machines de moulin ou de manufacture qui aient été importées au Canada et installées dans des moulins ou dans des établissements manufacturiers, et sur lesquelles le gouvernement a encore un droit d'entre-pôt? Si oui, quels sont les noms des moulins dans lesquels se trouvent ces machines, quand ont-elles été importées, quel est le montant des droits dus, et depuis quand sont-ils échus?

M. BOWELL: Je ne suis pas en état de répondre à cette question d'une façon complète, mais il y a deux ou trois établissements qui n'ont pas payé le plein montant des droits, mais l'on s'occupe maintenant de les prélever. Il y en a un à Brantford, un à Weston et celui de Magog; puis, l'établissement de Sainte-Croix doit encore une balance. Ce sont les seuls que je connaisse. La commission a envoyé demander des renseignements. On m'informe que toutes ces questions sont en voie de règlement.

LES PÊCHERIES.

M. VAIL (pour M. FORBES): Le gouvernement se propose-t-il, pendant la durée des arrangements qui permettent aux pêcheurs américains de pêcher librement, de donner aux pêcheurs canadiens un boni équivalent aux droits payés sur le poisson expédié aux Etats-Unis par les négociants du Canada?

M. McLELAN: Vu que toute la question des pêcheries sera examinée prochainement, cette partie de la question n'a pas été décidée.

TROUBLES DU NORD-OUEST—INDEMNITÉ AUX VICTIMES.

M. ROSS (pour M. ROYAL): A-t-il été nommé des commissaires pour s'enquérir des pertes subies par les particuliers

et causées par les sauvages pendant la dernière rébellion au Nord-Ouest? Si non, est-ce l'intention du gouvernement de faire de nominations, et quand?

Sir JOHN A. MACDONALD: Aucun commissaire n'a encore été nommé, mais toute cette question est sous la considération du gouvernement.

TRoubles DU NORD-OUEST—SECOURS AUX FAMILLES DANS LA DÉTRESSE.

M. ROSS (pour M. Royal): A-t-on pris des mesures pour venir au secours des familles que les derniers troubles du Nord-Ouest ont laissées dans la détresse, et même privées des premières nécessités de la vie?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement a pris des mesures et a soulagé quelques-uns de ces malheureux; il prend maintenant des mesures pour empêcher que ceux qui ont souffert pendant le dernier soulèvement ne meurent pas de faim.

LIMITES D'ONTARIO.

M. MILLS: Le gouvernement a-t-il l'intention de proposer au parlement, pendant cette session, de demander quelque législation impériale au sujet des limites d'Ontario? Se propose-t-il de prendre aucune décision à ce sujet, et en ce cas laquelle?

Sir JOHN A. MACDONALD: Comme on peut le supposer, le gouvernement s'est occupé de la question. Relativement à la frontière entre Ontario et le Manitoba, il ne peut exister aucune difficulté. Le gouvernement est tout à fait disposé à faire adopter un acte pour cette fin. En ce qui concerne la limite nord d'Ontario, laquelle divisait Ontario de Kéwatin, elle n'est pas encore fixée, et l'honorable monsieur verra que ce sujet implique la question de savoir quelle est ou quelle devrait être la frontière nord de la province de Québec. Il est douteux qu'il y ait une législation impériale à ce sujet avant la prochaine assemblée du parlement impérial. Le gouvernement canadien, dans l'intervalle, désire entamer des négociations, ou plutôt, avoir des communications avec la province du Manitoba, la province d'Ontario et la province de Québec, dans le but de fixer pour toujours, non seulement la limite entre le Manitoba et Québec, qui est fixée en réalité, mais la limite nord d'Ontario et la limite nord de Québec; et, après nous être abouchés avec ces différents gouvernements, nous désirons obtenir du parlement impérial, à sa prochaine session, une législation quelconque réglant pour toujours ces trois questions. Quelle est la frontière entre le Manitoba et Ontario—c'est-à-dire, répéter par décret impérial la décision du Conseil privé—quelle est la limite nord d'Ontario qui la sépare de Kéwatin, et quelle est la limite nord de Québec divisant la province de Québec des terres appartenant à la Confédération du Canada et qui sont situées au nord de cette province.

TRoubles DU NORD-OUEST.

M. BLAKE: Le gouvernement a-t-il reçu de l'évêque Grandin, quelques communications au sujet des affaires du Nord-Ouest, non encore soumises à la Chambre? Et, en ce cas, quel est le nombre et les dates des communications reçues?

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous n'avons vu que ce matin cette question et les autres posées samedi par l'honorable chef de la gauche. Nous serons prêts à y répondre demain. Il en est ainsi au sujet de la question de l'honorable député de Châteauguay (M. Holton).

TRoubles DU NORD-OUEST—RECONNAISSANCE DES SERVICES DES VOLONTAIRES.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que demain la Chambre se forme en comité général pour examiner les résolutions suivantes:

1. Résolu.—Qu'il est opportun de reconnaître les services des membres de la milice volontaire qui ont aidé activement à la suppression du soulèvement des Métis et des sauvages dans le Nord-Ouest, en donnant à chacun, en sus de la solde et des allocations auxquelles il a droit aux termes de l'Acte de Milice, un octroi de terres à certaines conditions, ou de scrip rachetable en terres, suivant le cas, et que l'octroi devrait être fait de manière à promouvoir l'établissement réel des terres publiques du Canada.

2. Résolu.—Que pour mettre à effet la résolution qui précède, le gouverneur général en conseil soit autorisé à octroyer à chaque membre de la milice volontaire qui a pris les armes et qui a contribué activement à supprimer le soulèvement des Métis et des sauvages, et qui a fait le service à l'ouest de Port-Arthur depuis le 25 mars dernier, en qualité d'officier ou de soldat:—

Une concession d'établissement (*homestead*) gratuite de deux quarts de section contigus (de la contenance totale de 320 acres) dans toute section, portant un numéro pair, des terres fédérales non occupées ou réclamées dans le Manitoba ou les territoires du Nord-Ouest ouvertes à titre de *homestead* et de préemption, sujet à la condition que le concessionnaire ou son substitut dûment qualifié aura choisi et fait inscrire les dits deux quarts de section dans le bureau des terres fédérales pour le district territorial dans lequel ils pourront être situés, le ou avant le 1er juin 1886.

Pourvu que le dit concessionnaire, ou son substitut, suivant le cas, confirme l'inscription faite comme ci-dessus prescrit en commençant à résider sur sa terre et à la cultiver dans les six mois qui suivront le 1er juin 1886, et qu'il continue par la suite à résider sur la dite terre et à la cultiver pendant la durée stipulée par les prescriptions de l'Acte des Terres Fédérales, 1883, applicables aux *homesteads*, et conformément à leur teneur et conditions.

Pourvu, de plus, que nul substitut à être choisi par un concessionnaire, ne soit une personne non autorisée, en vertu des prescriptions de l'Acte des Terres Fédérales, à obtenir une inscription pour un *homestead*. Pourvu, de plus, que dans le cas où un substitut serait choisi par un concessionnaire comme ci-dessus prescrit, la terre soit inscrite au nom du substitut; et sur accomplissement des conditions à cette fin stipulées par les prescriptions de l'Acte des Terres Fédérales applicables aux *homesteads*, la patente pour les deux quarts de section sera émise au nom du dit substitut.

3. Résolu.—Que toute personne ayant droit, d'après les résolutions précédentes, de choisir et de se faire inscrire pour 320 acres de terre comme *homestead*, par elle-même ou par son substitut, de la manière et aux termes et conditions ci-dessus prescrits, pourra, si elle le désire, recevoir au lieu de terre, du scrip au montant de \$80, lequel sera accepté en paiement d'aucunes terres fédérales offertes en vente, de droits de préemptions ou de la vente de terres de la Puissance louées pour pâturages ou pour la coupe du foin; mais toute personne désirant prendre du scrip, tel que prescrit ci-dessus, devra donner avis de son intention au ministre de l'intérieur le ou avant le 1er jour de juin 1886.

4. Résolu.—Que tout octroi de terres ou de scrip, suivant le cas, fait en conformité des dispositions qui précèdent, sera fait par le ministre de l'intérieur, sur mandat émis en faveur de la personne qui y aura droit par le ministre de la milice et de la défense, lequel mandat sera enregistré au département de l'intérieur en vertu de la clause 21 de l'Acte des Terres Fédérales, 1883, et, de plus, que tout scrip donné en vertu de la troisième résolution, comme ci-dessus, sera sujet, sous tous rapports, aux dispositions de la dite clause 21, ainsi qu'à celles de la clause 22 de l'Acte des Terres Fédérales.

5. Résolu.—Que les inscriptions de terres qui seront faites et les patentes qui seront accordées en vertu des présentes résolutions, ne seront pas sujettes aux droits et aux frais prescrits dans le cas des inscriptions ordinaires pour *homesteads*.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Sir HECTOR LANGEVIN: Si l'honorable chef de la gauche ne s'y oppose pas, nous allons nous occuper du bill accordant des subventions aux chemins de fer. Ce sont simplement les résolutions, avec une légère modification.

M. BLAKE: Le bill n'est pas encore distribué et il ne m'a pas été donné de l'examiner.

Sir HECTOR LANGEVIN: Naturellement, si l'honorable chef de la gauche s'y oppose, je ne puis continuer.

SUBSIDES—CONCOURS.

La Chambre examine les résolutions rapportées du comité des subsides.

VOIES ET MOYENS.

M. BOWELL: Je propose la deuxième lecture du rapport du comité des voies et moyens.

M. BLAKE: L'honorable ministre voudra peut-être expliquer quel changement cela apportera à son estimation du revenu.

M. BOWELL: Je ne sache pas que cela fasse une différence importante. Je n'ai pas les chiffres en ma possession, mais je les ferai connaître à la Chambre quand nous nous réunirons en comité sur le bill.

La motion est adoptée.

SUBSIDES—TRAITÉ DE WASHINGTON.

M. BOWELL: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. WELDON: L'importance de la question sur laquelle je me propose d'appeler l'attention de la Chambre est si grande, que je suis excusable de l'amener sur le tapis à cette phase de la session. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la conduite tenue par le gouvernement au sujet de la cessation du Traité de Washington, et prouver par des faits que le gouvernement s'est rendu coupable de retard et de négligence par la ligne de conduite qu'il a suivie au sujet de l'abrogation des articles du traité de Washington. On peut qualifier sa conduite de grossière et d'inexcusable, tout comme le *Mail* de Toronto a qualifié ses actes au sujet du Nord-Ouest. La valeur des pêcheries des provinces maritimes est assez bien connue de cette Chambre, qu'il est inutile de faire des commentaires à ce sujet. Il suffit de dire qu'en vertu de la décision rendue par la commission de Halifax, on nous a accordé environ \$5,000,000 pour les dix ans pendant lesquels le traité a été en vigueur. Cette question, M. l'Orateur, est non seulement importante pour les provinces maritimes, car ce n'est pas seulement dans les eaux qui baignent les côtes de l'Atlantique que sont nos pêcheries, mais même dans le Pacifique il y a des millions de poissons; de sorte que cette question a une importance pour l'est et l'ouest de la Confédération. Je ne puis peut-être pas mieux qualifier ces pêcheries qu'en me servant des paroles de l'ancien magistrat en chef des Etats-Unis, qui a parlé des riches pêcheries de l'Amérique-Britannique du Nord.

Vous savez que les articles 18 à 25 du traité de Washington se rapportent aux pêcheries, et ces articles stipulaient, entre autres choses, que les Américains devaient se servir de nos pêcheries, que nous devions avoir le bénéfice des leurs, et que le poisson devait être admis en franchise dans les deux pays. En vertu de l'article 33 de ce traité, il était stipulé qu'un avis de deux ans devait être donné par l'un ou l'autre des deux pays, dans le cas où il désirerait abroger ces articles.

Nous savons tous qu'un avis a été donné de leur abrogation, et je veux parler brièvement de la ligne de conduite suivie par le gouvernement américain et de celle qui a été suivie par le gouvernement canadien au sujet de cette question; je veux montrer que malgré les demandes réitérées faites au gouvernement canadien, malgré le fait que l'on a attiré son attention à plusieurs reprises sur ce sujet, la chose est restée en suspens jusqu'à ce qu'il fût impossible d'obtenir des avantages pour le Canada. Le 10 janvier 1883, le sénateur Fry, du Maine, a présenté au Sénat des Etats-Unis une résolution qui a été renvoyée à la commission chargée des relations étrangères. Le 16 janvier 1883, l'honorable M. West transmit une copie de cette résolution à ce gouvernement. Le 2 février, une résolution fut passée par le sénat des Etats-Unis; elle fut soumise à la Chambre des représentants, et le 27 février, le rapport de la commission des relations étrangères fut accepté par la Chambre. Comme il peut être question de ce qui a eu lieu à cette époque, j'appellerai l'attention de la Chambre sur le langage de M. Rice, du Massachusetts, qui, je crois, était membre, si non président, de la commission des relations étrangères:

Si le représentant du Minnesota veut entendre l'explication que je vais lui donner brièvement, cela le satisfera peut-être complètement au sujet de l'opportunité de ce sujet. Certains articles du traité de Washington ont été consacrés aux privilèges accordés aux pêcheurs américains dans les eaux britanniques. Le montant que les Etats-Unis devaient payer

M. BLAKE

par ce privilège devait être fixé par la commission de Halifax. La somme que la commission devait accorder pour ce privilège, devait être payée pendant douze ans seulement. La somme accordée par la commission de Halifax a été de \$5,500,000. Nous devons maintenant donner avis, le premier juillet prochain, de l'abrogation de ces articles de ce traité et des dispositions contenues dans le traité pour l'abrogation de ces articles, et rien autre chose. De sorte que l'état de chose cesse de soi-même, ou, sinon, nous commençons un autre terme pour lequel l'Angleterre peut exiger un montant élevé des Etats-Unis d'après la sentence injuste de la commission de Halifax pour des privilèges que personne de ceux qui, aux Etats-Unis, ont examiné la question, considère comme dignes d'être gardés.

La commission du Sénat sur les affaires étrangères a unanimement rapporté cette résolution. Elle a été adoptée par le Sénat sans aucune objection, et la commission des affaires étrangères de cette Chambre, après avoir étudié à fond la question, m'a unanimement donné instruction de proposer l'adoption de la résolution par la Chambre, ce que je fais aujourd'hui.

Cette explication donnée, j'espère que l'on ne s'opposera pas à l'examen de la résolution, qui, j'en suis très sûr—je puis en convaincre tout le monde—devrait être adoptée pour nous soustraire à l'obligation de payer de nouveau une somme énorme à la Grande-Bretagne, pour une chose que ceux qui sont intéressés à la question et l'ont examinée, considèrent sans valeur aucune pour nous.

Cela fut aussi communiqué au gouvernement canadien. Le 27 février 1883, cette résolution fut adoptée par la Chambre des représentants, et le 3 mars, elle fut approuvée par le président. Le 19 mars, après l'adoption définitive de la résolution, M. West envoya des copies de ces résolutions au gouvernement. Le 28 mars, l'ancien secrétaire des colonies, lord Derby, écrivit ce qui suit:

MILORD,—J'ai l'honneur de vous adresser, pour que vous la communiquiez à votre gouvernement, copie d'une lettre du Bureau des affaires étrangères transmettant une copie d'une dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, laquelle mande qu'une résolution collective pour la cessation des articles relatifs aux pêcheries du traité de Washington, a été adoptée par le Sénat.

On me dira, sans doute, quelles sont les opinions et les désirs du gouvernement fédéral au sujet de cette question.

J'ai l'honneur, etc.,

DERBY.

Bien que le secrétaire des colonies exprimât le vœu de connaître les opinions et les désirs du gouvernement canadien au sujet de la question, aucune réponse n'a été faite au gouvernement impérial. Le 2 avril, le gouvernement a transmis les documents qui furent envoyés au comte de Granville et qui contenaient l'extrait du *Congressional Record*, que j'ai déjà lu, et, le 2 avril, lord Derby envoya une copie d'une nouvelle dépêche reçue au Bureau des affaires étrangères. Or, la dépêche écrite de Washington le 27 février 1883, par M. Saurin, agissant pour la légation, est comme suit:

WASHINGTON, 27 février 1883.

MILORD,—Relativement à une dépêche datée d'hier, j'ai l'honneur de faire rapport que la résolution collective du Sénat pour l'abrogation des articles 18 à 25 et 30 du traité de Washington, a été lue hier pour la troisième fois à la Chambre et adoptée.

Je vous envoie, en même temps, un rapport publié dans le *Congressional Record* d'un discours prononcé par M. Rice, de la commission des affaires étrangères, expliquant les raisons pour lesquelles le gouvernement américain désire abroger les articles relatifs aux pêcheries. Les raisons sont en peu de mots, que dans son opinion les pêcheries ne valent pas la somme accordée par la commission d'Halifax, et que comme la période pour laquelle la compensation a été accordée expire l'année prochaine, si les Etats-Unis ne prennent pas de mesures pour se libérer de cette obligation, ils seront exposés à être appelés de nouveau à payer une somme considérable pour des privilèges qu'ils considèrent comme ne valant pas la peine d'être conservés.

J'ai l'honneur etc.,

DUDLEY E. SAURIN.

Le comte de Granville, K. G.

Le 3 mai suivant lord Derby adressa la lettre suivante au marquis de Lorne:

DOWNING STREET, 3 mai 1883.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre du bureau des affaires étrangères, renfermant une note du ministre des Etats-Unis près cette cour dans laquelle il informe le gouvernement de Sa Majesté qu'un avis formel sera donné le 2 juillet prochain par le gouvernement des Etats-Unis que dans deux ans à partir de cette date les articles depuis 18 jusqu'à 25 inclusivement, et l'article 30 du traité de Washington du 8 mai 1873 cesseront d'être en vigueur.

Bien que les articles en question doivent rester en vigueur pendant deux ans à dater de l'avis, votre gouvernement conviendra sans doute avec moi qu'il est désirable d'étudier sans délai la ligne de conduite la

meilleure à adopter au sujet de la question des pêcheries lorsque les articles du traité relatifs aux pêcheries cesseront d'être en vigueur.

Le gouvernement de Sa Majesté sera heureux si vos ministres veulent bien lui communiquer leurs vues à ce sujet dès qu'ils pourront le faire. J'ai l'honneur d'être, etc.,

DERBY.

Au gouverneur général le très honorable
Marquis de LORNS, C.O., G.C.M.G.

Cette communication renfermait une lettre du bureau des affaires étrangères au bureau des colonies, en date du 25 avril 1883 :

BUREAU DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, 25 avril 1885.

MONSIEUR—Le comte de Granville m'a donné instruction de vous transmettre copie d'une note du ministre des États-Unis à cette cour concernant que son gouvernement lui a ordonné de donner avis de la cessation, le 2 juillet (le premier tombant un dimanche), des articles 18 à 25 inclusivement, et de l'article 30 du traité de Washington du 8 mai 1871.

Je dois vous prier en transmettant ce document au comte de Derby de lui dire que, bien qu'il doive encore s'écouler encore deux années après cet avis, avant que ces articles cessent d'être en vigueur, il semble à lord Granville opportun de prendre en considération la ligne de conduite la meilleure à adopter pour éviter, si possible, la répétition de différends irritants relativement à la question des pêcheries, et je dois suggérer qu'il serait peut-être bon de communiquer d'abord au gouvernement canadien une copie de la note de M. Lowell et de vous enquérir de ses vues à ce sujet.

Je suis, etc.,

PHILIP W. CURRIE,
Sous secrétaire d'Etat, bureau colonial.

Vous remarquerez que non seulement lord Derby, ministre des colonies, mais aussi le comte Granville, secrétaire des affaires étrangères, a exprimé l'opinion d'une manière claire et formelle qu'il fallait sans perdre de temps aviser aux moyens à prendre eu égard à la cessation de ces articles, et que l'on devait s'enquérir des vues du gouvernement canadien sur ce sujet. Cependant, malgré les termes explicites dans lesquels le gouvernement impérial avait exprimé son opinion, le gouvernement canadien a gardé le silence sur ce sujet autant que nous puissions voir par les documents qui ont été produits ; il ne s'est pas occupé de ces documents ; il paraît n'avoir rien fait. Le parlement s'est réuni au mois de janvier suivant. Dans le débat qui a eu lieu alors sur l'adresse, mon honorable ami le député de Durham-Ouest (M. Blake) a appelé l'attention du gouvernement sur cette question dans les termes suivants :

Il y a dans le discours du Trône une omission dont je dois parler. Il y est fait mention de l'exposition des pêcheries, et les honorables messieurs qui ont proposé et appuyé la réponse ont parlé avec beaucoup d'admiration du succès de cette exposition et des triomphes que le Canada y a remportés. Mais nous avons d'autres intérêts relatifs aux pêcheries qu'il faut promouvoir autrement que par des expositions ; il y a dans un traité quelques articles concernant la pêche, articles qui ont été dénoncés, et qui devront cesser d'être en vigueur à une date rapprochée ; et je crois qu'il est aussi important de parler de ce fait et de manifester l'intention de mettre la Chambre au courant de la ligne de conduite que le gouvernement se propose de suivre, et de justifier ce que le gouvernement a fait en prévision de la fin prochaine des articles du traité de Washington relatifs aux pêcheries ; je crois, dis-je, que cela aurait été au moins aussi important que le paragraphe qui a été inséré dans le discours du Trône.

C'est un fait bien connu que depuis deux ou trois ans surtout les États-Unis nous ont offert le principal débouché pour notre poisson, et il est de la plus haute importance que nous sachions quel sera le résultat de la cessation de ces articles concernant les pêcheries. Il importe que le traité ne cesse point d'être en vigueur sans que l'on fasse d'avance un effort sérieux pour conclure des arrangements convenables afin qu'il n'y ait pas de lacunes si on peut l'éviter ; et j'ajouterai qu'il est aussi très important, et le temps paraît maintenant être plus propice pour cela qu'autrefois, que dans ces négociations on essaie d'arriver à un mode quelconque de rétablir entre nos voisins et nous des relations commerciales plus étendues que celles qui ont existé depuis quelque temps.

La seule réponse que le très honorable premier ministre ait faite en cette circonstance à mon honorable ami a été une attaque contre les députés de la gauche parce qu'ils s'étaient opposés à ce traité en 1871 et qu'ils l'avaient traité de Judas Iscariote pour avoir conclu un pareil traité. Un peu plus tard, lorsque l'on a appelé l'attention sur ce sujet, nous voyons que, le 30 janvier 1884, lord Derby écrivit de nouveau au marquis de Lansdowne :

MILORD.—Relativement à mes dépêches en date du 3 mai et du 28 décembre dernier, j'ai l'honneur de vous prier d'engager votre gouvernement à me communiquer prochainement ses vues relativement à la

ligne de conduite qu'il faudrait suivre à raison de la fin prochaine des articles du traité de Washington concernant les pêcheries.

A propos de cette question, vous avez, sans doute, remarqué la recommandation faite par le président des États-Unis au commencement de son message adressé aux deux Chambres du Congrès, le 4 décembre dernier.

Avant de dire si l'on s'est occupé de cette dépêche, je vais citer cette partie du message du président concernant les pêcheries. Dans son message au Congrès, en date du 5 décembre 1883, le président Arthur a dit :

Le gouvernement anglais a été dûment averti de la cessation des articles du traité de Washington concernant les pêcheries, et en conséquence les privilèges et les exemptions réciproques stipulés dans le traité cesseront le 1er juillet 1885. L'industrie des pêcheries à laquelle se livre une classe nombreuse de nos concitoyens sur les côtes nord de l'Atlantique et du Pacifique, mérite la sollicitude paternelle du Congrès lorsqu'elle subit la concurrence des industries semblables d'autres pays ; nos pêcheurs de même que nos fabricants d'appareils de pêche et ceux qui préparent les produits de la pêche se sont maintenus au premier rang.

Je suggère que le Congrès nomme une commission chargée d'examiner la question générale de nos droits dans les pêcheries et d'étudier les moyens d'ouvrir à nos concitoyens à des conditions justes et tolérables, les eaux abondamment fournies de poissons et les lieux abondamment en loup-marins de l'Amérique Britannique du Nord.

Ce qui précède indique que si on avait demandé au gouvernement américain d'user de son influence pour faire renouveler le traité, il aurait sans doute consenti à se servir de son influence. Cela a été mentionné dans la dépêche du 30 janvier 1884, avec prière à ce gouvernement de communiquer aussitôt que possible sa manière de voir au gouvernement impérial. Ce dernier avait fait remarquer, l'année précédente, qu'il importait d'essayer sans délai de conclure quelque arrangement ; mais bien qu'il fut parfaitement disposé à entrer en négociations, il désirait consulter le gouvernement canadien et connaître son opinion quant à la continuation du traité ou à la conclusion d'autres arrangements qui pourraient être satisfaisants et avantageux pour les deux pays. Le 28 mars suivant, mon honorable ami le député de Queen, I.P.-E. (M. Davies), qui, je le regrette, n'est pas ici pour m'aider à exposer cette question à la Chambre, a présenté une résolution dans laquelle il signalait ce sujet à l'attention du gouvernement. Dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion, mon honorable ami a démontré clairement les avantages que retirerait ce pays, surtout les provinces maritimes, de la continuation de ce traité. Il a dit que l'on devrait faire un effort pour conclure, s'il était possible, un arrangement avec les États-Unis. On a mentionné alors les dépêches, mais elles n'ont pas été déposées sur le bureau de la Chambre. Dans cette occasion, mon honorable ami a proposé ce qui suit :

En égard à l'avis de la cessation des articles du traité de Washington relatifs aux pêcheries donné par les États-Unis au gouvernement anglais, et à l'expiration le 1er juillet 1885 des privilèges et des exemptions réciproques stipulés dans ce traité, cette Chambre est d'avis que le gouvernement du Canada devrait prendre prochainement des mesures pour obtenir un nouveau traité accordant aux citoyens du Canada et des États-Unis les privilèges mutuels de faire la pêche et l'exemption de droits dont ils jouissent aujourd'hui, ainsi qu'une liberté additionnelle et réciproque dans les relations commerciales des deux pays ; et que dans ces négociations le Canada devrait être représenté directement par quelqu'un nommé par son gouvernement.

Cette résolution fut rejetée. Non seulement le gouvernement n'avait rien fait, mais il ne voulait pas entamer de négociations avec les États-Unis. Voilà quel paraît avoir été l'état des affaires. Le Congrès s'était réuni le 4 décembre 1883, et il a continué de siéger jusqu'au 4 juillet 1884, et pendant trois mois de cette période notre Chambre a été en session. Cependant on n'a fait aucune démarche, pendant ou après la session, pour entamer des négociations. Les choses sont restées en cet état jusqu'au 4 décembre dernier, alors que le secrétaire des colonies a envoyé la dépêche suivante :

Comme les articles du traité de Washington concernant les pêcheries expireront le 1er juillet prochain, j'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement de Sa Majesté désire connaître aussitôt que possible les vues du gouvernement du Canada sur la ligne de conduite qu'il peut désirer que l'on suive dans les négociations avec le gouvernement des États-Unis pour arriver à un arrangement satisfaisant avec ce gouvernement afin de prévenir les risques et les complications qui pourraient se produire si la question des pêcheries n'était pas réglée. Vous vou-

devez bien en conséquence transmettre cette dépêche à vos ministres et les prier de me dire dès qu'ils le pourront quelle est sur cette importante question l'opinion qu'ils sont en état de me donner.

Ceci a été écrit le 4 décembre 1884, et il semble qu'on n'y a pas répondu avant le 26 décembre 1884. Ce jour-là Son Excellence le gouverneur général, après avoir accusé réception de la dépêche, a expliqué le retard par l'absence du premier ministre, et il a dit :

3. J'ai à faire remarquer en premier lieu que ces articles ont été abrogés par le gouvernement des Etats-Unis conformément à un vote du Congrès sans que ce gouvernement ait, autant que nous sachions, manifesté le désir de les voir remplacer par un autre arrangement et sans donner les raisons qui l'ont porté à suivre cette ligne de conduite, à part des expressions générales et non officielles de mécontentement au sujet du résultat de la sentence arbitrale par laquelle les Etats-Unis ont été condamnés à payer une somme de cinq millions et demi de dollars pour le privilège de pêcher dans les eaux dans lesquelles leurs pêcheurs étaient admis en vertu du traité de 1871.

4. Le gouvernement de Washington a suivi une ligne de conduite semblable à celle qu'il vient d'adopter au sujet du traité de 1884 qui a été abrogé de la même manière, au détriment des relations commerciales qui avaient été établies, sous son opération, entre les deux pays.

Le gouvernement avait alors la lettre de M. Saurin, de la légation anglaise, le discours de M. Rice, du Massachusetts, et le message du Président, qui indiquait les raisons pour lesquelles le gouvernement des Etats-Unis a adopté cette ligne de conduite. Le grand objet du gouvernement des Etats-Unis était de se placer à l'égard du traité de Washington dans une position qui lui permit de ne rien payer pour l'usage de nos pêcheries, mais non pas dans une position telle qu'il fut impossible de conclure d'autres négociations.

5. Dans ces circonstances, mon gouvernement ne croit pas qu'il serait de sa part compatible avec le respect qu'il se doit de demander des concessions aux Etats-Unis. En outre il est certainement douteux, si, dans le cas où l'on entamerait des négociations à ce sujet, elles ne seraient pas entamées avec une meilleure chance de succès, si elles étaient commencées et conduites avec le gouvernement qui prendra la direction des affaires le printemps prochain, plutôt qu'avec celui par lequel les articles ont été dénoncés et que l'on ne pourrait raisonnablement s'attendre à voir terminer ces négociations avant la fin de son existence officielle.

Ceci a été écrit le 26 décembre 1884. Au lieu de s'adresser au gouvernement d'alors pendant que le Congrès était en session, bien qu'il fut à leur connaissance que d'après la loi le Congrès serait prorogé le 4 mars 1885 et qu'il ne siégerait pas à une époque plus avancée de l'année, à moins que le nouveau président ne convoquât une session supplémentaire, ce qui était très improbable, le gouvernement n'a rien fait.

6. Bien que l'expiration des articles relatifs aux pêcheries doivent sans doute produire un dérangement dans cette branche du commerce du Canada, elle ne fera que la remettre dans la position qu'elle a occupée entre l'expiration du traité de 1854 et le commencement du traité de 1871. Chaque partie sera limitée à ses propres eaux, et des mesures seront prises pour protéger contre toute violation de propriété, les eaux du Canada, que l'on reconnaît avoir une valeur beaucoup plus grande que celle des Etats-Unis. Il est probable qu'une partie considérable du poisson pris par les pêcheurs canadiens irait comme durant la période mentionnée aux mêmes marchés où il va maintenant, mais il serait transporté à bord de bateaux américains dont les propriétaires achèteraient le poisson des propriétaires de bateaux-pêcheurs canadiens, et l'entreraient dans leurs ports francs de droit, comme l'ayant pêché eux-mêmes, pour le revendre dans les Indes Occidentales et ailleurs.

7. D'un autre côté, cependant, l'action du gouvernement américain produira sans doute des inconvénients et peut-être des embarras non toutefois aux pêcheurs canadiens. Ses articles relatifs aux pêcheries cesseront d'être en vigueur le 1er juillet 1885. A cette époque les bateaux américains seront occupés à faire la pêche dans les eaux canadiennes.

Ces bateaux auront été équipés et grésés pour la saison de la pêche, et leurs propriétaires auront fait tous leurs arrangements dans l'espoir de pouvoir continuer leurs travaux jusqu'à la fin de la saison.

Le gouvernement suppose que ces bateaux sont équipés et prêts à partir, mais le gouvernement dont ces hommes sont les commettants avait donné amplement avis que le traité cessait d'être en vigueur le 1er juillet. Pourquoi notre gouvernement prétendrait-il que les pêcheurs américains ignorent la chose et empièteront sur nos pêcheries, étant convaincus que l'on n'essayera pas le moins du monde de les en empêcher. Notre gouvernement avait été averti que le traité cesserait d'être en vigueur, et il était de son devoir de

M. WELDON

donner avis que tous ceux qui feraient la pêche dans nos eaux seraient des violateurs du droit de propriété, et de prendre des mesures pour protéger nos pêcheries contre de pareilles violations.

7. Si ces bateaux étaient le lendemain du jour où les articles cesseront d'être en vigueur, soit capturés pour violation du droit de propriété, soit forcés sous peine de saisie de cesser de pêcher dans les eaux canadiennes, les propriétaires de ces bateaux subirait des pertes considérables et il y aurait beaucoup de malaise entre les deux pays. Le gouvernement du Canada ne désire pas contribuer à produire cet état de choses, et je puis informer Votre Seigneurie que nous serons prêts à consentir à ce que l'article relatif à la "liberté de la pêche" et à l'admission du poisson franc de droits soient continués jusqu'au 1er juin 1886, si cela est acceptable au gouvernement des Etats-Unis.

Remarquez ces paroles. Ils firent une proposition, et ils étaient prêts à consentir à ce que le traité fût continué jusqu'au 1er juin 1886 pour ce qui regarde la liberté de la pêche et l'admission du poisson en franchise ; et au moment où ils faisaient cette proposition, ils savaient sans doute que le Congrès, qui avait seul le pouvoir de l'accepter, ne siégerait point, et que l'exécutif n'avait pas le pouvoir de consentir à cet arrangement.

Si l'on faisait cela ces articles du traité expireraient entre la saison de la pêche de 1885 et de 1886, au lieu d'expirer au milieu de celle de 1885, et l'on éviterait les complications dont j'ai déjà parlées.

8. Si les Etats-Unis se montraient désireux de discuter les relations commerciales des deux pays, le délai que l'on gagnerait ainsi donnerait le temps de faire cette discussion et le gouvernement du Canada n'aurait pas lieu de la limiter à la question des pêcheries. Il est, de fait, bien connu que le Canada s'est toujours montré prêt à conclure un arrangement qui pourrait avoir pour effet de fournir de plus grandes facilités au commerce international entre lui et les Etats-Unis. Il a donné la meilleure preuve de sa sincérité en assumant par ses droits actuels concernant la douane, le pouvoir, comme le sait Votre Seigneurie, d'admettre à des conditions favorables par proclamation du gouverneur général, ces produits des Etats-Unis mentionnés dans le traité de 1854 lorsque le gouvernement de Washington voudrait faire la même chose en ce qui regarde les produits naturels du Canada. Il a regretté alors la cessation du traité de 1854, qu'il croyait être avantageux aux intérêts des deux pays, et il serait pleinement disposé si le gouvernement des Etats-Unis lui faisait savoir que des négociations produiraient sans doute des résultats utiles à entrer amicalement dans ces négociations.

Je crois en terminant qu'il est de mon devoir d'informer Votre Seigneurie que dans une lettre adressée au ministre de Sa Majesté à Washington, en date du 23 courant, je lui ai demandé de vouloir bien me dire s'il était probable qu'un arrangement *ad interim* comme celui que j'ai indiqué dans le paragraphe 7, serait agréable au gouvernement auprès duquel il est accrédité.

Il n'a pas été produit de lettre de ce genre, et je ne sache pas qu'il ait été fait de réponse. Cette proposition a été faite par le bureau colonial, qui a mentionné le fait qu'aucune mesure n'avait encore été prise. La communication suivante est une dépêche de M. West, en date du 23 avril 1885. Cette communication ne paraît pas avoir été la première entre les deux gouvernements, car nous voyons que le 12 mars 1885, M. West a adressé à M. Bayard un mémoire confidentiel :

Les articles du traité de Washington de 1871 relatifs aux pêcheries expireront le 1er juillet prochain. Le gouvernement canadien a représenté qu'il en résultera probablement beaucoup d'inconvénients à moins que l'on n'arrive à un arrangement pour en continuer la mise en vigueur.

On représentait au gouvernement canadien que l'expiration des articles concernant les pêcheries donnerait probablement lieu à beaucoup d'inconvénients. Nous avons une lettre adressée à M. West le 23 courant. Nous supposons que M. West avait une copie de la dépêche de lord Derby. Il était mentionné dans cette dépêche que les inconvénients seraient non pas pour les pêcheurs canadiens, mais pour les pêcheurs américains, les hommes mêmes qui donnaient le privilège devaient être appelés à se soumettre à ces inconvénients. La question est soumise comme suit par M. West :

Lorsque le temps sera arrivé—le 1er juillet prochain—les bateaux américains seront occupés à faire la pêche dans les eaux canadiennes. Ces bateaux auront été équipés pour la pêche de la saison et auront fait tous leurs arrangements ordinaires pour continuer cette pêche jusqu'à l'automne. Si dans ces circonstances les autorités provinciales et municipales du Canada allaient rigoureusement insister pour maintenir leurs droits et obliger ces bateaux, sous peine de saisie, de cesser de faire la pêche, il en résulterait un grand dommage pour les propriétaires des

bateaux et un sentiment d'amertume envers les deux pays, sentiment qui n'est de l'intérêt de deux pays de prévenir.

En conséquence il paraît être désirable, pour éviter ces complications possibles, que les deux gouvernements fassent un arrangement par lequel les articles puissent être prorogés jusqu'au 1er janvier 1886. Si l'on agissait ainsi l'état de choses actuel aurait une fin et l'on éviterait de cette manière l'expiration des articles concernant les pêcheries entre la saison de la pêche de 1885 et celle de 1886, et une transition subite à une époque où se ferait la pêche.

Il me semble qu'il y a là une concession de notre part, et je suppose que l'opinion exprimée par M. West dans son mémoire l'est au nom du gouvernement canadien de même qu'au nom du gouvernement impérial. Je ne crois pas que cela indique un manque d'égards pour ce gouvernement d'arriver à la conclusion que la première chose faite le 21 mars, moins de trois mois avant l'expiration des articles relatifs aux pêcheries, a été une demande de la part de ce gouvernement d'étendre la durée de ces articles, non pour le profit des pêcheurs canadiens, mais pour empêcher que les pêcheurs américains n'éprouvent des inconvénients. M. Bayard fait allusion à ce point dans un mémoire qui a aussi été produit avec les documents. Après avoir parlé de la législation le mémoire ajoute :

La législation passée par le Congrès des Etats-Unis, acte de mars 1883, pour la mise en vigueur des articles du traité de Washington relatifs aux pêcheries a été abrogée par la résolution conjointe du 3 mars 1883, l'abrogation devant dater du 1er juillet 1885. A partir de cette date les articles du traité de Washington concernant les pêcheries cesseront absolument d'être en vigueur aux Etats-Unis, et dans une nouvelle législation du Congrès modifiant ou ajournant cette abrogation, l'exécutif n'est pas constitutionnellement compétent à proroger les dispositions réciproques du traité relativement aux pêcheries au delà du 1er juillet prochain, date fixée par le Congrès.

Le mémoire de M. West en date du 12 mars 1885 fait remarquer les avantages mutuels qu'il y aurait à laisser continuer les travaux de la pêche commencés avant le 1er juillet 1885 jusqu'à la fin de la saison de la pêche de cette année-là, et d'empêcher par là qu'ils ne se terminent subitement au milieu des travaux de la pêche, le 1er juillet. Je suis parfaitement justifiable de dire que le premier ministre et le gouvernement ont dû savoir quel serait l'effet de la cessation de cet avis ; aussi que le 1er juillet, d'après la constitution des Etats-Unis, le Congrès ne siégerait pas, il était très improbable qu'après le 4 mars le Congrès siégerait, et si le Congrès ne faisait rien, l'exécutif, pour me servir des paroles de M. Bayard, ne pourrait pas étendre les dispositions du traité.

Si l'on était entré plus tôt dans ces négociations—car rien ne démontre que l'ex-gouvernement des Etats-Unis et le président Arthur n'étaient pas aussi favorables au Canada que le sont le président et le Congrès actuels—le Congrès aurait pu prendre la chose en considération et étendre les privilèges dont la perte devra affecter sérieusement les provinces maritimes, et placer ainsi nos pêcheurs sur le même pied que les pêcheurs américains ; et le poisson pris par les Américains dans les eaux canadiennes ne serait pas importé en franchise aux Etats-Unis sans que notre poisson le soit aux mêmes conditions. Mais on avait perdu la chance de faire cet arrangement ; on l'avait laissé passer et rien n'avait été fait. On s'est occupé de la question après la prorogation du Congrès. M. Bayard a écrit ce qui suit à M. West :

La province de Terre-Neuve et le Canada ont de plus suggéré qu'à raison de l'avantage mutuel du trafic local actuel consistant dans l'achat de glace, d'appâts, de bois et gréments de navires que font les citoyens des Etats-Unis engagés dans la pêche, des habitants des côtes de l'Amérique-Britannique, on devrait permettre aux bateaux pêcheurs appartenant aux citoyens des Etats-Unis de faire la pêche jusqu'à la fin de la saison de 1885, et que les autorités locales de Terre-Neuve et du Canada devraient, à titre de voisins, s'abstenir de molester ces pêcheurs ou d'entraver leurs travaux ou leur trafic local avec les habitants pendant le reste de la saison de 1885, tout ceci avec l'entente que le Président des Etats-Unis soumettrait toute la question des pêcheries au Congrès à sa prochaine session, en décembre, et recommanderait la nomination d'une commission dans laquelle le gouvernement des Etats-Unis et celui de la Grande-Bretagne seraient représentés, commission qui serait chargée d'étudier et de régler sur une base juste, équitable et honorable toute la question des droits de pêche des deux gouvernements et de leurs citoyens respectifs sur les côtes des Etats-Unis et de l'Amérique-Britannique du Nord.

Le président des Etats-Unis serait disposé à recommander au Congrès l'adoption de cette ligne de conduite avec l'entente qu'à raison et en considération de cette recommandation, les autorités du Canada ou de la province de Terre-Neuve n'appliqueraient pas des lois restrictives et pénales aux pêcheurs des Etats-Unis fréquentant les eaux de l'Amérique Britannique entre le 1er juillet prochain et la fin de la saison de pêche de la présente année ; l'objet et l'intention mutuels étant d'épargner des ennuis aux personnes engagées dans le commerce et de prévenir l'irritation et le malaise qui pourraient résulter de l'application rigoureuse ou vexatoire de règlements locaux sévères sur les côtes où se fait la pêche pendant que l'on essaie de régler d'une manière juste et amicale une question importante et quelque peu délicate. On peut faire connaître cet arrangement par un échange de notes entre M. West et moi, qui peuvent être communiquées à la presse.

Maintenant, M. l'Orateur, il ne paraît pas que l'on ait fourni copie du mémoire ; mais le 22 avril M. West a envoyé au gouvernement une dépêche contenant une copie de ce mémoire que je viens de lire. Le 22 avril le gouverneur général en a accusé réception et a dit à ce sujet :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 courant renfermant une copie du mémoire qui vous a été soumis par le secrétaire d'Etat concernant une entente que le gouvernement des Etats-Unis désire établir avec celui du Canada, pour ce qui a rapport à l'expiration prochaine des articles du traité de Washington concernant les pêcheries.

J'ai transmis à mon gouvernement le mémoire de M. Bayard, et j'espère que je pourrai, dans quelques jours, vous écrire de nouveau à ce sujet.

Néanmoins, je puis en attendant exprimer l'espoir que vous assuriez le secrétaire d'Etat que sa proposition recevra la plus grande attention et que le gouvernement du Canada désire sincèrement placer ses relations avec le gouvernement des Etats-Unis tant pour ce qui regarde les pêcheries qu'en ce qui concerne toutes les questions affectant le commerce des deux pays, sur un pied qui leur soit à tous deux avantageux et satisfaisant et qui épargne autant que le permettent les circonstances, tout danger de malentendu et d'ennui aux personnes y concernées.

Vous remarquerez que dans son mémoire M. Bayard accepte simplement la proposition de M. West que les Américains bénéficient des pêcheries canadiennes sans qu'à leur tour les Canadiens puissent utiliser les pêcheries américaines ; il ne parle pas du tout des questions mentionnées dans l'article 30 du traité. Le même jour, le 25 avril, la dépêche suivante a été envoyée au bureau colonial :

J'ai l'honneur d'expédier à Votre Seigneurie copie d'une lettre que j'ai reçue du ministre de Sa Majesté à Washington, et d'un mémoire du secrétaire d'Etat du gouvernement des Etats-Unis à propos de l'expiration prochaine des articles du traité de Washington relatifs aux pêcheries. J'inclus aussi copie de ma réponse à M. West. J'ai communiqué à mes ministres la lettre et le mémoire de M. West, et j'écrirai encore dans quelques jours à Votre Seigneurie au sujet de la ligne de conduite que le gouvernement du Canada pourra proposer d'adopter sur cette question.

J'ai déjà donné à Votre Seigneurie les questions qui me portent à croire que l'expiration soudaine des articles concernant les pêcheries le 1er juillet pourrait être suivie de la saisie de navires américains rencontrés après cette date dans les eaux du Canada et donner lieu aux plus grands inconvénients, et j'ai exprimé l'espoir que l'on pourrait peut-être conclure un arrangement pour étendre jusqu'au 1er janvier 1886 les articles relatifs à la liberté de pêcher et à l'admission du poisson en franchise, et qu'avant le commencement d'une autre saison de pêche les deux gouvernements pourraient conclure un arrangement permanent.

Vous remarquerez ici que l'on exprime l'espoir que des arrangements pourront être conclus relativement à la liberté de pêche et à l'admission du poisson en franchise. Ceci vient immédiatement après l'annonce que le Congrès seul avait le pouvoir de faire cet arrangement, que l'exécutif ne le pouvait point, et ceci devait être fait après le 1er juillet, lorsqu'il était trop tard pour conclure un arrangement.

Votre Seigneurie remarquera que M. Bayard est d'avis que sans une nouvelle loi passée par le Congrès, l'exécutif ne peut constitutionnellement proroger les articles de la manière proposée ; et qu'il suggère qu'afin d'éviter les inconvénients que l'on prévoyait on permette aux bateaux-pêcheurs des Etats-Unis appartenant à des Américains de continuer leurs opérations ordinaires sans intervention de la part des autorités locales du Canada ou de Terre-Neuve jusqu'à la fin de la saison. M. Bayard suppose que ceci devait être fait avec l'entente qui pourrait, suivant lui, être exprimée au moyen de notes échangées entre M. West et moi et publiées dans les journaux, que l'on fera consentir le Congrès, à sa prochaine session, à la nomination d'une commission internationale, dans laquelle les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne seront représentés, et qui devra être chargée de travailler à arriver à un règlement final de toute la question des droits de pêche des deux pays.

Pendant que le gouvernement des Etats-Unis désire éviter, dans l'attente du règlement satisfaisant d'une question qui doit probablement occasionner de graves complications internationales, toutes les causes possibles d'irritation en attendant, ses efforts seront, je crois, pleinement

appréciés dans le pays. Il est impossible de ne pas tenir compte du fait que des critiques hostiles seront probablement provoquées par tout arrangement d'après lequel des personnes intéressées dans les pêcheries du Canada verront leur poisson exposé à l'imposition de nouveaux droits à son entrée aux Etats-Unis, les pêcheurs américains auront le même accès aux eaux canadiennes qu'ils ont eu jusqu'ici. La proposition de M. Bayard est cependant rédigée de manière à ne laisser aucun doute quant au désir de ce gouvernement d'arriver à une entente amicale avec le gouvernement du Canada, et j'ose recommander que M. West soit autorisé à continuer, sujet à l'approbation du gouvernement de Sa Majesté, les négociations qui ont été ainsi entamées, et aussi, si l'occasion s'en présente, à en agrandir le cadre de manière à inclure l'étude de relations commerciales autres que celles que comporte le commerce du poisson entre le Canada et les Etats-Unis.

Vous remarquerez que lorsqu'il est dit que le gouvernement américain désirait arriver à une entente amicale avec le gouvernement du Canada, les Etats-Unis n'accordaient à cette époque aucune faveur ni ne faisaient aucune concession, mais la proposition contenue dans le mémoire de M. West en date du 12 mars étant simplement que les pêcheurs américains auraient un privilège de pêcher dans les eaux canadiennes, pendant que l'on n'accorde pas de privilèges correspondants aux pêcheurs canadiens. Il n'y a pas de doute que le gouvernement n'ait eu parfaitement raison d'exprimer dans sa dépêche, l'opinion que l'on pourrait faire de cet arrangement une critique hostile. La dépêche suivante de quelque importance est datée du 17 mai 1885 et adressée à Lord Derby:—

MILORD.—En réponse à la question de Votre Seigneurie si le gouvernement du Canada était prêt à approuver le mémoire de M. Bayard, dont une copie m'a été expédiée le 23 avril par le ministre d'Angleterre à Washington, j'ai eu l'honneur d'informer Votre Seigneurie, par télégramme, le 17 courant, qu'avec l'entente que l'on recommanderait au Congrès de consentir à la nomination d'une commission pour l'objet mentionné par M. Bayard, mon gouvernement n'enverrait pas de croiseurs pour protéger les pêcheries canadiennes ou pour mettre des obstacles aux pêcheurs américains, mais qu'il pourrait ne pas être possible d'empêcher des conflits entre des pêcheurs canadiens et des pêcheurs américains, ou de contrôler les individus qui essaieraient d'appliquer les lois provinciales aux visiteurs étrangers. J'ai ajouté que mon gouvernement était disposé à faire tout ce qui dépendait de lui pour prévenir ces mesures, et que je croyais qu'il pourrait le faire d'une manière efficace, et j'ai ajouté que je supposais que le gouvernement américain agirait de la même manière à l'égard des pêcheurs canadiens qui iraient dans les eaux des Etats-Unis.

2. Cet arrangement serait, comme le suggère Votre Seigneurie, d'une nature temporaire et serait conclu avec l'entente qu'il ne préjudicierait pas aux équivalents que l'on pourrait plus tard demander dans des négociations pour un arrangement plus permanent.

3. Pour ce qui regarde ce dernier arrangement, j'ai déjà informé Votre Seigneurie que mon gouvernement accueillerait favorablement une proposition tendant à agrandir le cadre des négociations pour le règlement de la question des pêcheries, de manière à comprendre la discussion de concessions réciproques destinées à faciliter davantage le commerce entre le Canada et les Etats-Unis.

4. Si l'on savait ici que des propositions de cette nature ont été faites et accueillies, il est probable que le soupçon avec lequel comme je l'ai déjà fait remarquer à Votre Seigneurie, sera regardé dans certains quartiers l'arrangement que nous discutons maintenant, disparaîtrait dans une certaine mesure. L'arrangement sera indubitablement considéré comme étant d'une nature très partielle, surtout par des personnes intéressées dans les pêcheries du Canada.

L'arrangement est caractérisé par les Américains mêmes, et tous ceux qui liront ce document verront que l'arrangement est d'une nature partielle, eu égard aux privilèges que nous accordons aux Américains :

M. Bayard a expliqué qu'en conséquence de la résolution conjointe du 30 mars 1883, les articles du traité de Washington concernant les pêcheries, expireront certainement le 1er juillet de cette année, et que si le Congrès ne modifie pas ou n'ajoute pas cette abrogation, l'Exécutif ne peut constitutionnellement étendre au delà de la date fixée par le Congrès, les dispositions réciproques du traité de Washington. Il s'en suit qu'on ne peut empêcher la réimposition du droit sur les produits canadiens de la pêche exportés aux Etats-Unis après cette date, si dans ces circonstances, les bateaux-pêcheurs américains ont le privilège d'entrer dans les eaux canadiennes sans être molestés après le 1er juillet, sans autre entente que celle que le Président soumettra au Congrès, à sa prochaine session, en décembre, toute la question des pêcheries et recommandera la nomination d'une commission internationale pour essayer d'arriver, s'il est possible, à un règlement de tous les droits de pêche des deux gouvernements, recommandation qui peut ne pas être plus efficace qu'une recommandation tant soit peu semblable faite au Congrès par le dernier président.

Vous voyez ici, M. l'Orateur, qu'ils disent que le droit devrait être imposé et que tout ce qu'ils donnent c'est une

M. WELDON

promesse du président qu'il soumettra au Congrès la question de la nomination d'une commission, proposition qui pourra ne pas mieux réussir qu'une proposition semblable faite au Congrès par le président précédent. La dépêche continue :

Il doit être bien compris que le gouvernement du Canada a pris part à cet arrangement dans le but de faire disparaître, autant qu'il le peut, tout obstacle à un règlement durable et d'un avantage mutuel pour les deux nations, et de maintenir ces relations amicales qui existent actuellement entre elles, et non pas comme semble l'insinuer un passage de M. Bayard à raison de profits actuels, ou d'inconvénients qui pourraient résulter pour le Canada, de la cessation du trafic local actuel pour fournir cette industrie spéciale.

Le gouvernement fait donc remarquer clairement que nous n'aurons rien si ce n'est une promesse que le président recommandera la nomination d'une commission, recommandation qui, disent-ils eux-mêmes, pourra ne pas être plus heureuse que celle faite par l'ex-président—mais il doit être clairement entendu que le Canada est partie à cet arrangement. Si les Américains sont disposés à nommer une commission en 1885, pourquoi ne l'étaient-ils pas en 1884 lorsque la proposition était appuyée par le président d'alors, de même qu'il est entendu que la recommandation au Congrès serait faite par le président Cleveland? En 1883 et en 1884 le gouvernement était en position de s'adresser au Congrès à ce sujet, car je ne crois pas que la physionomie politique du Congrès ait changé depuis cette époque. Les démocrates étaient alors en majorité dans la Chambre des représentants et les républicains contrôlaient le Sénat, et les deux partis sont aujourd'hui dans la même position. Le message du président ne pourra pas être soumis avant le mois de décembre.

Quand nous voyons que le président des Etats-Unis était disposé, en 1883, à recommander la nomination d'une commission, qui devait nécessairement être d'une nature mixte, il est évident que notre gouvernement n'a rien fait du tout, et que, partant, il n'a pas rendu justice à ces provinces qui dépendent de l'industrie de la pêche. Ce n'est qu'au dernier moment que des négociations ont été entamées. Bien que les Américains cherchent à amoindrir nos pêcheries, et à dire que les avantages qu'ils nous donnent en retour sont considérables, cependant les déclarations faites par l'ancien président et son successeur prouvent la valeur de nos pêcheries; il est évident qu'ils apprécient nos pêcheries et notre industrie de la pêche plus hautement que notre propre gouvernement.

6. Votre Seigneurie remarquera que, bien que M. Bayard, dans son mémoire, demande au gouvernement du Canada de consentir à un arrangement en vertu duquel il n'y aura aucune application de lois restrictives ou de règlements restrictifs par les autorités de la Confédération canadienne contre les pêcheries des Etats-Unis faisant la pêche dans les eaux du Canada entre le 1er juillet et la fin de la saison de pêche actuelle, il ne donne pas l'assurance qu'un privilège analogue sera accordé par le gouvernement des Etats-Unis aux pêcheurs canadiens qui peuvent avoir l'occasion de faire la pêche dans les eaux des Etats-Unis. Il peut arriver que cette omission soit due au fait qu'aux Etats-Unis comme au Canada les actes des autorités locales sont, dans une certaine mesure, indépendants des actes du gouvernement fédéral, et que M. Bayard, en conséquence, ne se croit pas justifiable d'offrir de prendre, au nom de son gouvernement, le même engagement que celui qu'il demande au gouvernement fédéral de prendre sous ce rapport. Le télégramme que j'ai eu l'honneur d'adresser à Votre Seigneurie le 17 du courant, exposait clairement dans quelle mesure le gouvernement fédéral se croyait justifiable d'assurer aux pêcheurs américains le privilège que M. Bayard avait demandé.

J'appelle l'attention sur cet article. On verra, par le traité de Washington et par les articles qui sont abrogés par l'avis signifié en juillet 1883, que les avantages étaient réciproques, que les vaisseaux américains avaient le droit d'entrer dans les eaux canadiennes et que les vaisseaux canadiens avaient le droit de pêcher dans les eaux américaines s'ils le jugeaient à propos. Au début de ces négociations, on a offert de livrer nos pêcheries au gouvernement américain sans s'assurer le privilège d'envoyer le poisson canadien sur les marchés américains. Les dépêches prouvent que bien que les Américains aient refusé d'accorder cet avan-

tage, le gouvernement est toujours disposé à leur accorder le privilège de pêcher dans les eaux canadiennes :

7. Un rapport sur les actes provinciaux du parlement, par lesquels la procédure des provinces maritimes relativement à ces matières est régie, est en voie d'être préparé par le ministre de la justice.

8. Il serait désirable, je pense, vu ce que j'ai déjà dit, que l'on n'apportât pas de retard à mener à bonne fin l'échange de notes proposé par M. Bayard afin d'informer le public de la nature de l'arrangement provisoire qui pourrait être adopté; et je crois que l'on donnerait beaucoup de satisfaction aux personnes intéressées au commerce de la Confédération, si l'on pouvait exprimer dans ces notes que l'arrangement qu'elles comportent a été conclu dans des circonstances qui font espérer le renouvellement des négociations, le développement et l'extension réciproques des relations commerciales entre les deux pays.

Alors, pour la première fois, ce gouvernement comprit l'importance de la question, et bien qu'il n'ait pas répondu aux dépêches envoyées par le gouvernement impérial, et qu'il ait toujours laissé l'affaire en suspens, il insista, en mars, pour que l'on s'occupât immédiatement de la chose; puis, il essaya d'obtenir la promesse que l'on améliorerait les relations commerciales. Nous allons voir comment la suggestion au sujet des relations commerciales fut traitée par M. Bayard. Ce fut l'objet d'une communication faite au gouvernement américain. M. West s'efforça de faire consentir le gouvernement américain aux arrangements renforçant quelque chose au sujet des relations commerciales réciproques. Le 20 juin, M. West écrivit ce qui suit à M. Bayard :

MON CHER M. BAYARD, — J'accuse réception de votre note confidentielle portant la date d'hier, relativement à l'arrangement temporaire proposé au sujet des pêcheries, affaire que je suis autorisé par le gouvernement de Sa Majesté à négocier avec vous au nom du gouvernement de la Confédération du Canada et du gouvernement de Terre-Neuve; cet arrangement doit se faire par un échange de notes basées sur votre mémoire du 21 avril.

Vous vous rappelez que c'est le mémoire de M. Bayard auquel j'ai fait allusion :

Les deux mémoires confidentiels que je vous ai transmis le 13 du courant, comportent, comme vous le prétendez, l'acceptation par la Confédération et par les provinces des côtes de l'Amérique Britannique, des dispositions générales de votre mémoire plus haut mentionné, avec l'entente exprimée de ce côté-ci que l'arrangement a été conclu dans des circonstances qui font espérer que des négociations auront lieu pour le développement et l'extension du commerce entre les Etats-Unis et l'Amérique Britannique du Nord; une entente éventuelle à laquelle, comme vous le dites, vous ne pouvez avoir d'objection, car vous la considérez comme couverte par les termes de votre mémoire du 21 avril.

J'aurais dû appeler l'attention plus tôt sur la dépêche adressée par M. Bayard à M. West le 19 de juin, dans laquelle il dit :—

Je suppose que les deux mémoires confidentiels que vous m'avez transmis le 13 du courant, comportent l'acceptation par la Confédération et les provinces des côtes de l'Amérique Britannique des dispositions générales de mon mémoire du 21 avril concernant un arrangement temporaire au sujet des pêcheries, avec l'entente exprimée de leur côté qu'un arrangement a été conclu dans les circonstances qui font espérer que des négociations auront lieu pour le développement et l'extension du commerce entre les Etats-Unis et l'Amérique Britannique du Nord.

Je ne puis pas avoir d'objection à une semblable entente éventuelle. De fait, je la considère comme couverte par l'énoncé contenu dans mon mémoire du 21 mai que l'arrangement qui y est projeté sera conclu dans l'entente que le président des Etats-Unis portera toute la question des pêcheries devant le Congrès à sa prochaine session, en décembre, et recommandera la nomination d'une commission dans laquelle les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne seront respectivement représentés, laquelle commission devra être chargée de l'étude et du règlement, sur une base juste, équitable et honorable, de toute la question des droits aux pêcheries des deux gouvernements et de leurs sujets sur les côtes des Etats-Unis et de l'Amérique-Britannique du Nord.

La communication de M. West continue ainsi :

En m'autorisant à négocier cet arrangement, le comte de Granville dit, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le donner à entendre, que c'est un arrangement temporaire et que la conclusion n'en doit pas être regardée comme nuisant aux réclamations qui, dans le cours de négociations entamées pour opérer un règlement plus définitif, peuvent être faites par les gouvernements coloniaux pour obtenir des équivalents plus satisfaisants. En outre, le comte de Granville désire que je vous dise que le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement colonial ont consenti à l'arrangement seulement pour montrer leur bonne volonté au gouvernement et au peuple des Etats-Unis et pour éviter des difficultés qui pourraient être soulevées par l'abrogation des articles des pêcheries au milieu de la saison de la pêche; il désire aussi que je vous dise que l'acceptation d'un tel *modus vivendi* par les gouvernements du

Canada et de Terre-Neuve ne saurait affecter la valeur des pêcheries de l'intérieur.

J'ai eu occasion de vous faire remarquer que, tandis que l'on demandait aux gouvernements coloniaux d'assurer aux vaisseaux américains, le privilège d'entrer dans les eaux canadiennes, un semblable privilège n'était pas offert dans votre mémoire aux vaisseaux canadiens entrant dans les eaux américaines, mais si le gouvernement fédéral suppose que l'arrangement sous ce rapport serait réciproque, comme vous avez accepté cette opinion, il serait aussi bien, je pense, que mention fut faite à cet effet dans les notes sous la réserve ci-dessus indiquée, chose à laquelle vous consentez, je crois.

Je suis prêt à accepter l'entente au nom de l'Amérique Britannique du Nord et à échanger des notes dans le sens ci-dessus.

M. Bayard écrit :

Il est indubitable qu'il est distinctement entendu des deux côtés que l'arrangement maintenant conclu n'est que temporaire, et qu'il est dû au bon vouloir de nos gouvernements respectifs; il n'a été conclu que pour éviter toutes les difficultés qui, sans cela, auraient pu s'élever après la clôture de la saison de pêche en 1885, au milieu de l'été.

Puis, il continue en disant que l'on devrait étendre aux sujets anglais et aux vaisseaux anglais faisant la pêche dans les eaux des Etats-Unis le privilège accordé aux sujets américains faisant la pêche dans les eaux canadiennes. Le 22 juin, il écrit :

Conformément à la demande verbale, que vous m'avez faite ce matin, que je vous répète une partie de ma note du 19, je dirai de nouveau que l'arrangement par lequel un *modus vivendi* sur la question des pêcheries a été adopté, est basé sur les mémoires et la correspondance échangés; que votre mémoire du 13 du courant exprimait l'entente, de votre part, que l'arrangement avait été conclu dans des circonstances qui faisaient espérer des négociations pour le développement et l'extension du commerce entre les Etats-Unis et l'Amérique-Britannique du Nord; que non seulement je n'avais aucune objection à une telle entente, mais que, de fait, je la regardais comme amplement comprise dans notre projet de recommander la nomination d'une commission chargée de traiter toute la question dans l'intérêt des bonnes relations de voisinage, et que la recommandation de toutes mesures que la commission pourrait juger nécessaires pour atteindre ces fins, semblerait être de sa juridiction, et que cette recommandation ne pourrait manquer d'être examinée attentivement. Ainsi, ayant non-seulement admis le dispositif de votre mémoire dans votre propre langage, mais ayant été plus loin et ayant fait remarquer qu'aucune restriction ne serait apportée, en ce qui me concerne, aux projets que l'on pourrait présenter devant la commission au nom de l'une ou l'autre partie, je ne vois pas comment il m'est possible de donner une plus forte assurance que l'entente a été conclue dans des circonstances faisant espérer des négociations pour le développement et l'extension du commerce entre les Etats-Unis et l'Amérique-Britannique.

Vous remarquerez que bien que ce doive être l'entente, il a bien le soin de ne pas introduire dans l'échange de notes les mots sur lesquels M. West a tant insisté auprès de lui, mots qui indiquaient clairement que l'intention était de mener à bonne fin les arrangements, seulement au sujet des pêcheries, mais non—ou du moins la chose était douteuse—au sujet de relations commerciales réciproques. D'après cette correspondance, il appert que nous avons d'abord offert de permettre aux pêcheurs américains d'entrer dans nos eaux sans demander la plus légère concession de leur part pour la raison apportée dans la dépêche du 26 de décembre, que cela permettrait à nos pêcheurs d'aller sous la protection des pêcheurs américains vendre leur poisson aux vaisseaux américains et de les exporter ainsi en franchise. Il semble que l'on n'ait pas pris cela en considération en ce qui concerne les pauvres pêcheurs américains. Ils avaient la permission de continuer pendant toute la saison, parce qu'ils croyaient qu'ils pourraient agir ainsi jusqu'en décembre, bien que leur propre gouvernement sût que le traité devait se terminer en juillet, et ils ont pêché contre la loi et sans licence, et ils étaient exposés à être saisis. De crainte que cette impression ne disparût de son esprit, notre gouvernement a gracieusement concédé ce point au gouvernement américain. Je vois, d'après le rapport de juin, du bureau des pêcheries des Etats-Unis, que 50 bateaux affectés à la pêche du maquereau, sur 216, sont venus pêcher dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse seulement; et 289 sur 460 bateaux affectés à la pêche de la morue, sont venus pêcher sur les bancs qui touchent au territoire britannique, où ils trouvent les appâts.

Je désire discuter cette question aussi brièvement que possible, mais je sais que je dois à mes commettants, à ma

province et aux provinces maritimes en général, de vous exposer convenablement cette question, et je pourrais vous démontrer que cette question a été considérée par la presse américaine elle-même comme une opération unilatérale. Je me permettrai d'appeler l'attention sur les remarques d'un journal qui a pris un grand intérêt aux affaires canadiennes. Je veux parler d'un article publié dans le *Herald* de Boston, du 19 du mois dernier. Dans cet article, il donne un juste compte-rendu historique au sujet de ce traité et des différentes prétentions des gouvernements anglais et américains. Cela est écrit, je crois, par un Américain qui réside aujourd'hui à Montréal; ce journal contient aussi un article du 27 juin :

Ce bénéfice est concédé en réalité sans équivalent d'une part. Il est vrai qu'en vertu de l'arrangement, les pêcheurs canadiens doivent avoir le privilège de pêcher le long des côtes et des baies des Etats-Unis, tout comme les pêcheurs américains ont le privilège de pêcher sur les côtes du Canada et de Terre-Neuve; mais il n'est guère besoin de faire remarquer que cette concession de notre part est d'une valeur plutôt théorique que pratique.

L'autre avantage que les Canadiens peuvent obtenir, c'est celui de vendre des appâts et autres approvisionnements à ceux de nos pêcheurs qui désirent obtenir ces produits, mais ils pourraient faire cela, s'il n'avait pas été fait aucune extension du traité, et cela ne peut guère être considéré comme un équivalent des bénéfices que nous recevons.

Puis, parlant de ligne de conduite suivie et des témoignages de bonne volonté, il ajoute :

Nous regrettons d'ajouter que c'est une concession qui, si elle eût été faite à des pêcheurs anglais, par un gouvernement américain, aurait provoqué de grandes protestations chez un grand nombre de personnes de ce pays.

Le gouvernement, par le retard qu'il a apporté à terminer ces négociations, au lieu d'être en état de demander des concessions raisonnables, quand le gouvernement américain lui en a demandé, a mis nos pêcheurs dans une position impossible par le droit qu'on leur a imposé; et je l'accuse de la chose; on peut voir tous les jours, dans le port de la cité que je représente, l'effet qui a produit cet impôt: deux cargaisons de bois, l'une allant aux Etats-Unis sans payer de droits et l'autre payant un droit; tout cela est loin de parler en faveur du commerce du Nouveau-Brunswick. Cependant, on ne peut pas remédier à cet état de choses, car c'est un traité en vertu duquel nous avons livré la navigation de la rivière Saint-Jean aux Américains, de sorte que le bois américain coupé par des citoyens américains est expédié en franchise aux Etats-Unis, tandis que le bois canadien doit payer un droit. Or, la position où nous sommes, nous ne l'occupons pas en vertu d'un traité, mais en vertu d'une convention unilatérale, d'après les propres dépêches du gouvernement; d'après cette convention, les pêcheurs canadiens qui font le commerce dans les ports américains, ont un droit à payer, tandis que les pêcheurs américains, qui prennent le poisson dans les mêmes eaux ont la permission de les prendre sans payer de droit. A ce sujet, le *Telegraph* de Saint-Jean du 7 juillet publiait l'article suivant :

Nous avons parlé dernièrement de la convention unilatérale en vertu de laquelle le gouvernement d'Ottawa concède aux Américains le droit de pêcher dans nos eaux pendant la saison de la pêche, tandis que le gouvernement des Etats-Unis impose des droits sur notre poisson exporté sur leurs marchés. Et l'organe que le gouvernement possède ici dit qu'il est douteux que les droits imposés aux Etats-Unis soient nuisibles à nos pêcheurs! A cette piètre tentative de défendre cette curieuse convention, un correspondant de Deer Island fait la réponse suivante :

Le *Sun* dit qu'il est douteux que les droits imposés sur notre poisson par le gouvernement américain nuisent à nos pêcheurs. Mercredi, 1er juillet, un canadien transporta à Eastport un peu de poisson marin; on lui offrit 75 cts par baril de 200 livres—le prix ordinaire, à cette époque—mais on l'avertit que s'il débarquait le poisson, il devrait payer un droit de 1/2 centin par livre. Cela lui a nui sérieusement. En vertu des règlements actuels, nos compatriotes n'ont pas la permission de transporter de hareng à Eastport sans payer un droit de 1/2 centin par livre, ou environ \$5 par baril; mais les bateaux américains, manœuvrés par des Américains, peuvent venir ici, acheter et emporter sans payer de droits. Cela enlève de l'emploi à un grand nombre de nos concitoyens, dont plusieurs ont déjà signifié leur intention de se faire naturaliser afin de jouir des privilèges qu'ils avaient autrefois. Voilà ce qui se passe.

M. WELDON

Un autre correspondant, écrivant de Campobello, situé vis-à-vis d'Eastport, dit :

Depuis quarante-cinq ans que je réside en cet endroit, jamais l'état de choses n'a été aussi mauvais et aussi décourageant qu'aujourd'hui pour ce qui concerne l'industrie de la pêche. La rareté inaccoutumée de toutes les espèces de poissons, à cette époque, et le chiffre extraordinairement bas des prix, sont quelques-unes des causes de cet état de choses, mais pas toutes. Ce que l'on a vu dans la *Gazette* de Montréal du 19 juin, chose dont vous parlez dans votre dernier numéro, a laissé ici l'impression que les Américains auront le plein privilège d'exploiter nos pêcheries et que leurs marchés nous seront virtuellement fermés par les droits élevés imposés sur le poisson. Les pêcheurs pourraient travailler patiemment et espérer que l'état de choses s'améliorera, mais ils pensent que le coup que leur ont porté les torys est trop dur à supporter. On rapporte ici qu'un grand bateau a été saisi à Eastport et aussi qu'un homme a été surpris au même endroit lorsqu'il débarquait à peu près pour un dollar de poisson; cet homme a dû payer un dollar et cinquante centins de droits, et, ainsi, après avoir été légalement tonda, il retourna chez lui *minus* cinquante centins. Il y a de la vengeance plein l'air contre le Macdonaldisme et les pêcheurs américains. Il est triste pour un gouvernement de conduire ainsi ses sujets à la ruine.

Relativement à cette industrie pendant les 20 dernières années, environ 17 ou 18 fabriques de sardines établies à Eastport ont créé un commerce considérable pour les pêcheurs de Passamaquoddy et pour les pêcheurs de la baie du comté que représente mon honorable ami, le député de Charlotte (M. Gillmor); et ces gens sont obligés de payer 1/2 centin par livre sur ce poisson, ce qui les prive virtuellement de tout marché. Telle est la position que nous occupons. Sans discuter la convention, je dis que si une convention a été faite, il était du devoir du gouvernement de faire des tentatives pour la conclure il y a deux ans; la chose n'aurait pas dû être retardée jusqu'au moment où les pouvoirs législatifs des deux pays avaient cessé d'agir, jusqu'au moment de la prorogation du Congrès des Etats-Unis, et le jour était arrivé où notre propre parlement, bien qu'il fût encore en session, était censé prorogé. Le gouvernement n'aurait pas dû permettre que cette affaire restât en suspens en disant que nous ne ferions aucune concession.

Quand l'honorable député de Queen (M. Davies) a insisté pendant cette session, pour que le gouvernement fit des démarches pour entamer des négociations avec le gouvernement américain, on a répondu que l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) avait refusé, en 1878, d'entamer des négociations avec le gouvernement américain. Mais il continua à ne rien faire jusqu'au dernier moment, et il fut prouvé par ses propres dépêches et par le mémoire confidentiel de M. West, que la proposition était venue du gouvernement canadien et que c'était une offre volontaire faite au gouvernement américain, sans que ce dernier eût offert la plus légère concession; et quelles que soient les concessions que l'on ait faites, les Américains eux-mêmes admettent qu'elles ne nous sont d'aucun avantage réel.

J'aborde maintenant un autre côté de la question: les négociations avec Terre-Neuve. Nous savons tous—si la nouvelle est exacte, et je n'ai aucun doute qu'elle l'est—que sir Ambrose Shea a été cette année, délégué à Washington par le gouvernement de Terre-Neuve. Il ne paraît pas que des négociations aient été préalablement entamées avec Washington; mais la première découverte que les documents nous font faire c'est que Terre-Neuve a imposé des droits de représailles. Le 18 mai, le ministre intérimaire des finances télégraphiait au secrétaire provincial de Terre-Neuve pour savoir si le gouvernement de cette colonie avait pris une décision au sujet des droits différentiels contre le Canada. Le 19 mai arriva la réponse que si le Canada imposait des droits sur le produit des pêches de Terre-Neuve, cette colonie en imposerait sur le porc, la farine, le beurre, le tabac, l'huile kerosine et le maïs venant du Canada, et que, autrement, les choses resteraient dans le même état. Le 22 mai, une copie de l'acte passé par la législature de Terre-Neuve fut envoyée à votre gouvernement, qui la reçut le 1er juin. Les choses traînèrent en longueur jusqu'au 26 juin, alors que le secrétaire provincial de Terre-Neuve télégraphia comme suit :

Est-il entendu que le poisson et ses produits seront admis en franchise au Canada après le 1er juillet?

Certain, évidemment, que notre gouvernement agirait, le 30 juin, le ministre des douanes répondit comme suit :

Le poisson sera sujet à l'impôt à partir du 1er juillet. La question de l'échange des produits indigènes avec Terre-Neuve sera mise à l'étude après la session du parlement.

Apparemment, cette réponse ne donna pas satisfaction au gouvernement de Terre-Neuve, car, le 2 juillet, sir William Whiteway envoyait la dépêche suivante au premier ministre :

Notre acte fiscal de la dernière session envoyé au député du ministre des finances. Veuillez répondre. En vertu de cet acte, votre gouvernement n'a pas d'autre alternative que de percevoir des droits supplémentaires sur certains produits du Canada. Si vous percevez des droits sur les produits de vos pêcheries, cette opération dérangera les opérations commerciales au Canada. C'est pourquoi j'insiste sur la nécessité d'une décision immédiate, au lieu de différer la question au ministre des colonies, ainsi que le propose le député du ministre. Notre gouvernement désire fort que nos relations commerciales avec le Canada ne soient pas changées. Vos retards seront cause que notre commerce prendra la route des Etats-Unis. Un steamer vient d'arriver de Montréal et un autre est attendu ; par conséquent, tout retard est très grave de conséquences. Si vous devez admettre votre poisson en franchise, veuillez répondre bien vite, afin que nous puissions avoir le pouvoir d'agir.

Nous savons ensuite qu'il est venu de Montréal à Ottawa, une délégation composée de personnes en rapport avec le gouvernement actuel.

Sir JOHN A. MACDONALD : Qu'entendez-vous dire par là ?

M. WELDON : Je vous fais excuse : je veux dire des partisans du gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, quelques-uns ne l'étaient pas.

M. WELDON : L'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran), l'honorable député de Montréal-Ouest (M. Gault), ainsi que l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), étaient tout disposés à manquer leur voyage hebdomadaire du samedi pour se joindre à la députation ; et le 4 juillet, le gouvernement, par le canal du ministre des douanes, envoya au secrétaire provincial de Terre-Neuve la dépêche que voici :—

Droits sur poisson suspendus pour donner du temps à des négociations. Veuillez envoyer des commissaires.

Voici maintenant où je veux en venir. Les gens de Montréal ne songent pas qu'ils nous faut payer un droit de 60c. sur la farine dans les provinces maritimes pour l'amour de leur ville ; mais lorsque les Terre-neuviens usent de représailles, ils peuvent nous envoyer leur poisson en franchise, et les Montréalais en font autant de leur farine. Dans les provinces maritimes le poisson de Terre-Neuve nous arrive en franchise pour faire la concurrence au nôtre, et aux Etats-Unis on nous ferme les marchés par des impôts. Du commencement à la fin, cette affaire n'a été qu'une série de fautes grossières. On a laissé perdre l'occasion de faire un arrangement juste et raisonnable avec les Etats-Unis. D'après les dispositions dont ait fait preuve le président actuel des Etats-Unis et son prédécesseur, j'ai tout lieu de croire que nous aurions pu prendre avec nos voisins un arrangement, si non permanent, du moins temporaire.

Il est un autre point que je veux traiter, mais brièvement, car il intéresse plus Ontario que les provinces maritimes. L'article 30 du Traité de Washington stipule ce qui suit :—

Il est convenu que, pendant le terme de dix ans mentionné à l'article 33 du présent traité, les sujets de Sa Majesté britannique pourront transporter dans des navires anglais, sans payer de droits, des denrées, des produits ou des marchandises d'un port ou d'un endroit situé sur le territoire des Etats-Unis, sur le Saint-Laurent, les grands lacs et les rivières qui y communiquent, à un autre port ou endroit situé sur le territoire des Etats-Unis, comme il est dit ci-dessus ; pourvu qu'une portion de ce transport se fasse à travers le Canada par terre et en entrepôt, en se conformant aux règles et aux règlements dont conviendront le gouvernement de Sa Majesté britannique et le gouvernement des Etats-Unis.

Les citoyens des Etats-Unis pourront, pendant un temps égal, transporter pareillement des denrées dans des navires

américains. A cet article, aussi, l'avis a mis fin. Il semble difficile de comprendre ce que cela veut dire. Les règlements de douanes de 1884 ont été annulés, et il est très difficile de savoir ce que c'est. Nul doute qu'on craint fort que cet avis gêne le transit ordinaire par les Etats-Unis. Nul doute qu'à l'époque où la question était discutée dans ce Congrès on voulait que l'article relatif aux marchandises ou denrées *in transitu* ne fût pas annulé, mais les règlements de douanes soulèvent la question, et nous voyons par les journaux que le percepteur des douanes à Chicago refuse d'acquitter les navires canadiens. Je trouve, dans le *Herald* de Montréal d'aujourd'hui, une lettre de M. Fairchild au percepteur des douanes d'Oswego, portant la date du 11 juillet :

MONSIEUR.—Relativement à votre lettre du 8 du courant, au sujet de l'effet de la circulaire de ce département portant la date du 2 de ce mois, dont instruction a été donnée aux officiers de douanes, dans l'affaire du transfert des marchandises à travers le Canada en partie par voie ferrée et en partie par eau, votre attention est appelée sur l'exposé de faits suivant en vertu de l'article 29 du traité de Washington : Le transport par tous chemins de fer d'un point des Etats-Unis à un autre par le Canada, et d'un point du Canada à un autre par les Etats-Unis, est autorisé en vertu de l'article 30 du dit traité. Le transport à travers le territoire des deux gouvernements partie par chemins de fer et partie par navires sur les grands lacs et les rivières qui y communiquent, est autorisé. Par un acte approuvé le 3 mars 1883, le Congrès a ordonné la discontinuation du dit article 30 à partir du 1er juillet 1885, et avis à cet effet a été promptement donné au gouvernement de Sa Majesté par le conseil de votre département d'Etat aussitôt après l'approbation du acte. La circulaire du 2 du courant ordonne simplement aux officiers de douanes sur la frontière du nord de continuer les expéditions de marchandises passant à travers le Canada en transit entre des ports américains partie par chemins de fer et partie par navires, et leur donne instruction de traiter dorénavant les marchandises arrivant à leurs ports par ces routes comme importations d'un territoire étranger voisin, c'est-à-dire que, à leur arrivée, ces marchandises devraient être inscrites à la douane. Naturellement, si ces marchandises sont des produits domestiques, elles seront admises en franchises sur la production de preuves et en la manière prescrite par la loi et les règlements. Les marchandises arrivant directement par chemins de fer seront traitées comme auparavant, l'article 29 du traité n'ayant pas été annulé. La partie de votre lettre relative à l'usage du canal Welland et des autres canaux pour le transport de chargements par le chemin de fer Welland sera de nouveau prise en considération par le département.

Je ne fais que mentionner la chose en passant, mais votre gouvernement a donné aux Américains le privilège de pêcher dans nos eaux, sans exiger en retour aucun avantage correspondant, et pendant ce temps-là on n'a jamais tenu compte de l'article concernant le transport sur le territoire canadien et sur le territoire américain. Votre gouvernement a fait preuve d'une grande négligence sous ce rapport. Ce n'est cependant pas faute d'avertissement : en 1883, le gouvernement impérial le mettait sur ses gardes, et en 1884, cette Chambre elle-même lui signalait le danger. S'il nous avait déclaré qu'il a essayé des négociations, s'il avait produit la correspondance établissant qu'il a tenté de faire renouveler le traité qui est d'une si grande importance pour les provinces maritimes et s'il avait fait de vigoureux efforts pour protéger nos pêcheries, nous n'aurions rien à dire, et les pêcheurs américains, s'ils avaient eu à se plaindre, n'auraient eu qu'à en jeter le blâme sur leur gouvernement ; mais nos gouvernants ont laissé aller les choses sans rien faire.

Vous avez déjà vu nos fertiles prairies livrées au pillage et à la désolation, grâce à la nonchalance du gouvernement ; nous voyons maintenant nos grandes richesses de l'océan livrées aux Américains. La conduite du gouvernement a créé un vif mécontentement dans les provinces maritimes. Mais la population de ces provinces est loyale, elle ne lèvera jamais l'étendard de la révolte, elle descend des loyalistes et elle est fidèle à son pays ; mais elle est très mécontente, et la conduite du gouvernement aura pour effet de lui faire désirer sortir de l'Union, et en portera un grand nombre à quitter leur foyer pour aller chercher dans un autre pays, les privilèges qui leur sont ici refusés.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement a été accusé de bien des choses, mais je croyais que sur ce chef, au moins, il avait mérité la confiance de l'opposition. Dans

cette affaire nous n'avons pas été coupables de relâchement ; nous avons réussi, presque contre tout espoir, à faire consentir le gouvernement américain, d'abord à la nomination d'une commission chargée de régler les questions des pêcheries, puis à entrer en négociations pour un traité de réciprocité.

L'honorable député paraît croire que nous pouvons faire comme nous voulons, que nous pouvons choisir notre moment et que quand il nous plaira de faire des avances au gouvernement américain, celui-ci devra les accepter ; que nous avons été coupables de négligence parce que, il y a deux ans, nous ne sommes pas allés au gouvernement, le chapeau à la main et genou en terre, lui demander de retirer ses résolutions. Eh bien, les Etats-Unis sont une grande nation. Il y a là deux branches de la législature, et avec la sanction de leur président, elles en sont venues à la décision—elles en avaient incontestablement le droit—de donner un avis de deux ans à l'effet de mettre fin aux clauses du traité de Washington qui concernent les pêcheries. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable monsieur, que M. Rice, un membre du Sénat ou de la Chambre des représentants, je ne sais trop lequel, a prononcé un discours. Eh bien, l'honorable préopinant a prononcé, lui aussi, un discours ; mais cela n'engage pas les deux nations. Tout ce que les deux nations pourraient savoir, c'est que les Etats-Unis ont donné avis que les clauses du traité concernant les pêcheries devraient cesser d'exister à l'expiration des deux ans. Nous n'y pouvions rien faire et nous en étions marris. Nous aurions préféré que ces clauses eussent continué, que les Américains eussent la permission de pêcher dans nos eaux et nous dans les leurs, que notre poisson fût admis en franchise et la pêche fût libre, et que, à un moment favorable, il y eût une autre commission d'arbitrage pour décider des équivalents qui devaient nous être donnés par la supériorité de nos pêcheries sur les leurs. Mais ils avaient donné leur avis, et comment pouvions-nous faire des représentations ?

L'honorable monsieur dit que nous avons trop retardé. Devions-nous aller aux Américains un jour, une semaine ou un mois après qu'ils eurent donné l'avis ? Les grandes nations ne doivent pas être traitées de cette façon. C'aurait été, pour nous, aller au devant d'un refus que de dire : Il est vrai que, comme question de politique nationale, les pouvoirs exécutif et législatif se sont unis pour mettre un terme aux articles des pêcheries, mais nous vous prions de n'en rien faire. Il est facile de deviner la réponse que nous aurions reçue.

L'honorable monsieur dit que le président Arthur a laissé voir des dispositions favorables, et que nous aurions peut-être pu entamer des négociations. Eh bien, le président Arthur, à l'exemple du président Grant, a mis dans son message un paragraphe dans lequel il recommandait au Congrès la question d'un traité de réciprocité ; mais nous savons quel a été le résultat dans ces deux occasions. Le président Grant envoya un mémoire qui fut décidé par l'intervention de M. Brown, lequel fut nommé par l'ancienne administration pour laquelle il avait combattu vaillamment, et transmit quelques documents précieux à cet égard ; mais le Congrès le rejeta avec insolence et n'en tint aucun compte.

M. MACKENZIE : Pas précisément.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il n'a rien fait.

M. MACKENZIE : Il ne restait que trois jours avant la clôture de la session, et le Congrès renvoya l'affaire à la session suivante.

Sir JOHN A. MACDONALD : Exactement. Le président Arthur intercala dans son message un paragraphe que l'honorable monsieur a cité et dans lequel il disait que, comme les articles des pêcheries avait pris fin, il y avait peut-être occasion d'en arriver à des relations réciproques. Ceci ne se passait pas trois jours avant la clôture du Congrès, c'était à l'ouverture de la session ; mais il n'en fut tenu aucun compte, pas un discours ne fut prononcé sur la question, pas

Sir JOHN A. MACDONALD.

une motion ne fut faite, soit par l'influence du président ou de son cabinet ou de ceux qui étaient en faveur de la réciprocité, pas une proposition n'a été présentée pour favoriser la réciprocité : le Congrès garda un silence outrageant.

Il fallait accepter la situation. Nous savions que nous pouvions vivre sans la réciprocité ; nous savions que nous ne pouvions pas empêcher les articles de pêcheries de prendre fin ; nous savions qu'il nous fallait, s'il plaisait aux Américains, retourner à l'état de chose qui existait entre 1854 et 1871 ; nous savions comment nous nous en étions tirés de 1854 à 1871 et comment nous pourrions nous en tirer encore. Il ne s'est pas présenté une seule occasion où le gouvernement eût pu demander aux Etats-Unis : Voulez-vous modifier votre politique de manière à remettre en vigueur les articles du traité qui concernent les pêcheries ? Voulez-vous instituer une nouvelle commission d'arbitrage qui décide de la valeur supérieure de nos pêcheries, afin de nous donner la chance d'en retirer cinq millions et demi ? Voulez-vous changer de décision à notre demande et laisser les choses comme elles étaient auparavant ? Une pareille démarche serait indigne d'un gouvernement qui se respecte et n'aurait d'autre résultat qu'un succès certain. On peut pardonner au gouvernement d'aller très loin dans le but d'obtenir un avantage important ; mais lorsque les prières et les supplications sont leur meilleur moyen de manquer le but que l'on veut atteindre, il vaut mieux ne pas renoncer à l'avantage de pouvoir dire avec dignité : Nous avons un traité, nous en étions satisfaits, et nous aurions désiré qu'il continuât ; mais vous avez jugé à propos d'y mettre fin. Bonjour ! nous pouvons nous en passer.

Il est très malheureux que l'honorable monsieur ait cru devoir soulever cette question maintenant, je dois lui rendre la justice de dire que son discours, quelle que soit du reste sa valeur, ne peut faire tort à la discussion de cette question avec les Etats-Unis ; mais sa démarche est intempestive, car il peut être dit, au cours du débat, des choses qui nuirait plus tard aux chances de négociations avec les Etats-Unis ; on pourrait citer des discours personnels, comme celui de M. Rice l'a été, et nos voisins ne peuvent pas plus en payer la valeur que nous pouvons apprécier la portée de ceux qui sont prononcés dans leur congrès.

M. WELDON : M. Rice occupe une position très importante : il est président de la commission des affaires étrangères.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, mais je me rappelle M. Sumner, un homme beaucoup plus important, qui était aussi président de la commission des affaires étrangères, et qui prit part aux négociations du traité de Washington ; il était absolument hostile à ce traité pour la raison que, sans lui, le Canada finirait par se jeter dans les bras des Etats-Unis.

On se souvient que des membres de l'opposition firent plusieurs interpellations pour savoir quand nous produirions les documents se rattachant à cette question, et que j'ai répondu de temps en temps que nous en étions à demander la permission d'en produire quelques-uns. J'ai demandé cette permission, et tous les documents qu'il m'a été loisible de produire sont sur le bureau de la Chambre. Quand je parle de permission, je prétends parler de l'autorisation de rendre publics des documents d'une nature internationale. Une correspondance secrète, non-officielle, a été échangée entre les deux gouvernements, et il nous a fallu obtenir le consentement du gouvernement américain pour rendre publics quelques-uns de ces documents. Aussi, l'absence de ce consentement me gêne beaucoup dans les déclarations que je pourrais faire pour justifier la conduite de mon gouvernement ; mais j'ai eu la permission générale de faire connaître la tournure générale des négociations.

Eh bien, M. le Président, le gouvernement américain a donné avis que le traité devait expirer. Nous

aurions fait preuve de puérilité, nous aurions manqué à la dignité en lui demandant de revenir sur sa décision, à moins d'avoir de bonnes raisons à lui donner. Puis, il y avait la question des relations commerciales qui, quoique ne se rattachant pas au même sujet, était analogue, et il était de la plus haute importance pour le Canada, de tâcher de faire marcher les deux questions de pair. Quant à faire des demandes à l'ancien gouvernement au sujet des pêcheries, ceux qui connaissent tant soit peu la politique américaine, savent combien la chose aurait été futile. Il est vrai que le président Arthur avait intercalé dans son message, comme fleurs de rhétorique, une phrase dont il n'a pas été tenu compte; mais nous savions parfaitement bien que M. Blaine qui, comme secrétaire d'Etat contrôlait alors les affaires étrangères des Etats-Unis, était fortement opposé à toute concession au sujet des pêcheries.

M. MILLS : Blaine est sorti du cabinet à la mort de Garfield.

M. MITCHELL : Pas immédiatement.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. Blaine était candidat à la présidence, il était appuyé par tout le parti républicain; il était le candidat du président, si le président peut avoir un candidat; il était le chef et l'âme du parti protectionniste aux Etats-Unis, et il espérait faire son élection en éloignant les produits étrangers du marché américain, ceux du Canada exclusivement. Non seulement cela, mais pendant que M. Frelinghuysen était secrétaire d'Etat—M. Frelinghuysen était un homme pour lequel je professais un grand respect quand il vivait et pour la mémoire duquel j'ai encore un grand respect, car j'ai eu l'honneur de le compter au nombre de mes meilleurs amis. Mais c'était un protectionniste extrême, il était bien décidé à garder le commerce des Etats-Unis pour le peuple des Etats-Unis; et dans le printemps ou l'été de 1884, il avait, en réponse à une délégation des pêcheurs de Gloucester, solennellement déclaré que le gouvernement des Etats-Unis tenait à ce que le traité prit fin, et que dans aucune condition ce traité ne serait renouvelé. Nous connaissions cette déclaration, et nous savions qu'il était inutile de nous adresser au gouvernement ou au Congrès des Etats-Unis pour leur demander, soit de ne pas résilier le traité, soit de négocier un traité de réciprocité; c'aurait été une folie, une humiliation qui n'aurait pas rapporté la récompense que porte quelquefois l'humiliation, celle d'obtenir "le sale schelling." Nous n'aurions pas pu avoir le schelling, et nous aurions pu avoir l'humiliation.

Mais l'automne dernier nous avons cru que nous pourrions incidemment faire une tentative pendant la présidence de M. Arthur et l'administration des affaires étrangères par M. Frelinghuysen, et je me crois libre de dire ceci : M. Frelinghuysen est mort et nous ne pouvons obtenir son consentement à la publicité de la correspondance, mais je suis libre de faire connaître les résultats généraux. Nous savions fort bien qu'il ne nous aurait servi à rien de dire que nous voulions la continuation des clauses des pêcheries et un traité de réciprocité commerciale; mais nous crûmes que nous pouvions représenter à ce gouvernement—non pas au gouvernement actuel des Etats-Unis, mais à ce gouvernement—les choses comme suit : Eh bien, le traité va prendre fin le 1er juillet 1885, c'est-à-dire au milieu de la saison de pêche. Vos pêcheurs seront à préparer leurs bateaux, et il est raisonnable de croire que ces rudes hommes ne connaissent pas tout, ne savent pas quand le traité doit finir. Ils préparent leurs bateaux, et s'ils sont encore dans nos eaux le 1er juillet, nous saisissons leurs bateaux le lendemain, et ils seront très irrités.

Nous avons pris ce moyen pour entamer le sujet; nous y avons mis de la diplomatie afin de ne pas nous attirer un refus de la part du gouvernement américain ni de créer des embarras d'un côté ou de l'autre. Des communications non-officielles furent transmises par l'intermédiaire de M. West, qui

demanda s'il serait à propos pour nous d'aborder la question, de faire une proposition officielle ou de parler de réciprocité. Résultat général : M. Frelinghuysen déclara que la chose était impossible, et que tout ce qu'il pouvait faire ou que le gouvernement des Etats-Unis pouvait faire, c'était de lancer, avant le 1er juillet, une proclamation avertissant les pêcheurs américains d'éviter de venir dans nos eaux. Nous acceptâmes cette réponse, car nous savions, d'après des déclarations antérieures de M. Frelinghuysen, qu'il était inutile, ou à peu près, d'entamer des négociations.

L'honorable monsieur a cité, je crois, la dépêche du gouverneur général où il est dit que nous aurions peut-être de meilleures chances d'entrer en négociations avec un gouvernement qui arrive et qui a quatre années devant lui, plutôt qu'un gouvernement qui s'en va. Dès que nous apprîmes qu'une nouvelle administration était formée, nous nous mîmes à l'œuvre. L'ambassadeur britannique s'aboucha avec M. Bayard, secrétaire d'Etat actuel et ministre chargé des affaires étrangères; il attira son attention sur la correspondance non-officielle précédemment échangée avec M. Frelinghuysen, et les négociations aboutirent à une série de lettres confidentielles dans lesquelles le gouvernement actuel des Etats-Unis exprime le désir, d'abord, de s'occuper de la question des pêcheries, et ensuite d'aborder la grande question de l'extension et du développement du commerce entre les deux pays.

Je n'ai jamais pensé, quand ces négociations furent entamées, que nous obtiendrions autant; je n'ai réellement jamais pensé que nous amènerions les Américains à faire une démarche dans le sens de nos désirs, bien que nous ne l'ayons pas demandé; nous ne le demanderons pas, nous ne dirons pas qu'il est essentiel à notre prospérité—mais je dis que nous avons amené le gouvernement des Etats-Unis à consentir, comme les documents le démontrent, à la formation d'une commission—qui va s'occuper de la question de nos pêcheries et de la question plus importante encore du développement du commerce international.

Nous connaissions les difficultés qui entouraient la question : elles sont franchement exposées dans ces documents. Nous avons dit que cette affaire, ce marché serait regardé comme *ex-parte*; nous savons que certains intérêts le considèrent ainsi, et qu'il est en quelque sorte à leur détriment. Mais notre première proposition était, ainsi que les documents le démontrent, que comme le traité prenait fin le 1er juillet, alors que la pêche était en pleine activité, nous suggérions—et rappelez-vous que nous ne le suggérions pas au gouvernement actuel, mais à l'ancien—que, pour commodité mutuelle et pour témoigner de nos sentiments de bons voisins, l'article des pêcheries fût continué en vigueur après le 1er juillet. Cette proposition fut refusée par l'ancien gouvernement, mais renouvelée par nous.

L'honorable député a dit que nous avons appuyé cette proposition sur le fait qu'elle serait avantageuse pour les pêcheurs américains plutôt que pour les nôtres. C'est vrai. En allant proposer un arrangement aux Etats-Unis, nous ne devons pas nous attendre à les voir l'accepter si nous nous étions bornés à dire que cet arrangement était pour l'avantage de nos pêcheurs. Nous avons dit, en faisant notre proposition, que ce serait un grand avantage pour les pêcheurs américains si on les laissait faire la pêche durant le reste de la saison, depuis le 1er juillet jusqu'au 1er novembre ou au 1er décembre. C'est ce qu'aurait fait l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), s'il avait été négociateur au lieu d'être un adversaire politique cherchant à trouver l'administration en défaut et oubliant l'intérêt de sa province et de son pays. Nous avons représenté que les pêcheurs américains avaient pêché dans nos eaux pendant douze ans, qu'ils avaient en la valeur de nos pêcheries depuis le commencement de la saison jusqu'au 30 juin, et que s'ils y étaient trouvés pêchant encore le 1er juillet, leurs bateaux seraient saisis.

L'honorable monsieur veut-il d'un traité avec les Etats-Unis, ou préfère-t-il pérorer devant les pêcheurs de sa province, ou aller faire, après la session, un discours aux pêcheurs du voisinage de Saint-Jean? Préfère-t-il les intérêts de sa province aux intérêts du Dominion? Quoi! On nous a dit, il y a quelque temps, que le commerce de Saint-Jean serait ruiné si certaines choses n'étaient pas faites, et ces choses nous auraient empêché de réussir avec les Etats-Unis, et c'est Saint-Jean qui en aurait été la cause. L'honorable monsieur n'est pas allé jusqu'à dire cela en propres termes, mais c'est le sens de son discours.

Il est de la plus haute importance que le gouvernement du Canada soit appuyé par les représentants du peuple dans les démarches honnêtes, droites et sincères qu'il a faites et qui ont mieux réussi que toutes celles qui ont été tentées depuis 1873 pour renouer la réciprocité commerciale. C'est une question qui intéresse tout le Dominion. Nous avons fait beaucoup, je dois le dire, pour les pêcheurs des provinces maritimes.

M. MITCHELL: Oui, pour quelques-uns d'entre eux.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous avons fait beaucoup pour quelques-uns d'entre eux—je crois pour tous.

M. MITCHELL: Pas pour les pêcheurs du Nouveau-Brunswick.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur est fou du Nouveau-Brunswick; personne peut-être n'a combattu avec plus d'énergie et de persistance que lui, les combats de cette province.

Qu'avons-nous donné? Nous avons simplement dit que, pour ce qui concerne le gouvernement canadien, il n'enverrait pas une flotte pour combattre les pêcheurs américains, qu'il ne voulait pas voir revivre les procès et leurs conséquences qui avaient lieu avant le traité de Washington, s'ils pouvaient être évités. D'après ce que je puis voir, les pêcheurs canadiens seraient très contents si le traité était renouvelé; ils seraient très disposés, si leur poisson était admis en franchise sur les marchés des Etats-Unis, à permettre aux navires américains de pêcher dans les eaux canadiennes. Ce n'est pas parce que les navires américains les chassent réellement de leurs terrains, ou les privent réellement de leurs captures, ou diminuent tous les ans le résultat de leur pêche, qu'ils font de l'opposition. Non, ce n'est pas pour cette raison, car alors nous n'essaierions pas de renouveler un traité qui permet aux Américains de venir pêcher sur les fonds canadiens. Ils disent avec raison: Pourquoi les Américains auraient-ils la liberté de venir pêcher dans nos eaux, lorsque notre poisson est exclu de leurs marchés? Mais ils ne s'opposent pas à ce que les Américains viennent dans la limite des trois milles, si le poisson canadien est admis en franchise sur les marchés de Boston, Portland, etc., etc. Cela prouve que leur pêche ne diminue pas en quantité, mais qu'ils n'ont pas accès aux marchés des Etats-Unis.

J'admets la force de ce raisonnement, mais voici ce que nous pourrions répondre: Il est très important pour vous, pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Québec, de faire parvenir votre poisson sur les marchés américains sans payer de droits; pour que ces marchés vous soient accessibles et pour obtenir du gouvernement des Etats-Unis la promesse qu'il va entrer en négociations à ce sujet, ne faisons-nous pas bien de permettre aux navires américains de venir dans nos eaux, comme ils l'ont fait depuis douze ans, et d'y pêcher jusqu'au 30 novembre ou jusqu'à la fin de la saison? Voilà tout le sacrifice que nous faisons. Les navires américains viendront dans nos eaux comme aujourd'hui; les intérêts canadiens ne seront pas plus sacrifiés qu'ils ne l'ont été depuis douze ans. Nous comprenons que c'est un peu raide pour vous, pêcheurs canadiens; mais si vous voulez avoir l'avantage du marché des Etats-Unis, ne devons-nous pas

Sir JOHN A. MACDONALD

donner aux Américains l'usage de nos eaux pendant trois mois de plus, afin de pouvoir pendant ce temps-là régler définitivement avec leur gouvernement la question des pêcheries et de négocier ensuite un traité de réciprocité entre les deux nations?

Voilà comment nous avons représenté les choses aux pêcheurs canadiens. Il est naturel qu'il y ait des murmures; mais n'est-il pas préférable de faire une tentative dans ce sens plutôt que de laisser exclure éternellement notre poisson des marchés américains? Les Américains auront toujours un impôt à payer sur leurs captures; n'avons-nous pas raison de faire ce que nous faisons, avec les chances que nous avons d'en arriver à des négociations satisfaisantes, non-seulement sur la question des pêcheries, mais encore sur celle de tous les produits de notre pays.

Nous ne pouvons nous attendre, comme l'a dit l'honorable député de Norfolk-Nord, et ne nous attendons pas à ce que, advenant un nouveau traité de réciprocité, il soit exactement dans les conditions du traité de 1854; mais je crois que si nos plans ne sont pas déjoués par une trop grande ambition ou par l'esprit de faction, il est possible d'en arriver à un arrangement en vertu duquel il y aura réciprocité commerciale pour plusieurs articles provenant des provinces et des Etats-Unis. Je n'hésite pas à avouer que, sur le papier, c'est, comme le dit l'honorable monsieur, un arrangement *ex-parte*, car l'illustre personnage qui préside à ce gouvernement l'a déclaré, mais nous devrions faire cette concession pour atteindre le but que j'ai mentionné, et je suis sûr que tous les membres de cette Chambre qui voudront s'élever au-dessus des considérations de partis, qui désirent voir s'étendre nos relations commerciales avec les Etats-Unis, comprendront que le gouvernement a agi avec prudence, avec sagesse, et dans l'intérêt du pays, et qu'il a choisi le moment où il avait le plus de chance de réussir. Comme je l'ai déjà expliqué, il n'y avait pas de chance de réussir avec l'ancienne administration des Etats-Unis. Cette chance nous l'avons aujourd'hui, et ne vaut-elle pas la peine de faire quelques concessions insignifiantes dont personne ne souffre? Je n'hésite pas à dire, en effet, que nos pêcheurs n'en souffrent pas, car s'ils en souffraient ils auraient des plaintes durant les douze années que les Américains ont pêché dans nos eaux. En mettant une flotte sur nos fonds de pêche, nous en éloignerons les américains, et je n'hésite pas à dire que nous saurons défendre nos droits si les négociations viennent à manquer. Mais il vaut mieux ne pas brusquer l'affirmation de ces droits au moment où nous avons tant de chance de réussir.

L'honorable monsieur a parlé de la 30^e clause. Le gouvernement américain a simplement décidé de ne pas continuer ce privilège, et cette décision va naturellement avoir son effet sur une ou deux localités d'Ontario. Ce privilège avait été accordé par esprit de bonté, plutôt qu'autrement, et nos voisins en sont venus à la conclusion d'y mettre fin. Nous n'y pouvons rien, et ce serait manquer de dignité que de vous lamenter. Les Américains ne céderont pas sur ce point. Ils croient que le traité de Washington n'aurait pas dû contenir une concession de ce genre; ils pensent qu'elle fait tort à leur commerce, elle atteint certainement leurs lois côtières, qui sont extrêmement rigoureuses et, je crois, très injustes. Si nous pouvions les amener à renoncer à leurs lois côtières, nous le ferions, mais ils s'y sont refusés. Cet article avait été inséré dans le traité pour obliger certaines industries, et, je dois le dire, à mes instances, car les Américains n'y voyaient aucun avantage pour eux. Ils ont cru devoir mettre fin à cet arrangement, et nos représentations ne serviraient pas à grand'chose.

Quant à Terre-neuve, il n'est pas nécessaire, je crois, d'entrer dans une longue décision à cet égard. Les gens de Terre-neuve se sont conduits comme vous savez—nous ne désirons pas soulever des sentiments d'aigreur—mais ils se sont conduits, je dirai, d'une manière excentrique. Nous leur avons dit que la Chambre avait frappé d'un impôt le poisson

qui vient sur nos marchés, sur le poisson de Terre-Neuve comme le reste. Ils ont des droits qui frappent nos articles, mais ils disent que nous ne devrions pas taxer les leurs, parceque, quoi qu'ils taxent nos articles, le commerce du Canada à Terre-Neuve est très considérable, tandis que les expéditions de Terre-Neuve au Canada sont très faibles. Ils prétendent qu'ils n'ont pas les moyens de sacrifier leur revenu fiscal, et ils espèrent que nous ne leur rendrons pas le change en fait d'impôts.

L'honorable monsieur a parlé d'une députation venue de Montréal. Eh bien, j'ai reçu cette députation, et celui qui en était l'interprète est l'un des adversaires les plus prononcés que le gouvernement compte dans cette ville illustre. Mais il se fait certaines exportations de Montréal à Saint-Jean, Terre-Neuve. Des navires y sont arrivés avec des chargements considérables, et ils auraient eu à en revenir avec pertes. Nous avons donc dit à Terre-Neuve : Si vous suspendez l'impôt, cela aura pour effet d'empêcher ces gens-là de perdre beaucoup d'argent; mais si nous le faisons, vous aurez à envoyer un commissaire pour traiter de la question, et s'il ne la règle pas d'une manière satisfaisante nous imposerons les droits strictement. Nous donnions un œuf pour avoir un bœuf; ces deux ou trois chargements peuvent passer sans perte pour le Canada, mais vous devez envoyer un commissaire pour prendre les arrangements, sans quoi nous mettrons la loi à exécution.

Voilà tout simplement tout ce que le Canada a fait, et je serai fort désappointé si à la suite des explications que je viens de donner—et qui ne peuvent être plus formelles, vu l'impossibilité où je me trouve de ne pouvoir produire toute la correspondance—les deux partis ne reconnaissent pas que, quelles que soient les erreurs commises ailleurs par le gouvernement, il a agi dans cette affaire, non seulement avec franchise et avec promptitude, mais avec beaucoup de diplomatie.

M. MILLS : Avant que la résolution soit mise aux voix, je désire faire quelques observations.

Le premier ministre dit qu'il espère que l'opposition lui donnera ses suffrages sur cette question, car il se vante d'avoir fait preuve d'une grande habileté dans la conduite des négociations et de la correspondance échangée. Eh bien, il ne me paraît pas que la correspondance témoigne d'une grande habileté ou d'un jugement remarquable chez l'honorable monsieur et ses collègues dans cette affaire.

Nous voyons en effet, par cette correspondance, que l'intention du gouvernement américain a été immédiatement communiquée à l'administration. Nous voyons que dès le 10 janvier 1883, M. Fry a présenté, au Sénat des États-Unis, une résolution à l'effet d'abroger certains articles du traité de Washington, et que, immédiatement après le 16 janvier, l'ambassadeur anglais à Washington, transmettait une copie de cette résolution à l'administrateur du gouvernement canadien. Après l'adoption de la résolution, une copie en fut envoyée au gouverneur général du Canada, qui se mit en communication avec le ministre des colonies et lui fit connaître la dépêche qu'il avait reçue de l'ambassadeur anglais à Washington. Lord Derby attira l'attention du gouvernement canadien sur le sujet et demanda une prompt communication. On observa aussi que le ministre américain en Angleterre nota le fait que le comte de Granville n'avait fait aucune recommandation au sujet des pêcheries et de l'abrogation de ces articles du traité de Washington; et la raison pour laquelle le comte de Granville n'a fait aucune démarche pour renouveler les négociations, ressort parfaitement de sa communication au gouverneur général du Canada. Il voulait être pleinement informé des intentions et des vues du gouvernement canadien sur la question, avant d'entamer des négociations avec le gouvernement américain.

La raison pour laquelle le gouvernement américain proposait l'abrogation de ces articles particuliers du traité était suffisamment indiquée par le discours de M. Rice.

M. Rice est le président de la commission des relations étrangères, et comme tel il occupe en quelque sorte la position de ministre des affaires étrangères; l'opinion qu'il a exprimée peut être considérée comme étant l'opinion de la commission, et cette opinion allait à dire que les pêcheries du Canada ne valaient pas pour les États-Unis la somme qu'ils étaient obligés de payer en vertu de l'arbitrage prononcé par la commission d'Halifax, et qu'on donnait avis de l'abrogation de ces articles du traité afin de se débarrasser du règlement effectué à Halifax et de rouvrir la question.

Maintenant, l'honorable monsieur dit que l'opinion exprimée par M. Rice ne tenait pas à conséquence. Je crois, au contraire, qu'elle était très importante: elle vous indiquait le motif qui empêchait la commission des relations étrangères de porter la question devant le Congrès, et la raison qui a porté le Congrès à décider l'abrogation de ces articles particuliers du traité. Il ne saurait y avoir de doute, alors, que le gouvernement canadien a été informé de bonne heure des vues et des intentions du gouvernement américain, et qu'il a été également informé par le ministre des colonies que celui-ci désirait connaître bientôt son opinion sur la question.

Si le ministre des colonies avait eu l'opinion que lui prête le premier ministre, qu'il était au-dessous de la dignité du Canada d'entamer des négociations ayant pour objet de renouveler l'article du traité relatif aux pêcheries ou d'établir d'autres articles qui donnassent satisfaction aux deux pays, il n'aurait pas transmis la communication qu'il a envoyée; mais quand il suggéra au gouvernement canadien de profiter des deux années qui devaient suivre l'avis pour reprendre les négociations et rétablir les règlements du traité entre les deux gouvernements, il ne voyait évidemment pas qu'il fût au-dessous de la dignité du gouvernement canadien ou du gouvernement anglais de faire le premier pas dans la voie des négociations. Et, après tout ce que l'honorable monsieur vient de dire, il est évident pour tous ceux qui ont lu la correspondance et qui ont écouté l'honorable monsieur, qu'il a effectivement fait les premières démarches dans le but de reprendre les négociations et d'abandonner aux Américains le droit de pêcher dans les eaux canadiennes, moyennant la promesse que plus tard le gouvernement des États-Unis consentirait à la nomination d'une commission. Or, j'aimerais à savoir de l'honorable monsieur sous quel rapport nous sommes dans une meilleure position que nous l'aurions été s'il avait agi d'après la recommandation contenue dans le message du président Arthur. Ce message ne recommandait pas, ainsi que le prétend l'honorable monsieur, un traité de réciprocité ou des négociations pour un traité de réciprocité; il suggérait l'institution d'une commission:—

Je suggère que le Congrès charge une commission d'étudier la question générale de nos droits aux pêcheries et les moyens d'ouvrir à nos citoyens, à des conditions justes et raisonnables, les riches eaux poissonneuses et les fonds de pêche aux phoques de l'Amérique du Nord.

Voilà ce que suggérait le président Arthur, et j'aimerais à savoir si le président Cleveland ou M. Bayard ont fait plus. L'honorable monsieur est-il dans une meilleure position aujourd'hui, après les négociations qu'il a faites, qu'il l'aurait été s'il avait accepté l'invitation indirectement offerte par le président Arthur dans son message au Congrès? L'honorable monsieur dit: Il est vrai que le président Arthur a fait une recommandation, mais quelle garantie avons-nous que le Congrès suivrait cette recommandation? Quelle garantie l'honorable monsieur a-t-il en ce moment? Aucune. Il n'est donc pas plus avancé. Il dit que l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) a refusé de reprendre certaines négociations, au sujet du traité de Washington, en rapport avec le traité de réciprocité négocié par M. Brown.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai rien dit de cela.

M. MILLS: J'ai certainement bien compris que l'honorable monsieur disait cela. Dans tous les cas il a dit, lorsque

la question est venue sur le tapis il y a quelques jours, sinon aujourd'hui même, que le Congrès était le même et qu'il n'avait pas changé. Cependant, le Congrès de l'administration Arthur n'était pas le même qu'à l'époque où M. Brown a négocié son traité de réciprocité. Au contraire, il est permis de croire que ce Congrès aurait été plus favorable; dans tous les cas, le président faisant la recommandation, il n'y avait ni inconvenance ni manque de dignité à penser qu'il était au moins possible d'entamer des négociations pour en arriver à une entente, ce que l'honorable monsieur annonce qu'il va faire maintenant. Je voudrais bien savoir si les chances sont plus favorables. Il y a une administration démocratique qui est peut être disposée à établir avec notre pays des relations commerciales plus libres, mais il y a un Sénat qui est moins en harmonie avec le président actuel qu'il l'était avec le président Arthur; et, d'après son propre aveu, l'honorable monsieur n'est pas dans une meilleure position qu'il l'était il y a deux ans, il n'a pas de meilleures chances de succès qu'à cette époque, et si c'était manquer de dignité que de faire des offres il y a deux ans, il en est exactement de même aujourd'hui.

Mais la question du succès ou de l'insuccès de l'honorable monsieur n'est pas ce qui doit influencer la discussion de cette affaire. Il peut supposer avec raison que des relations commerciales, mutuellement avantageuses aux deux pays, vont être établies. La déclaration du président Arthur fait voir que le gouvernement américain, après tout, attache plus d'importance aux pêcheries du Canada que les pêcheurs canadiens y attachent, au dire de l'honorable monsieur.

Je prétends qu'il pourrait être dit, ici, des choses qui gêneraient nos chances de succès. Eh bien, qu'est-ce qui pourrait plus compromettre nos chances de succès que la déclaration de l'honorable monsieur lui-même? Il nous a dit que nos pêcheurs seraient disposés à donner aux Américains le libre accès de nos pêcheries, à la condition qu'on leur donne le même accès aux marchés des Etats-Unis.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit cela, mais j'ai dit qu'ils y consentiraient pour les six mois prochains.

M. MILLS : L'honorable monsieur n'y est pas allé par quatre chemins pour le dire. Voici ce que j'ai compris, et si je fais erreur, j'accepterai volontiers sa rectification. J'ai compris et tous ceux qui m'entourent ont compris qu'il disait que nos pêcheurs seraient prêts à accepter tout arrangement qui donnerait l'accès de nos pêcheries aux Américains, à la condition que les Canadiens seraient admis avec leur poisson sur les marchés des Etats-Unis. Je le demande, quel est l'effet de cette déclaration sur les négociations? Quelle chance a-t-il, après une pareille déclaration, de recevoir une indemnité pour l'usage de nos pêcheries? Il est évident, d'après ses propres paroles, qu'il ne s'attend pas à obtenir compensation; sans cela, il n'aurait jamais fait une déclaration de cette nature. Notre cause est compromise si on représente que nos pêcheries n'ont pas plus de valeur, dans l'estime des deux nations, que l'honorable monsieur semble leur en donner. L'opposition n'a rien dit qui puisse faire autant de tort à notre demande de compensation, que la déclaration que le premier ministre a faite aujourd'hui.

Il admet que l'arrangement n'est avantageux que d'un seul côté. La déclaration de M. Bayard ne laisse aucun doute à cet égard : il dit qu'il n'appartient pas à l'exécutif des Etats-Unis de modifier les lois fiscales en admettant le poisson canadien sur les marchés américains. L'honorable ministre aurait dû savoir cela. L'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) le savait, et plusieurs autres députés connaissent assez le système du gouvernement américain pour savoir que c'est le cas. Pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas poussé les négociations avant la clôture du Congrès, quand il était encore temps pour celui-ci de régler la question. Il savait que le Congrès pouvait, à sa guise, proposer que le traité prit fin au mois de décembre, au lieu de juillet. Il appartenait au Congrès

M. MILLS

de veiller aux intérêts des pêcheurs des Etats-Unis, et de dire si le traité serait abrogé ou s'il prendrait fin durant la saison de pêche. S'il en résultait des inconvénients pour les pêcheurs américains, ceux-ci ne pouvaient s'en prendre qu'à leur gouvernement. Pourquoi l'honorable monsieur a-t-il manifesté tant d'intérêt pour les pêcheurs américains, et si peu pour les pêcheurs canadiens, qu'il n'a pas veillé à ce que ces derniers pussent être admis aux marchés des Etats-Unis? Les intérêts des pêcheurs américains étaient l'affaire spéciale du gouvernement américain. Ce qui intéressait spécialement le gouvernement du Canada, c'était la protection des pêcheurs canadiens; il devait veiller à ce que les pêcheurs américains ne fussent pas plus privilégiés que les pêcheurs canadiens.

Où en sommes-nous? D'après la décision de la commission d'Halifax, l'admission en franchise du poisson canadien sur le marché américain ne donne pas au Canada une compensation suffisante pour la permission accordée aux pêcheurs américains de pêcher dans nos eaux. Si l'honorable monsieur avait obtenu l'admission en franchise de notre poisson sur le marché américain pour le reste de la saison, il aurait accepté moins, d'après la décision d'Halifax, que les Américains ont reçu. Mais l'honorable monsieur n'a rien obtenu et il a tout concédé. Il a fait des concessions, et il les a faites dans un temps où le gouvernement américain ne pouvait rien concéder en retour.

Il a fait une assertion qui n'est pas soutenue par les faits : il a dit que le gouvernement savait, d'après la correspondance échangée avec les Etats-Unis, et d'après l'action du secrétaire d'Etat américain, qu'il n'y avait aucune chance de succès à faire cet arrangement. Alors pourquoi a-t-il envoyé au ministre anglais à Washington cette dépêche du 23 décembre dernier dans laquelle il demandait quelle chance de succès il y avait? La réponse à cette dépêche n'est pas produite, l'information qu'elle comporte ne nous est pas communiquée.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous ne pouvons l'avoir.

M. MILLS : L'honorable monsieur dit qu'il ne peut l'avoir; mais la dépêche est là, et elle ne s'accorde pas avec la déclaration de l'honorable monsieur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'y puis rien.

M. MILLS : La dépêche est là. Elle fait voir qu'à cette époque le gouvernement du Canada ne savait pas—j'ignore si l'honorable monsieur était ou non dans le pays. Elle demande au ministre anglais s'il croit que des négociations auraient la chance de réussir. Puisqu'il savait qu'il n'y avait pas de chance, il était inutile d'envoyer cette dépêche.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le 23 septembre, le nouveau gouvernement était né.

M. MILLS : Il n'a commencé qu'au mois de mars.

Sir JOHN A. MACDONALD : Mais les élections venaient de finir.

M. MILLS : Ce n'est pas auprès du nouveau gouvernement que l'honorable monsieur s'informait. Il demandait qu'elle chance il pouvait avoir avec l'ancien gouvernement, non pas avec le nouveau, et la réponse n'est pas produite. Nous ne savons pas quelle est cette réponse.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, nous le savons.

M. MILLS : Je dis que l'honorable monsieur a fait preuve de négligence, qu'il n'a pas fait ce qu'il devait faire, que dans cette affaire il a temporisé comme il a retardé à redresser les griefs du Nord-Ouest, et que quand il fut trop tard il s'est déclaré prêt à en venir à une entente. L'intérêt public exigeait qu'une tentative fût faite plus tôt, et si l'honorable monsieur avait échoué, la faute en serait retombée sur le président des Etats-Unis, sur ses conseillers et le Congrès, et non sur le gouvernement canadien. Cette affaire était assez importante pour être l'objet d'un nouveau

traité entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, et le gouvernement du Canada n'aurait pas manqué de dignité en demandant à celui des Etats-Unis s'il était disposé à négocier un nouveau traité; après, surtout, la déclaration du président de la commission des relations étrangères, nous aurions dû demander au gouvernement américain ce qu'il désirait. Le président des Etats-Unis avait déclaré que c'était le moyen à prendre pour résoudre la question. La chose est clairement indiquée dans le message du président Arthur. Pourquoi, alors, l'honorable monsieur n'a-t-il pas saisi l'occasion d'entamer des négociations pour en arriver à une entente? Il sait fort bien que sa position n'est pas meilleure qu'à cette époque, il sait que si le Sénat des Etats-Unis était alors républicain il l'est également aujourd'hui. Si, parce que le Sénat était républicain, l'honorable monsieur ne pouvait réussir alors, quelles chances a-t-il de réussir maintenant? Et il a fait cette concession pour en venir à se mettre dans la position qu'il aurait été s'il avait entamé ces négociations il y a deux ans. Notre perspective est-elle meilleure aujourd'hui qu'elle l'était il y a deux ans? Qu'est-ce que l'honorable monsieur a obtenu des négociations dont il se vante tant? La promesse que, pour sa part, le président est prêt à instituer une commission. Il y a deux ans, il avait reçu la même assurance du président Arthur.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas reçu cette assurance.

M. MILLS: Il l'avait dit dans son message.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne nous l'a pas dit.

M. MILLS: Il l'a dit à tout l'univers par son message, et comme l'honorable monsieur fait partie de l'univers, il a dû être renseigné sur ce point; bien plus, le gouvernement anglais lui a transmis l'information officiellement, en lui demandant d'agir promptement, et cependant il ne s'est même donné la peine de répondre au ministre des colonies, d'après ce que je puis voir. Mon voisin me fait observer que l'honorable ministre n'a pas plus tenu compte du ministre des colonies que si ce dernier avait été un Métis. C'est très vraisemblable. Il paraît s'être fait une règle d'ignorer les communications qu'il reçoit au sujet des affaires publiques les plus importantes. Il devait pourtant à notre population, et surtout à nos pêcheurs, de tâcher d'en venir à une entente avec le gouvernement des Etats-Unis sur une question qui intéressait si gravement les pêcheurs des deux pays. Il y était autant obligé que le gouvernement des Etats-Unis.

Assurément, l'honorable monsieur admettra à tout événement, que la commission d'Halifax accordait une compensation raisonnable de la part des Etats-Unis. Il sait que les Etats-Unis prétendaient que le Canada a reçu plus que la valeur de ses pêcheries, et que c'est pour cela qu'ils ont mis fin aux articles du traité qui concernent les pêcheries. Il sait que, dans sa communication à l'ambassadeur anglais, M. Frelinghuysen disait que le gouvernement des Etats-Unis s'attendait à ce que le gouvernement anglais lui ferait connaître son opinion au sujet des articles qui étaient sur le point de prendre fin; le secrétaire du trésor lui demandait son opinion afin que le gouvernement pût prendre l'initiative, et cependant l'honorable monsieur n'a pas communiqué avec lui: ce n'est que lorsqu'il a été poussé au pied du mur qu'il s'est décidé à agir.

L'honorable ministre dit ensuite, au sujet de l'article 30, que le gouvernement américain en était venu à la décision d'abroger cet article, qu'il ne céderait pas sur ce point, et qu'il était inutile d'y revenir. Je ne pense pas. Je crois que les intérêts de notre commerce et de notre marine, qui seront gravement compromis par l'abrogation, faisaient une loi à l'honorable monsieur de tenter tous les efforts possibles pour obtenir le renouvellement du traité et des règlements de l'Exécutif américain, qui étaient encore plus larges que le traité lui-même.

L'honorable monsieur s'est si peu occupé de l'article 30 qu'en nous faisant part, l'autre jour, des effets que cet article peut avoir sur nous, il nous a dit des choses de nature à nous induire en erreur. Ce qu'il nous a dit ne s'accorde pas du tout avec ce qu'a fait le gouvernement américain. L'action de ce dernier n'affecte pas seulement la ligne de chemin de fer directe entre une extrémité du canal Welland et l'autre, mais encore le commerce de transit à travers la province d'Ontario. Les navires qui reçoivent un chargement de blé à Duluth et qui le transportent à Sarnia, et ceux qui font le même service de Chicago ou Milwaukee à Sarnia, Maitland ou Collingwood, pour faire le transbordement dans quelques lacs de l'est, sont maintenant exclus. Or, en consultant le traité, nous voyons qu'il n'est pas aussi large, sous ce rapport, que les règlements de commerce des Etats-Unis, car le traité ne pourvoit qu'au transport, par eau, des produits américains d'un port des Etats-Unis à un autre, avec transit intermédiaire par une voie ferrée du Canada ou à travers ce pays; tandis que les règlements établis par l'Exécutif des Etats-Unis ne couvrent pas seulement ce cas, mais encore celui de la farine et des céréales qui, expédiées de l'ouest, déchargées dans un port canadien-transportées par des chemins de fer canadiens à Ogdensburg ou aux Etats de l'Est, peuvent aussi être transportées en partie par des navires canadiens. Le traité de Washington ne visait que les cas où le transport était effectué d'une extrémité à l'autre par ses navires, ce qui était un empiétement sur le cabotage; mais les règlements établis par l'Exécutif permettaient aussi aux marchandises destinées aux divers ports des Etats-Unis de passer en chemins de fer par le Canada.

Or, l'abrogation de ces règlements n'annule pas seulement l'article 30 du traité de Washington, mais aussi les autres règlements qui couvraient ces cas. L'affaire est très grave. Prenons pour exemple la compagnie Beatty. Elle a quatre gros navires qui font le service en été. Désormais, ils n'auront plus leur emploi. Il en sera de même pour nos navires des lacs. Le commerce des lacs est très gravement compromis par l'abrogation de cet article, mais il l'est davantage par l'annulation des règlements de l'Exécutif concernant le commerce. Et cependant, après avoir été notifié deux ans d'avance de l'intention qu'avait le gouvernement des Etats-Unis de mettre fin à ces conventions, il n'a pas fait la première démarche pour établir avec les Etats-Unis de nouvelles relations commerciales qui auraient donné satisfaction. Suivant moi, l'honorable monsieur n'a pas, comme il le prétend, pris des mesures qui pouvaient conduire à l'avantage général du pays.

M. McLELAN: Je trouve que l'honorable monsieur ne désapprouve pas tant l'état de chose actuel puisqu'il ne s'en est pas plaint plus tôt. Voici dans quelle position nous nous trouvons: nous avons été les derniers à envoyer un représentant chargé de négocier un traité de réciprocité, en 1875; nous avons aussi déclaré publiquement, par nos statuts, que nous étions prêts à entrer en négociations avec les Etats-Unis, quand ceux-ci le jugeraient à propos. Mais la position était différente en 1883. Lorsqu'on nous donna avis de l'abrogation du traité, nous n'avons pas envoyé de délégué, nous ne nous sommes pas adressés officiellement au gouvernement des Etats-Unis, nous ne leur avons pas demandé le renouvellement de ce traité; mais nous avons suggéré au gouvernement américain, d'une manière non officielle et par l'intermédiaire du gouverneur général, lord Lorne, la nomination d'une commission composée de représentants des deux gouvernements et qui fut chargée de visiter les côtes de l'Amérique britannique et celles des Etats-Unis, d'étudier la question des pêcheries et d'obtenir les informations que nous croyions nécessaires dans le but d'adopter un nouveau traité. Nous ne reçûmes aucune réponse à cette communication faite en dehors des formalités ordinaires; aucune information, officielle ou non officielle; ne

nous fut donnée que les Etats-Unis répondraient à notre communication ou qu'ils se joindraient à nous pour instituer la commission en question. Après avoir été reçus de cette façon, je crois que nous nous serions mis dans la position de mendiants si nous avions fait de nouvelles démarches sans recevoir des Etats-Unis un avis à mots couverts. A l'approche de l'époque où le traité devait prendre fin, il a été fait une recommandation qui a eu pour résultat la correspondance dont la Chambre a été saisie.

Si je l'ai bien compris, l'honorable monsieur ne se plaint pas de ce que nous avons fait, mais seulement de ce que nous n'avons pas agi plus tôt. Voilà le grief exprimé par les deux honorables membres de l'opposition qui viennent de prendre la parole; mais s'ils veulent bien se donner la peine de songer qu'en 1883 nous avons fait tout ce qu'il convenait de faire pour entamer des négociations devant conduire à l'établissement d'un traité, ils se persuaderont, je n'en ai aucun doute, que nous avons fait notre devoir.

M. MITCHELL: Je ne tiens pas à prolonger le débat, pour la raison que, la question étant aujourd'hui devant le gouvernement américain, je crois qu'il ne serait pas sage de la discuter davantage ici; voilà pourquoi je n'approuve pas mon honorable ami du comté de Saint-Jean (M. Weldon) d'avoir soulevé la question en un pareil moment. Je n'ai aucun doute, cependant, qu'en agissant ainsi, il s'y est cru obligé par ce qu'il doit à ses électeurs. La question est si importante pour les provinces maritimes, que les députés de cette province sont, en quelque sorte justifiables de l'agiter; mais continuer à la débattre serait compromettre sa solution à venir. Dans l'attente des événements, le très honorable premier ministre et l'honorable député de Bothwell (M. Mills) ont fait chacun une déclaration dont ils auraient dû s'abstenir. Si je l'ai bien compris, mon honorable ami de Bothwell a dit que les \$5,000,000 octroyés par la commission d'Halifax sont bien au-dessus de la valeur des pêcheries canadiennes.

M. MILLS: Je n'ai pas dit cela.

M. MITCHELL: Qu'avez-vous dit alors?

M. MILLS: J'ai dit que le gouvernement américain prétendait que cette somme est au-dessus de la valeur de nos pêcheries, et que c'était la raison pour laquelle ils mettaient fin au traité. Je n'ai exprimé aucune opinion quant à la valeur des pêcheries.

M. MITCHELL: Je suis bien aise d'avoir mal compris mon honorable ami, car il serait de la dernière importance pour nous, soit au sujet de la valeur de nos pêcheries ou des facilités commerciales que nous pouvons obtenir, que la question ne fût pas discutée avant que les deux gouvernements en soient venus à une décision. Notre digne ami le premier ministre a fait une déclaration que je regrette, si je l'ai bien comprise. Il a dit, je crois, que comme les Américains étaient admis à pêcher dans nos eaux avant l'expiration du traité et comme notre poisson était admis en franchise sur les marchés américains, il n'y a pas de mal à laisser les Américains continuer de pêcher dans nos eaux, et qu'à l'avenir ce serait pour les pêcheurs une compensation suffisante de pouvoir faire admettre leur poisson en franchise sur les marchés des Etats-Unis.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; ce n'était pas là, mon argument. Mon argument était ce qu'en penseraient les pêcheurs. Naturellement, le pays considère que les pêcheurs sont d'une bien plus grande valeur, mais les pêcheries de la côte ne s'en occupent pas autant que d'avoir une part dans les cinq millions et demi, ou dans un million, ou tout ce qu'ils pourront avoir. Ce à quoi ils pensent surtout est de faire entrer leur poisson dans les marchés américains sans payer de droit.

M. MITCHELL: Je suis bien content d'avoir mal compris mon honorable ami.

M. McLELAN

M. MACKENZIE: Je pense que l'honorable monsieur est allé jusqu'à dire qu'ils seraient parfaitement satisfaits.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; je n'ai pas dit cela. Vous n'avez pas saisi le sens de mon raisonnement.

M. MACKENZIE: Il vaudrait mieux se servir d'un langage assez clair pour ne pas être mal compris.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est ce que j'ai essayé de faire.

M. MITCHELL: J'ai attiré l'attention sur ces deux points afin d'avoir des explications claires afin qu'aucune méprise ne se répande au loin, sur ce que sont les opinions en ce parlement, parce que je pense que ce serait le sujet d'un regret profond si une méprise se répandait grâce à la déclaration faite par le premier ministre, tel que j'ai cru la comprendre, je suis heureux de voir qu'il ne pense pas que l'admission de notre poisson dans les Etats-Unis soit une compensation raisonnable pour le libre usage de nos pêcheries.

Sir JOHN A. MACDONALD: Pas du tout.

M. MITCHELL: M. le Président, en considérant l'imposition d'un droit sur l'importation de notre poisson dans les ports américains, il se présente la grande question de savoir qui paie le droit. Il est vrai que le droit affecte, en premier lieu, les pêcheurs et les marchands qui expédient le poisson, mais c'est une question pour la considération de cette Chambre aussi bien que celle des Américains eux-mêmes que de savoir quelle classe de personnes ces droits affecteront davantage plus tard. Je suis prêt à admettre qu'il y a des cas où l'imposition des droits tombe sur le manufacturier et sur le producteur, mais il y en a d'autres aussi où elle tombe sur le consommateur; et, dans mon opinion, la rareté du poisson aux Etats-Unis, et le fait qu'il leur faut aller au loin, dans les eaux plus poissonneuses de l'Amérique Britannique du Nord, me porte à croire que le manque de provisions pour les cinquante-cinq millions d'habitants de l'autre côté de la frontière sera accidentellement cause que les droits seront placés sur le consommateur au lieu que sur le producteur, et c'est là l'opinion que j'ai toujours entretenue relativement à l'importation du poisson dans le marché américain.

Mais, M. le Président, je suis prêt à admettre que ce qu'a dit le premier ministre est vrai, et que, peut-être, dans l'opinion des personnes qui prennent le poisson, le droit imposé est le grand épouvantail, lorsque auparavant leur poisson entrait en franchise, comme ils ne regardent pas au résultat ultérieur, savoir: Si l'augmentation du prix sur les marchés où ces droits sont imposés ne feront pas plus que compenser ce droit lui-même. Monsieur, je m'attends à ce qu'un traité se conclura plus tard entre les deux pays. Je ne suis pas de ceux qui blâment trop le gouvernement pour son retard à ouvrir les négociations; et je ne suis pas un de ceux, comme le sais le premier ministre, qui préchent, que nous devrions aller de suite, chapeau bas, vers le gouvernement américain. Je suis absolument d'opinion, que, au temps où ils ont approché le gouvernement au sujet du rappel du traité, il aurait été peu judicieux de notre part, d'aller vers eux, chapeau bas, et de leur demander de faire de nouveaux arrangements. Nous n'avons pas oublié ce qui nous est arrivé lorsque le gouvernement britannique nous a demandé de permettre aux Américains de venir pêcher librement dans nos eaux. La position prise par le gouvernement de l'époque a été très différente à celle prise maintenant.

Nous avons dit: Non; nous ne pouvons permettre que cela se fasse; nous ne pouvons pas permettre qu'un droit temporaire s'enracine et grandisse à l'avenir, au point d'être réclamé, peut-être, comme un droit absolu; alors cela fut accordé seulement comme une faveur, et nous avons imposé une taxe sur le tonnage des navires américains et leur avons permis de venir en deçà de la limite des trois milles. Monsieur, à cette époque nous n'avons pris aucune mesure

pour la protection de nos pêcheries, pas plus que nous n'en avons prises cette année, et si nous avons pris des précautions ou mis une force de police sur nos eaux pour tenir les Américains en dehors de la ligne, cela fut dû au fait qu'ils en vinrent à ne plus s'occuper de l'impôt sur le tonnage et que finalement ils refusèrent ou négligèrent de payer ces droits, et le résultat était que, sans l'action énergique prise en 1869, en toute probabilité nos pêcheries se seraient en allé à la dérive, jusqu'à ce que les Américains eussent, à un certain moment réclamé comme un droit ce que maintenant ils savent ne recevoir que comme une faveur. Je crois que la même conduite politique poursuivie de 1869 aurait dû être suivie l'année dernière, et il est à la connaissance du présent ministre de la marine qu'il y a eu une forte expression d'opinion en cette Chambre, particulièrement de ma part, lors de la prise en considération du projet de loi pour la division de son département, que le ministre aurait dû demander \$50,000 ou \$100,000 pour placer une force de police maritime sur nos côtes, et, ainsi, montrer aux Américains que nous étions sérieux.

Quelle est notre position aujourd'hui ? J'espère que le gouvernement ne permettra pas que la chose s'en aille à la dérive, pour ensuite trouver, au 31 décembre, que rien n'a été fait, et ensuite permettre aux Américains de pêcher librement dans les eaux canadiennes, comme ils l'ont fait pratiquement depuis 1869. Ce que je pense que le gouvernement devrait faire maintenant est ceci : Prendre les moyens de placer sur nos eaux des vaisseaux pour la protection de nos pêcheries. Le coût sera insignifiant, si nous le comparons à l'importance de la tâche et à l'effet moral que produira, lors des négociations futures, la connaissance des mesures ainsi prises par nous. Je ne dis pas ceci dans le but de condamner le gouvernement, mais d'appeler l'attention du premier ministre sur l'effet moral qu'une telle conduite aurait sur les négociations qui pourront être entamées, si le temps vient d'en entamer. Je désire parler d'un autre point, et il est bien d'en parler maintenant, parce que j'espère qu'avant que la Chambre ne se réunisse de nouveau, il y aura quelque chose d'un caractère plus défini de connu, à tout événement, au sujet des sentiments des Etats-Unis sur la question des pêcheries. Mon point est celui-ci : L'honorable monsieur a dit qu'aucun dommage n'avait été fait à nos pêcheries par les Américains pêchant en dehors de la limite des trois milles. L'honorable monsieur n'est pas bien renseigné sur ce point ; pendant les trois, quatre ou cinq dernières années, les Américains ont établi un système de pêche qui a été très destructeur pour nos pêcheries et qui, plus tard, les ruinera comme les Américains ont ruiné leurs propres pêcheries.

Les Américains viennent avec des goëlettes et des seines qui ont trois quatre ou cinq milles de long qui balayent une baie entière, prenant toutes sortes de poissons, et pour chaque maquereau propre à la vente deux ou trois jeunes maquereaux impropres à être livrés au commerce sont jetés par-dessus bord. Des plaintes ont été faites par des pêcheurs de mon propre comté au sujet de cette pratique, et ils ont demandé s'ils ne pourraient pas obtenir quelque protection. Ce que je désire graver dans l'esprit du premier ministre, regardant l'avenir, est ceci : "Quels que soient les arrangements qui seront faits si on en fait, nous devons faire reconnaître par le gouvernement américain que les lois municipales de chaque pays devront s'appliquer aux pêcheurs, qu'ils soient américains ou canadiens, soit sur la côte américaine ou sur notre propre côte.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ecoutez, écoutez. C'est un bon point.

M. MITCHELL : J'ai exprimé cette opinion, je pense qu'elle couvre un point d'une importance vitale. Je ne désire pas continuer cette discussion. Si je le faisais je pourrais dire beaucoup de choses intéressantes pour cette Chambre ; mais ce serait imprudent ; et j'espère que les

honorables messieurs ne soulèveront pas de point de controverse, vu que le gouvernement, qu'il soit coupable de négligence ou autrement, ce qui est d'une importance secondaire, nous ne désirons pas le placer dans une position qui lui serait désavantageuse lorsque viendra la discussion de cette question avec les représentants du peuple voisin.

Je désire beaucoup voir les relations les plus amicales exister entre les Etats-Unis et les colonies anglaises sur ce continent. Je désire maintenir ce sentiment amical qui favorisera le développement de notre prospérité et je répète ce que j'ai dit dans une occasion précédente, que je ne désire pas voir obtenir une compensation pécuniaire pour nos pêcheries ; que je ne désire pas voir envisager la question à un point de vue purement financier, mais comme une question de commerce, et quelle que soit la valeur de nos pêcheries, et elle est infiniment plus grande que celle des pêcheries américaines, qui n'ont aucune valeur pour nous, tandis que les nôtres sont d'une immense valeur pour les Etats-Unis, je pense que la question devrait être traitée en vue des relations commerciales entre les deux pays. J'ai compris que l'honorable député de Bothwell disait que nous avions trop obtenu de la commission d'Halifax pour nos droits de pêche. Je suis heureux de voir que j'ai mal compris ses remarques. Le gouvernement dont il était membre et qui a conduit les négociations d'une manière si satisfaisante réclama pour le Canada \$15,000,000 ; cela, loin d'être trop, n'était pas égal à la compensation que nous aurions dû obtenir. Je mentionne ces faits dans le but de donner plus de force au gouvernement et d'empêcher une discussion qui, si elle continuait, pourrait conduire à des récriminations et déclarations qui affaibliraient toute administration qui aurait à conduire les négociations avec le gouvernement des Etats-Unis.

M. VAIL : Après la déclaration du premier ministre la discussion se trouve renfermée dans des bornes bien plus étroites ; et si j'étais pour discuter la question maintenant il me serait presque impossible de le faire d'une manière intelligente ou de manière à convaincre la Chambre et le pays avec les papiers que nous avons devant nous, que nous sommes justifiables d'avoir accusé sérieusement le gouvernement, tandis que nous pourrions faire la chose, si la correspondance produite contenait tout ce qui s'est passé entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada. Je serais fâché de dire quelque chose qui pourrait être interprété comme tendant à embarrasser le gouvernement dans ses futures négociations avec le gouvernement des Etats-Unis ; mais venant d'une province qui est plus profondément intéressée dans cette question qu'aucune autre, je pourrais difficilement laisser clore le débat, sans dire quelques mots en réponse aux remarques faites par le premier ministre et le ministre de la marine et des pêcheries. Le premier ministre semble croire que le gouvernement a fait tout ce que l'on pouvait raisonnablement espérer de lui. Je ne suis pas un de ceux qui pense que le gouvernement, devrait s'agenouiller aux pieds du gouvernement des Etats-Unis, dans une affaire de cette espèce. Si le gouvernement alors qu'il a été annoncé que le gouvernement américain avait l'intention d'abroger le traité, avait fait une déclaration franche au gouvernement américain et dit : Nos pêcheries sont d'une grande valeur ; vous savez qu'ils sont d'une grande valeur ; et que vos pêcheurs les estiment très hautement ; ils ont été une source de difficultés jusqu'à présent, et il est très important que cette question soit réglée pour une nouvelle période de dix ans, sinon pour toujours, nous sommes prêts à nommer une commission pour s'occuper de cette question ainsi que de la réciprocité commerciale. Lorsque vous serez prêts à l'examiner, nous le serons aussi, pour arriver à une conclusion satisfaisante, pour les deux pays. Si le gouvernement fédéral eut fait cela, et rien de plus, et l'eut fait il y a un an, c'est-à-dire un an après que l'avis de l'abrogation des clauses concernant les pêcheries, eut été donné, je n'aurais pas été disposé à trouver le gou-

vernement en faute. Il serait allé aussi loin qu'il était de son devoir d'aller, et si le gouvernement des États-Unis ne s'en fut pas occupé, cela n'aurait pas été de la faute de notre gouvernement; mais, le gouvernement a laissé faire jusqu'à ce que, d'après ce que nous apprennent les papiers devant cette Chambre, décembre dernier, arriva, et ce ne fut que le 24 de ce mois que la première dépêche fut envoyée par le gouverneur général au comte de Derby à ce sujet. La première partie de cette dépêche est écrite en homme d'Etat, exposant clairement qu'il serait dérogatoire de la part du gouvernement du Canada de faire des propositions, après ce qui s'est passé aux États-Unis, considérant que les Américains ne se sont pas montrés disposés à ouvrir des négociations. Mais malheureusement pour le gouvernement et je pense pour le pays, avant de terminer la dépêche, ils ont fait cette offre au gouvernement des États-Unis et indiqué qu'ils la fixaient à cause du grand dérangement qui en résulterait, pour les pêcheurs américains, si le traité expirait au milieu de la saison.

J'ai peine à croire qu'il fut du devoir de notre gouvernement de s'occuper des intérêts du peuple américain, en cette occasion. En réalité, bien que le premier ministre dise que les pêcheurs des États-Unis connaissent peu ce qui se fait je puis l'assurer qu'ils savent tout. Les pêcheurs des États-Unis, comme ceux des provinces maritimes, ne sont pas du tout ignorants au sujet des affaires se rattachant aux traités dans lesquelles ils sont intéressés; ils comprennent leurs droits beaucoup mieux peut-être que les honorables messieurs siégeant dans cette Chambre, qui sont loin de la localité intéressée. Maintenant, si le gouvernement américain a donné avis à ce gouvernement que les clauses du traité se rapportant aux pêcheries expireraient le 1er juillet 1885, nous étions alors obligés de voir à ce que nos droits ne fussent pas violés après cette date; et, si nous avions fait cela, je suis convaincu que le gouvernement aurait été dans une bien meilleure position, l'année prochaine, après la réunion du Congrès, en décembre prochain, pour rencontrer le gouvernement américain, et se serait trouvé dans une bien meilleure disposition d'esprit pour discuter la question qu'elle ne le sera maintenant.

Je crains que la conduite que le gouvernement a adoptée ne fasse supposer au gouvernement et au peuple américain que nous n'évaluons pas extraordinairement nos propres pêcheries, si nous sommes disposés à les abandonner pour ce qui est, pratiquement, toute la durée de la saison de pêche, parce que la saison durant laquelle les Américains tirent beaucoup d'avantages de ces pêcheries ne commence pas avant le dernier de mai, et la partie réellement précieuse de la saison, pour les Américains, commence justement maintenant, c'est-à-dire : la pêche du maquereau, qu'ils évaluent de beaucoup au-dessus des autres pêches. Je dis que sous ce rapport les gens de la Nouvelle-Ecosse ont de justes raisons de se plaindre. Je remarque que la pêche au maquereau a complètement manqué dans les pêcheries américaines et la conséquence sera un prix élevé cette année, et les Américains ont la permission de venir chez nous et de jouir des mêmes privilèges que nos pêcheurs, de porter leurs prises au même marché que nos pêcheurs, qui ont à payer un droit de \$2.00 par baril. Quand je dirai que la valeur du poisson pris dans la Nouvelle-Ecosse, l'an dernier a été, d'après les états faits par le département de la marine et des pêcheries, de \$8,760,000, on verra que c'est une industrie très importante pour la province, et que, naturellement, nous portons un intérêt considérable à tous les arrangements qui sont faits dans la but de permettre aux Américains, ou aux autres, de venir dans nos pêcheries, sans rien donner en compensation.

L'honorable député de Bothwell a dit, et je m'accorde avec lui, qu'à présent la position était celle-ci : Que nos pêcheries avaient été considérées, par la commission qui a siégé à Halifax, valoir en sus de l'admission libre de notre poisson aux États-Unis, \$5,500,000 pour les dix ou douze

M. VAIL

années que couvrirait l'indemnité. Toute la chose a été abandonnée pour rien; nous ne sommes pas admis sur les marchés américains, nous ne recevons pas d'argent, mais seulement le droit de pêcher dans les eaux américaines, ce qui ne vaut rien pour nos pêcheurs. Tout le monde sait que nos vaisseaux ne vont pas dans les eaux américaines, de sorte que la concession équivaut à rien. Je suis à peu près sûr, en disant que si l'année dernière le gouvernement canadien eût approché le gouvernement américain et lui eût proposé de laisser ses pêcheurs pêcher librement pourvu qu'il admit en franchise notre poisson, non seulement ils eussent consenti, mais encore, qu'ils auraient ajouté le droit de pêcher dans leurs eaux; et je pense qu'ils auraient été très satisfaits de laisser continuer le traité durant les six mois suivants. Je remarque que dans la correspondance notre gouvernement ne paraît pas avoir une promesse bien directe du gouvernement américain qu'il s'occuperait de la question de réciprocité commerciale. Monsieur Bayard dit simplement, à la fin de la correspondance, qu'il n'a pas d'objection à soumettre cette question à la commission, ou toute autre question que les deux gouvernements pourront désirer. Eh bien, il est très facile de faire cette offre, mais il ne dit pas que le gouvernement des États-Unis suggérera au Congrès de faire un tel arrangement ou de considérer la question. Il est emphatiquement déclaré, à maintes reprises, dans ces lettres de monsieur West, qu'ils auront le pouvoir de régler toutes les affaires se rattachant à la continuation des clauses concernant les pêcheries, mais il ne fait allusion à la réciprocité commerciale qu'en terminant.

J'espère que quelque chose de bon sortira de ces négociations et que nous serons récompensés pour les grands sacrifices que nous faisons présentement aux Américains. Je sais que les Américains estiment beaucoup nos pêcheries. Je sais que tout ce qui a eu lieu relativement au règlement du traité en 1871, à Halifax, montre que malgré que le premier ministre ait prétendu que les pêcheurs de Gloucester ont dit qu'ils ne voulaient pas que le traité fût continué, tel n'est pas le désir de la grande majorité du peuple des États-Unis. Je sais cela parce que je me suis trouvé à Boston en décembre dernier, pour quelque temps, et j'ai constaté un ardent désir, de la part des gens de Boston, et je suis sûr que ce désir est partagé par tous les États de l'ouest, que le poisson des provinces maritimes soit admis sur les marchés américains en franchise. Comme de raison que leurs pêcheurs aimeraient à avoir l'avantage de faire entre eux poissons aux États-Unis à de meilleures conditions que les pêcheurs canadiens; mais je suis, en même temps, bien convaincu que la grande majorité du peuple des États-Unis qui consomme le poisson et qui est intéressé dans le commerce canadien à voir faire quelque arrangement par lequel ce traité serait fait de manière à permettre aux pêcheurs américains de pêcher dans nos eaux en échange du libre accès au marché dans les États-Unis, et pour, soit une réciprocité commerciale ou telle compensation pécuniaire qui serait raisonnable, dans l'intérêt de tous ceux qui y sont concernés.

La motion est adoptée et la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

Le comité se lève, et, advenant six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Les sauvages du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest..... \$680,041.45

M. CAMERON (Huron) : Je faisais remarquer samedi soir, avant l'ajournement, que de très fortes sommes d'argent avaient été dépensées en approvisionnements pour

les sauvages qui sont dans le besoin. Je ne me plains pas autant du montant que du fait qu'il y a évidemment des irrégularités, pour me servir d'un mot très modéré, se rattachant à ces approvisionnements. J'ai attiré l'attention du premier ministre sur les comptes fournis au gouvernement pour les approvisionnements de bœuf frais et de lard, aux Gens-du-Sang et aux Pieds-Noirs, et déclaré qu'il me paraissait y avoir peu d'attention, de la part du gouvernement, à la manière dont les provisions étaient données aux sauvages, aux pièces justificatives certifiées par les instructeurs agricoles. Je trouve que les Sarcis au nombre d'environ 410, ont été approvisionnés, pendant les derniers six mois de 1883, de bœuf frais, au montant de \$10,150 et les Piégânes durant le même temps ont reçu le même article, pour un montant de \$19,423.

A cette époque le bœuf était acheté par contrat, je suppose, à 13½ cts la livre, les sauvages ont reçu 10,799 livres de lard à 23 cts la livre, de sorte que vous remarquerez que nous payions pour le lard presque 10 cts de plus par livre que pour le bœuf frais. C'est un fait bien connu, comme les rapports le font voir, que les sauvages n'aiment pas le lard; ils se plaignent qu'il nuit à leur santé; un des sauvages s'est plaint qu'une grande partie de sa bande avait souffert beaucoup, dans l'hiver de 1883, je pense, du lard qui leur avait été donné. J'ai vu dans un journal de l'Ouest la déclaration — je ne sais pas si elle est vraie ou fausse — que ce lard avait été acheté d'un individu étroitement lié avec des fonctionnaires publics du Nord-Ouest, et qu'il s'est trouvé rance et d'une qualité inférieure. Je crois que l'honorable ministre trouvera dans les rapports des remarques au sujet de la qualité du lard, et des plaintes, de la part des sauvages, qu'il leur était dommageable, vu qu'ils n'y étaient pas accoutumés. J'ai compris par la discussion de samedi soir que, puisque tous les approvisionnements pour les sauvages sont donnés par contrat aux plus bas soumissionnaires, après que des soumissions ont été demandées par les journaux. Je trouve un compte de I. G. Baker et Cie., pour des wagons et des charrues. Je n'ai pu trouver de contrat pour l'approvisionnement de wagons et de charrues, en 1883. Je trouve par un compte, que le 20 juin 1883 Baker et Cie., ont fourni à l'un des employés du département des sauvages, 12 charrues à \$28.00 chacune; 10 herbes à \$20.00 chacune, 5 wagons à \$120.00 chacun.

Je ne sais pas sur quelle autorisation ces articles ont été achetés de I. G. Baker et Cie. On me dit cependant que le prix des wagons, est presque de \$40.00 plus élevé que celui auquel les wagons fournis par Baker et Cie peuvent être achetés par le gouvernement sur les lieux mêmes. Je crois qu'il n'y a pas de waggon qui aille au Nord-Ouest qui ne pourrait être acheté à bien meilleur marché. Je trouve dans les pièces justificatives une entrée à l'encre rouge, constatant que ces articles ont été achetés sans autorisation par quelque fonctionnaire; que l'attention du gouvernement a été attirée sur le fait et que le département a ratifié l'achat fait par l'employé. C'est une manière relâchée de faire les affaires, que de permettre aux employés d'acheter des provisions, s'en reposant sur la bonne nature du département pour reconnaître les achats. En juillet, la même chose est arrivée. M. Galt, l'un des employés du département, paraît avoir, sans autorisation, acheté des articles de l'espèce mentionnée, de I. G. Baker et Cie. Dans les pièces justificatives il y a un long memorandum indiquant que ces articles ont été achetés sans autorisation; que subséquemment, l'affaire fut référée au département, qui sanctionna l'achat. Il est absolument impossible pour le chef du département de connaître tout ce qui se fait, car il doit s'en rapporter beaucoup aux fonctionnaires en charge dans le Nord-Ouest. Ce dont je désire pénétrer le gouvernement est que ces énormes approvisionnements devraient être faits par quelque officier responsable, et que les employés généralement n'aient pas le droit de faire ces achats.

Dans ce dernier compte je trouve qu'il y a 8 charrues à \$35.00 chacune, \$7.00 de plus que le prix chargé le mois précédent. Je trouve que les herbes ont été achetées à \$31.50, \$11.50 de plus que le mois précédent, de la même maison. Sur ces différents achats, en juillet, de la même espèce que ceux achetés en juin, il paraît y avoir une surcharge de \$159.50. Il y a 6 harnais à \$62 (\$372), et il n'apparaît pas, par ces documents, qu'il y ait eut aucune autorisation pour cet achat. Je ne sais pourquoi ils ont été achetés. Une autre chose sur laquelle j'ai attiré l'attention du premier ministre, samedi soir, est celle-ci: Il y a un grand nombre de plaintes dans les rapports, particulièrement en 1882-83, et, je pense, dans la première partie de l'année 1884, que de grandes irrégularités sont commises par les employés. Il paraît qu'un ou deux ont été destitués, mais on ne voit pas qu'aucune enquête ait été faite sur l'étendue ou la nature des irrégularités, en autant que je puis en juger par le rapport. L'attention du ministre a-t-elle été attirée sur ces irrégularités, et, y a-t-il eu quelque enquête à leur sujet? On peut aisément comprendre que, si les agents dans le Nord-Ouest se permettent des irrégularités — et je ne dis pas qu'ils le font — mais à en juger par les rapports, s'ils commencent à voler et ne sont que renvoyés, ça n'est pas pratiquement un châtiment. S'il y a eu quelque irrégularité de la part d'aucun agent, l'attention des autres agents aurait dû être attirée sur ces méfaits par une enquête et l'infliction d'un châtiment.

En 1883, M. Wadsworth, que j'ai rencontré dans le Nord-Ouest et que je crois être un bon officier, en autant que je puis en juger — il semble être actif, vigoureux et intelligent — rapporte qu'il ne pouvait pas avoir aucun état des fournitures envoyées par les entrepreneurs ou le gouvernement. C'est une chose bien extraordinaire, qu'aucun compte ne serait tenu de ces fournitures, qu'il n'y aurait aucun moyen de retracer les irrégularités ou la mauvaise gestion, c'est un état de choses extraordinaire. M. Wadsworth, dans son rapport de 1883, a attiré l'attention du ministre sur ce fait. Une enquête a-t-elle été faite sur ce rapport? M. Wadsworth dit de plus, dans le même rapport, que la farine livrée à cette réserve était d'une qualité inférieure et d'un poids trop léger. On pourra prétendre que le très honorable premier ministre a dit que les sauvages recevaient cela comme donation et ne devaient pas être aussi particuliers; mais tout de même, le pays paie pour cela; le pays a fait un contrat avec le fournisseur, par lequel ce dernier s'engage à fournir une bonne qualité de farine, afin de la donner aux sauvages, et ils devraient être forcés de fournir l'article convenable et le poids complet. Quelques-uns des sacs, rapporte M. Wadsworth, ne pesaient, en moyenne, que 93 livres, et contenaient de la farine de mauvaise qualité.

Relativement à la bande de Faiseur-d'Etangs, M. Wadsworth dit que la farine était de qualité inférieure et ne pesait pas le poids. Je pourrais continuer de la sorte et indiquer dans tous les rapports de ce genre, faits à ce département, que les provisions données sont de qualité inférieure et ne pèsent pas le poids. J'ai attiré l'attention du ministre l'autre soir sur le fait que dans plusieurs bandes — dans quatre ou cinq — les fraudes les plus grossières ont été commises soit par les sauvages ou par la négligence des agents, en payant beaucoup plus de rations qu'il n'y avait de personnes dans ces bandes. L'honorable monsieur, lui ai-je entendu dire, avait attiré l'attention des officiers sur cela, et cet état de choses n'existait plus, cela est très satisfaisant, parce qu'il est bien suffisant que le pays ait à payer pour les rations du nombre réel de sauvages, sans payer pour 800 hommes de plus qu'il n'y en a dans une bande. M. Wadsworth, relativement à la ferme n° 11, à Battleford dit: que les livres de la ferme ne s'accordent pas avec les livres du bureau des sauvages, quant à la quantité reçue et délivrée. On ne voit pas où existe la différence et jusqu'à quel point le gouvernement a été fraudé. Dans la réserve des Sekos

koots, M. Wadsworth dit que, à la ferme n° 14 le magasin est employé comme dépôt d'approvisionnements, mais que ni à Battleford, ni au Fort Pitt, il a pu obtenir aucun compte des fournitures faites par le gouvernement ou les fournisseurs. Si les choses eussent été tenues régulièrement, il n'y aurait pas dû y avoir de différence, et M. Wadsworth, en faisant son inspection annuelle, n'aurait pas eu de difficultés à découvrir où se trouvait la différence. Il paraît qu'il a été absolument incapable de le faire et il attire l'attention du département sur ces graves irrégularités. Il dit :

A la ferme n° 15, au lac à la Grenouille, dans les livres, il y avait des différences entre le montant des marchandises reçues de la ferme n° 14 et le montant chargé dans les livres de la ferme n° 14. 38 sacs de farine contenaient en moyenne 93 livres par sac.

Si l'attention du premier ministre a été attirée sur ces irrégularités, et il n'y a pas de doute qu'elle l'a été, une enquête aurait dû être faite. Puis, en 1884, M. Wadsworth dit, au sujet de la bande de Faiseur d'Etangs.

J'ai fait l'inventaire de la farine et des autres provisions. La farine était de qualité inférieure et les sacs ne pesaient que 98 livres.

Toutes ces choses prouvent qu'il y a quelque chose de travers dans l'administration du département, dans le Nord-Ouest. Je ne suis pas, à présent, prêt à dire à qui incombe la faute, mais quand l'attention du département a été si directement appelée sur ces graves irrégularités, il était du devoir du gouvernement de faire faire une enquête complète, et de faire punir les personnes responsables de la faute. Je désire aussi attirer l'attention du ministre sur ceci : M. Dewdney, je crois, est le lieutenant-gouverneur et le commissaire des sauvages ; et je trouve, dans quelques comptes, que M. Dewdney—est-ce comme lieutenant-gouverneur, est-ce comme commissaire des sauvages, je ne sais pas—charge au gouvernement des nappes, des serviettes et le blanchissage de couvertures, et 152 verges de coton et 109 verges de coton, et la peinture, le vernissage et le nettoyage du carrosse de la maison du gouvernement, ainsi que quelques ustensiles de cuisine. Est-on obligé de payer ces choses-là. Il me semble que ce sont les affaires privées des fonctionnaires en charge. Il y a plusieurs autres items que j'aimerais à discuter, mais c'est inutile à cette époque avancée de la session. Ils ne peuvent pas recevoir l'attention qu'ils devraient recevoir, et le premier ministre ne peut pas leur donner l'attention qu'ils méritent ; conséquemment, je ne continuerai pas plus longtemps l'examen de ces points.

M. MITCHELL : Je désire appeler l'attention des officiers du département et du chef du département sur la manière de recevoir les soumissions pour l'approvisionnement des sauvages. Je comprends bien qu'avant la construction du chemin de fer du Pacifique à travers cette contrée, il était presque nécessaire faire passer ces approvisionnements par les mains des étrangers, qui avaient leurs établissements dans cette partie du Far-West, et qu'eux seuls peut être pouvaient fournir ces approvisionnements avec exactitude et promptitude ; mais les choses ont changé beaucoup depuis deux ans, et mon attention a été appelée sur cette affaire, par plusieurs de nos marchands, manufacturiers, et autres, dans les principales villes commerciales, qui m'ont déclaré que la manière de délivrer les provisions aux réserves, n'était pas, peut-être, très judicieuse, et n'était pas de nature à faire naître la plus grande concurrence, ou un système pouvant faire tomber ces affaires entre les mains de nos compatriotes—chose que l'on devrait, je crois, désirer beaucoup. Je pense qu'en soumissionnant pour les approvisionnements à délivrer aux différentes réserves, il vaudrait mieux que les soumissions fussent faites pour que la livraison se fasse à Winnipeg, Mâchoire-d'Orignal, Calgary, ou autres points indiqués à proximité de ces réserves, et que le transport fût l'objet d'une soumission toute différente.

Par ce moyen la nécessité d'un intermédiaire disparaîtrait, et nos marchands à Toronto, Québec, Montréal, ou ailleurs, pourraient filer leurs soumissions. Ils pourraient connaître les taux de transport du chemin de fer, et pourraient livrer leurs marchandises à ces endroits, et nos propres expéditeurs, nos propres cultivateurs de cette section, qui ont leurs voitures, chevaux et bœufs, pourraient transporter ces effets aux différentes réserves, et ces affaires seraient ainsi gardées à portée de nos gens, et nous nous dispenserions de la nécessité d'un intermédiaire étranger. Je ne soulève pas cela comme un blâme contre le département, car je comprends qu'il était nécessaire d'adopter cette pratique avant l'existence du chemin de fer ; mais maintenant que nous avons le chemin de fer et le moyen de donner aux gens la facilité de soumissionner en lots plus petits, pour être livrés à certains points sur le chemin de fer, et vu que nous pouvons calculer le coût, il serait possible d'avoir une meilleure qualité de marchandises à plus bas prix tout en gardant les affaires dans notre propre pays et les donnant aux cultivateurs, colons et pionniers de ce pays-là la chance de faire le transport. J'appelle l'attention du ministre sur cela, non pas mû par le désir de blâmer, mais pour voir s'il ne pense pas qu'il est mieux d'adopter ce plan que de soumissionner en gros lots, à être délivrés sur les réserves.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette affaire a déjà été examinée, et l'opinion des officiers du département est que le temps n'est pas venu d'adopter ce système. Il est bien vrai que le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien les marchandises pourraient être envoyées, mais la grande masse des sauvages n'est pas le long de la ligne de ce chemin de fer, mais ils en sont éloignés de 200, 300 ou 400 milles. Dans le cas d'approvisionnements pour les sauvages, habitant le long de la Saskatchewan, par exemple, en les envoyant sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, on les enverrait à la mauvaise place. Elles sont envoyées à Winnipeg, et de là, par eau, sur les bateaux de la compagnie de la Baie-d'Hudson, et il en est de même pour les autres endroits. Il est impossible d'adopter le plan proposé sans organiser tout un système de transport. Je suis convaincu que le transport aux divers points serait une dépense énorme, et loin d'économiser nous perdriions une somme considérable en modifiant le présent système. Maintenant les marchands locaux à Winnipeg et aux autres endroits commencent à soumissionner, et ils peuvent administrer cela infiniment mieux eux-même, parce qu'ils connaissent les routes du pays.

Vous devez demander des soumissions pour le transport si le gouvernement désire avoir un système de transport. Vous ne pouvez pas avoir une soumission pour chaque point le long du chemin de fer. Il doit y avoir un système général de transport, et cela serait une chose plus incommode et plus dispendieuse ; mais un marchand de Winnipeg offre des marchandises pour aller, disons chez les Pieds-Noirs de Calgary, et il lui faut les livrer à la traverse des Pieds-Noirs ou à d'autres points, et il peut facilement faire ses contrats ; il peut engager les gens de la localité et se procurer des voitures à bien meilleur marché que le gouvernement ne pourrait faire. Tôt ou tard le système pourra être changé, mais à présent je suis convaincu que cela augmenterait la dépense. L'honorable monsieur de l'autre côté de la Chambre (M. Cameron) a cité le rapport de monsieur Wadsworth. Monsieur Wadsworth est un très bon officier ; il est de son devoir d'inspecter les différentes réserves et de faire son rapport. Ces rapports montrent qu'il y a un bon système d'inspection. Ils sont tous suivis de près, naturellement, comme les rapports d'un inspecteur de n'importe quelle institution. L'inspecteur fait rapport des irrégularités, et ces rapports sont faits dans le but d'y appeler l'attention des officiers du département, et on les examine soigneusement. S'il arrive qu'il y ait un déficit dans quelques-uns des sacs de farine, s'ils sont de deux ou trois livres

en dessous du poids, cela est chargé, naturellement, au fournisseur; il lui faut le remettre. S'il envoie des articles qui sont de qualité inférieure, il est du devoir de l'agent des sauvages de les refuser. Quelques fois l'article est bon et sain, mais il est inférieur à l'échantillon. Evidemment, ils ne peuvent pas les jeter et ils font une distinction dans le prix. S'il est malsain et pas propre à être reçu il est refusé.

Je dois dire que les entrepreneurs ont été très honnêtes, en autant que j'ai pu savoir. S'il y a des cas où ils ne donnent pas la marchandise conforme à l'échantillon, ils ont à en tenir compte, voilà tout. Mais, comme l'honorable monsieur l'admet, il est évidemment impossible de discuter cela, cette fois, de prendre les articles item par item, et de répondre à toute charge possible d'irrégularité apparente, que l'on suppose découvrir dans les comptes. Tout ce que je puis dire à l'honorable monsieur c'est que, en autant que je peux le savoir, l'inspection est très sévère, et le département est aussi très attentif à voir à ce que toutes les irrégularités qui sont prouvées soient expliquées et réparées. Relativement aux instructeurs agricoles, l'agent des sauvages est en charge de chaque réserve. Quelques agents ont deux ou trois réserves, mais elles sont petites. Il y a un instructeur agricole, et il a un assistant, et quelquefois l'instructeur reçoit les provisions. L'agent des sauvages ne peut pas être partout, mais ces instructeurs agricoles sont des hommes intelligents, quelquefois ils voient aux rations. Il n'y a pas de doute que jusqu'à dernièrement les rations ont été souvent doublées. Les sauvages sont très rusés sous ce rapport, et quelquefois se déguisent et viennent deux fois. Mais on a corrigé cela. Lorsque nous ne rencontrerons plus des bandes considérables et que l'agent et l'instructeur connaîtront chaque homme, femme et enfant de la réserve, ce genre d'irrégularité disparaîtra en peu de temps; comme de raison, il est inévitable dans un nouveau pays, où de grandes bandes de sauvages vont et viennent, qu'ils essayent de frauder, et quelquefois avec succès. Il est presque impossible d'éviter de donner quelquefois à un homme plus qu'il ne devrait recevoir.

M. MITCHELL: En réplique à l'honorable premier, je dirai que je pense que cette fois il n'est pas aussi logique qu'à l'ordinaire. Maintenant, il n'y a pas de raison au monde pour que le monopole de cette chose soit donné aux marchands étrangers de Benton ou aux marchands de Winnipeg. Il y a des marchands et des manufacturiers dans la partie est du pays qui contribuent à la dépense encourue pour ouvrir cette partie du pays, et à y faire des chemins de fer, qui croient, et qui croient très naturellement et avec beaucoup de raison que, s'il y a des provisions à fournir, les contrats en devaient être donnés de telle manière qu'ils puissent avoir une occasion d'y participer, ce qu'ils ne peuvent faire maintenant. S'il y a un arrangement par lequel ces approvisionnements sont transportés aux réserves les plus éloignées du nord de la rivière Saskatchewan, pourquoi ne pas soumissionner pour leur délivrance à Winnipeg et ne pas laisser le transport jusqu'à la Saskatchewan être l'objet d'un contrat entièrement distinct? Puis, quant aux réserves situées dans le voisinage de Calgary, il pourrait y avoir quatre ou cinq points principaux le long de la ligne du chemin de fer, où les provisions seraient délivrées par contrat, et alors les marchands pourraient les y délivrer. Je ne vois pas pourquoi, si cela peut se faire dans deux ou trois ans, cela ne pourrait pas se faire de suite.

Au sujet des charges dans les comptes publics, si mon très honorable ami eût entendu les commentaires que j'ai entendus, et dont je fais maintenant l'exposé, il penserait qu'il serait aussi bien de commencer la réforme de suite. Je peux lui assurer qu'il n'est pas plaisant pour nos marchands et manufacturiers qui contribuent à la construction de ce chemin de fer de voir qu'un demi-million ou trois quarts de million de dollars vont à une compagnie étrangère

qui monopolise les affaires de cette partie du pays, lorsque nos compatriotes en sont exclus. Pour ma part je ne suis pas satisfait du tout de l'explication du premier ministre; si la chose peut se faire dans deux ou trois ans de ce jour, elle peut l'être maintenant, et je pense qu'il ferait bien de considérer l'opportunité d'examiner la chose dans le but d'adopter ce système que tout le pays approuvera, j'en suis sûr, et cela aussi vite que possible.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ontretiens nullement l'espoir que ce sera fait dans deux ans. Cela serait impossible; cela prendrait pour payer le transport, si le gouvernement adoptait cette politique, autant que pour payer la nourriture. La vérité, dans cette affaire, est que les manufacturiers de toutes les parties du pays n'auraient pas d'objections à envoyer des marchandises aux endroits qu'il leur conviendraient et ensuite laisser tout le trouble et la dépense au gouvernement. Cela serait tout à fait impossible. L'honorable monsieur parle de la Saskatchewan et Calgary. J'ai cité ces endroits que comme exemple. Mais il y a au delà de 200 réserves, et il est impossible que nous changions le système de transport de manière à adopter un système de transport pour aller à chacune de ces deux réserves. Il est maintenant aisé pour les manufacturiers de trouver, lorsque l'on demande des soumissions pour des marchandises délivrables à plusieurs points, à faire des arrangements. Je pense qu'il y aura maintenant des voitures de transport en quantité, parce que c'est réellement le seul moyen de subsistance des Métis. Il n'y a plus de bisons. Ceux qui ne veulent pas s'établir sur leur ferme doivent se servir de leurs attelages. Un entrepreneur peut se procurer des attelages à bien meilleure composition que le gouvernement.

M. MITCHELL: Assurément, si l'entrepreneur peut surmonter la difficulté de la délivrance, il ne peut y avoir de difficulté pratique à donner le transport par soumission et je ne vois pas pourquoi cela ne peut pas se faire. J'admets qu'il y a moins de trouble, avec le système actuel, pour le département, mais je pense que ce serait beaucoup plus satisfaisant pour le public, si l'on adoptait l'autre système.

M. POPE: L'honorable monsieur se trompe. C'est un genre d'affaires avec lequel j'ai en quelque chose à faire avant aujourd'hui, et j'ai toujours trouvé que la manière la plus sûre et la plus économique était de contracter avec le premier homme pour lui faire rendre les marchandises là où vous en avez besoin. Si vous les faites passer par une demi-douzaine de mains, une demi-douzaine de personnes sont responsables, et les marchandises n'arrivent jamais aussi sûrement. Quand vous dites à un homme: Je veux que vous mettiez cette farine à une certaine place, vous avez un homme qui en est responsable, vous pouvez faire faire la chose à meilleur marché et mieux, et beaucoup plus sûrement que si vous contractiez avec diverses personnes.

M. MITCHELL: Avec toute la déférence due au ministre des chemins de fer et à l'honorable premier ministre, je ne puis comprendre pourquoi, s'il y a un million de dollars valant de provisions à transporter à l'intérieur du pays, les soumissions ne seraient pas placées de manière à ce que deux personnes puissent recevoir tout l'argent. Le premier ministre et le ministre des chemins de fer disent qu'il vaut mieux avoir le transport et l'approvisionnement en une seule main pour la délivrance à un point donné. Il admet qu'il y a moins de trouble pour le département. Mais quelle est la difficulté de diviser la délivrance à ces différents points en une douzaine de soumissions différentes? Il y aurait plus de concurrents; il y aurait autant de concurrents pour chacune de ces soumissions que pour le tout, et la conséquence est, que le gouvernement retirera l'avantage de la compétition. Il a à payer de forts profits aux intermédiaires maintenant, ce qui ne se ferait pas dans l'autre cas.

M. POPE: Je ne pense pas que l'honorable monsieur connaisse assez sur cette question. Ce que je désire faire

remarquer à la Chambre, c'est que ce serait la plus grande faute possible que d'avoir une demi-douzaine d'hommes responsables pour le même ouvrage, quand toute la responsabilité peut être placée sur le même homme. Si nous sommes pour transiger avec une demi-douzaine d'hommes, nous aurons une demi-douzaine d'hommes à surveiller. Il n'y a pas de raison de croire que ce serait un meilleur système. Des gens de toutes les parties du pays soumissionnent, et à moins qu'ils ne pussent placer là les provisions, ils ne peuvent soumissionner à aussi bon marché que les autres. L'honorable monsieur veut ajouter aux difficultés et aux responsabilités du département.

M. MITCHELL: Je suis surpris du discours de l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer, et de son avancé que je veux ajouter aux difficultés du département, c'est une déclaration très amusante. J'en appelle à cette Chambre pour savoir si dans toute conduite que j'ai adoptée, j'ai cherché à ajouter aux difficultés du département; au contraire, je me suis efforcé de faire entendre ma voix dans le but contraire. Je me suis abstenu de dire des choses qui auraient ajouté aux difficultés. D'autres n'auraient pas montré la même indulgence que moi. Le ministre des chemins de fer, qui semble personnifier toute la sagesse et l'expérience de la Chambre et du pays, dit que je ne connais rien sur cette question. Un gros livre pourrait être écrit de ce qu'il ne sait pas, bien que j'admetsse que généralement, il est assez bien renseigné. Il dit que si un homme peut délivrer une partie, il n'y a pas de raison pour ne pas délivrer le tout? Prenez un fabricant d'étoffes. Il ne fera pas une soumission pour des étoffes et 1,000 barils de farine, 50 côtés de cuir et autres articles. Il ne peut pas faire cela. Les marchandises doivent être vendues par des intermédiaires. Mais s'il y avait 1,000 verges d'étoffes à livrer à Calgary, à Winnipeg ou à Machoire-d'Orignal, ou à aucun autre point situé à une distance raisonnable de la ligne principale de circulation, assurément que cette étoffe pourrait être placée là à bien meilleur marché qu'elle ne pourrait l'être par une soumission pour un nombre énorme d'articles que seul Baker et Cie ou la compagnie de la Baie-d'Hudson peuvent présenter. Nos marchands sont prêts à faire cet ouvrage. Je suis surpris que l'honorable ministre des chemins de fer se jette sur moi. J'admets qu'il connaît quelque chose de plus des affaires publiques, que je ne l'ai fait en ces derniers temps; mais je connais aussi quelque chose des affaires du pays.

M. POPE: Je ne suis pas surpris que l'honorable monsieur me réprimaude, parce que c'est son habitude. Mais, je dis que l'homme qui fait des étoffes, ne devrait pas soumissionner, à moins qu'il ne puisse placer les effets à l'endroit requis, autrement sa soumission ne vaudrait rien. J'admets que les manufacturiers ne présenteront pas de soumissions, les hommes qui achètent des étoffes d'eux en présenteront.

M. MITCHELL: L'honorable monsieur veut un intermédiaire dans la transaction. C'est ce que l'honorable monsieur cherche—il veut un troisième profit. Je veux sauver ce bénéfice au pays, et garder l'affaire pour les Canadiens. Je suis sûr que le premier ministre sera obligé d'adopter le plan que j'indique, car l'opinion publique le demandera.

M. MILLS: Il y aurait alors des difficultés pour le gouvernement dans l'organisation du service nécessaire pour transporter les différentes provisions aux sauvages des Territoires du Nord-Ouest. Mais je ne suis pas certain qu'un service de transport organisé par le gouvernement serait nécessaire. Lorsque Baker et Cie étaient employés par le gouvernement précédent, ils ne fournissaient pas seulement les approvisionnements, mais ils étaient encore les banquiers du gouvernement. Il n'y avait pas d'établissement canadien sur une distance de 800 milles de quelques-uns des points. Il n'y avait que deux compagnies avec lesquelles on pouvait

faire des arrangements pour la fourniture des approvisionnements nécessaires aux sauvages dans la partie ouest du territoire. L'état de choses a bien changé pendant les quelques dernières années. Le bœuf pourrait maintenant être fourni par quelques-uns des ranches, et des soumissions pourraient être faites par quelques-uns de ces gens.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il en est ainsi.

M. MILLS: Il en est de même pour la farine. Le blé est cultivé dans presque toutes les parties du territoire du Nord-Ouest. Dans le nord de la Saskatchewan il y en a assez de cultivé, non seulement pour en nourrir la population, mais aussi pour fournir au gouvernement tout ce qu'il lui faut pour les sauvages du district. Je ne vois pas de raison pour ne pas l'acheter des résidents et ne pas épargner le coût du transport. Je suppose que le gouvernement a l'intention de leur donner la chance de fournir tels approvisionnements. Il est de grande importance que le ministre soumette au parlement un état montrant la distribution de l'argent. Le gouvernement a employé un grand nombre d'instructeurs agricoles; quelques-uns font bien, et réussissent à mettre quelques bandes de sauvages en état de se supporter eux-mêmes. Que les sauvages fassent bien, cela dépend, en grande partie, de deux conditions: le caractère de la réserve et le caractère de l'instructeur qui en a la direction. S'il y a un bon instructeur et qu'il ne se fasse pas de progrès, c'est alors probablement dû au fait que l'emplacement est mauvais, et les sauvages devraient être amenés à s'établir sur une autre réserve pendant qu'il y a encore abondance de terres au Nord-Ouest. Par rapport à l'item pour l'établissement, je suppose qu'il est pour pourvoir d'habillements les chefs sauvages et les principaux hommes.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui.

M. MILLS: D'autres personnes doivent-elles recevoir des habits?

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur a raison de supposer que cet item ne comprend pas l'habillement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Peut-être l'honorable monsieur nous donnera-t-il quelques explications au sujet de ces écoles des sauvages. J'aimerais à savoir combien d'écoles ont été fondées, et si elles sont ou non dans les mains des différentes dénominations religieuses?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je dois dire que l'on a éprouvé beaucoup de difficultés à faire assister les enfants sauvages à ces écoles, et les instituteurs sont obligés de leur donner, comme encouragement, un peu de nourriture, comme des biscuits ou du pain. Ils y vont pour le pain et non pour autre chose, et alors l'instituteur s'efforce de faire quelque chose pour leur éducation. Le crédit augmenté est pour salaires et aide dans la construction des écoles, \$11,600; la moyenne des salaires des instituteurs est de \$300. On se propose d'établir trente-neuf nouvelles écoles, et les salaires pour ces écoles coûteront \$9,300, et les autres \$2,300 seront requis, estime-t-on, pour la construction de nouvelles maisons d'école.

M. CAMERON (Huron): J'ai entendu les déclarations faites par l'un des agents disant que ce système est un fiasco complet, pour la raison mentionnée par l'honorable monsieur, qu'il est difficile de faire assister les enfants à l'école.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il n'y a pas de doute que les enfants n'assisteront toute la journée, à moins, comme je l'ai déjà dit que quelque chose ne leur soit donné pour les encourager. Je puis dire que les écoles ne sont pas généralement conduites par les différentes dénominations religieuses, mais elles le sont dans quelques cas. Les catholiques ont des écoles, et elles reçoivent de l'aide quand elles ont un nombre suffisant d'enfants qui y assistent, et il en

est de même pour les méthodistes. Ce sont là, je crois, les deux dénominations religieuses, qui poussent réellement l'éducation parmi les sauvages, concurremment et en vue de l'instruction religieuse.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Mon impression personnelle est qu'ils sont les meilleurs instituteurs possibles et feront l'ouvrage à bien meilleur marché et plus assidûment que les instituteurs employés de la manière ordinaire.

Sir JOHN A. MACDONALD: Chaque fois qu'un corps religieux établit une école, on leur permet de le faire; nous sommes bien aise d'obtenir leur concours. Le corps envoie des certificats de compétence avec les instituteurs. Ils n'établiront pas d'écoles à moins qu'ils ne savent pouvoir trouver des élèves. Le département accorde \$300 aux instituteurs lorsque le nombre des élèves est moindre que 42, et \$400 lorsque le nombre est au-dessus de 42. Le corps religieux peut fournir à l'instituteur autant qu'il veut. Les écoles du département ne sont pas sous le contrôle d'aucun corps religieux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Les instituteurs sont-ils obligés de connaître la langue sauvage, ou seulement l'anglais? J'ai appris de certaines personnes du Nord-Ouest qu'un assez grand nombre se sont présentés où l'élève et l'instituteur ont été confrontés, et que ni l'un ni l'autre n'a compris.

Sir JOHN A. MACDONALD: Chaque fois que des instituteurs linguistes peuvent être engagés, ils sont naturellement préférés de beaucoup, mais nous trouvons qu'il est impossible de rencontrer toujours des instituteurs compétents pouvant parler la langue sauvage. Ils doivent commencer d'abord par essayer d'enseigner aux élèves l'anglais du mieux qu'ils peuvent. Je ne connais pas qu'il y ait moyen de faire autrement. Pour \$300, vous ne pouvez pas trouver un homme qui parle également l'anglais et le sauvage.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comme mon honorable ami a justement remarqué, dans le Nord-Ouest plusieurs des Métis, comme le premier ministre le sait, sont des hommes très instruits. J'ai été un peu surpris du nombre de Métis que j'y ai rencontrés qui sont des hommes d'une éducation assez passable et parmi lesquels il serait, je suppose, très facile de former un corps assez nombreux d'instituteurs pour le nombre d'écoles que nous devons établir avec un octroi tel que celui qui est proposé. Il y a un autre point qui demande des explications. Si j'ai bien compris le premier ministre il a déclaré qu'il plaçait un certain nombre de ces écoles dans un seul endroit—jusqu'à quatre, je pense, à des endroits comme Edmonton, Battleford; il me semble que cela pourrait amener un embarras considérable. Je comprends que la politique du gouvernement n'est pas d'encourager les réserves sauvages à se former dans le voisinage de villes considérables ou même petites, où les sauvages sont beaucoup plus disposés à prendre des habitudes oisives et dissipées qu'ailleurs, et à moins qu'il n'y est quelque raison pour cela, placer plusieurs écoles sauvages à un endroit déjà occupé par les blancs, me paraît une politique douteuse. Mais peut-être que l'honorable monsieur veut dire qu'elles sont dans l'agence,

Sir JOHN A. MACDONALD: Je voulais dire dans le district. Par exemple, dans toute la province du Manitoba il y aura onze écoles, et dans le district de Birtle, quatre.

M. MILLS: Par rapport à ces écoles sauvages je ne sais pas ce que l'honorable monsieur a fait; mais je sais que l'entente que le gouvernement précédent avait, avec les différents corps religieux, était qu'il ne s'obligeait pas de continuer à supporter les instituteurs religieux durant une période indéfinie de temps, mais qu'il se réservait toujours le droit d'établir des écoles à lui quand il jugerait opportun

de le faire. Je ne sais pas si cela continue à être la règle du département ou non, mais il me semble que cela n'est pas de peu de conséquence, pour établir avant longtemps un instituteur sauvage d'une éducation supérieure capable de donner l'instruction d'une école normale soit au Manitoba ou dans les territoires du Nord-Ouest, et payé par le gouvernement à même les fonds affectés aux sauvages. De cette manière des sauvages ou métis, destinés à être employés comme instituteurs dans ces écoles, pourraient être instruits et formés. Cela ne coûterait au gouvernement qu'une très petite somme, et en très peu de temps il aurait un personnel d'instituteurs compétents pour instruire convenablement les sauvages. Mon impression personnelle est qu'un grand nombre de ces écoles sont de très peu d'importance, et que les sauvages font peu ou point de progrès en éducation. Il y a eu des exemples, tel que ceux mentionnés par mon honorable ami de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), où les instituteurs comprenaient seulement l'anglais ou le français, les sauvages ne comprenaient que le Cris, la conséquence étant, que rien de ce que disait l'instituteur était intelligible à l'élève, et rien de ce que disait l'élève n'était intelligible pour l'instituteur. Je pense que si le plan que je suggère était adopté, un nombre suffisant d'instituteurs compétents pourraient être formés, à une dépense comparativement minime, et les écoles pourraient être grandement améliorées; et les dénominations religieuses pourraient donner leur coopération à l'œuvre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je pense que la suggestion est très bonne.

M. MILLS: Je pense que nous devrions avoir quelque explication de cette augmentation de \$14,316 dans le crédit pour les gages des instructeurs agricoles. Les instructeurs agricoles résident-ils maintenant sur les réserves, les fermes des sauvages séparées des réserves ont-elles été complètement abandonnées, et à quel point les instructeurs agricoles ont-ils réussi à mettre les sauvages en état de subvenir eux-mêmes à leurs besoins?

Sir JOHN A. MACDONALD: La somme estimée pour 1885-86, requise pour le paiement de la force est de \$37,000. La raison qui fait exiger une force additionnelle si considérable se trouve dans le fait qu'après que l'objet qui avait fait établir les anciennes fermes ont été atteint, il devint évident que l'instruction agricole devait être donnée sur la réserve, et maintenant dans presque tous les cas l'instructeur est sur la réserve. En premier lieu, l'objet était de faire une ferme modèle complètement séparée de la réserve, de manière que l'instructeur ne pût être du tout considéré comme étant sous le contrôle de la bande sauvage. Il fut constaté que cela ne réussissait pas parfaitement, vu que les sauvages ne voulaient pas venir à la ferme. Ainsi le système a été changé et les instructeurs ont été placés sur les réserves. Puis pour l'entretien qui est l'item suivant, l'augmentation est de \$12,262. L'entretien de chaque homme, pour douze mois est, aussi près que possible de \$135, et les frais d'entretien pour l'année courante devront être calculés pour 49 personnes. Ceci fera \$56,015.

Terres fédérales—Pour arpentage, examens des rapports d'arpentage, impression des plans, etc...\$70,000

M. MILLS: Pourquoi continuer à charger cette somme au capital?

Sir JOHN A. MACDONALD: Ceci est chargé au capital et les ventes sont créditées au capital.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Si cela est fait il n'y a pas d'objection. Cela n'est pas le système que le ministre des finances a déclaré avoir l'intention de suivre. Le premier ministre est correct. C'était l'arrangement que l'on disait devoir être fait, et, il n'y a pas de doute qu'on aurait dû s'y tenir; mais comment appellerai-je cela?—Les exigences officielles, ou de parti, ont fait modifier cet excel-

lent règlement du ministre des finances, et il charge ceci au compte du capital et crédite l'autre au compte du revenu.

M. McLELAN : La dépense est faite pour le bénéfice de l'avenir. Il est nécessaire d'arpenter beaucoup en avant, et la pratique a été de charger cela au compte du capital.

M. MILLS : Nous avons entendu dire depuis un certain temps que de très grandes étendues de terres ont été arpentées depuis 1878, par le gouvernement, bien que personne, en regardant la carte, puisse trouver que l'étendue n'est pas aussi grande que représentée; et si l'on a fait la quantité d'arpentages que l'on dit avoir été faite deux ou trois fois, je n'ai jamais pu comprendre l'utilité des arpentages dans des parties du pays qui ne paraissent pas devoir être colonisées avant de longues années.

C'est l'un des devoirs du gouvernement de surveiller la direction que les établissements cherchent à prendre et à proportionner les arpentages aux besoins immédiats de la colonisation. Cela n'a pas été fait, et le résultat est que les lignes qui ont été établies, ont été obliérées et les arpentages déjà faits doivent être recommencés. Il est intéressant de savoir, voyant que le gouvernement a une si immense étendue d'arpentée, bien au delà des besoins de la colonisation—étendue si considérable, que, suivant leur propre déclaration, il faudrait 2,000,000 de personnes pour occuper tout le territoire, avec les divisions ordinaires fixées d'après les règlements actuels—où le gouvernement se propose de faire des arpentages, et comment il se fait, si on a arpenté de cette manière, qu'il y ait encore nécessité de faire de nouveaux arpentages. Si ces arpentages eussent été faits sur les bords des rivières et dans les parties du pays accessibles à la population, il est clair qu'une étendue arpentée bien plus petite que celle qui a été marquée par l'arpenteur, aurait suffi aux exigences de la colonisation. Mais l'honorable monsieur, malgré l'immense étendue qui a été arpentée, trouve qu'il est encore nécessaire de continuer à arpenter davantage. Il serait important que l'honorable monsieur informât le comité de l'endroit où le gouvernement veut faire arpenter durant la présente saison.

M. McLELAN : Il y a quatre corps d'arpenteurs dans la Colombie anglaise, y fixant la latitude et la longitude des terres de la concession du chemin de fer, et projetant les lignes extérieures sur lesquelles les travaux de subdivision pourront être complétés; et il y a plusieurs points du Nord-Ouest où l'on se propose de faire arpenter, et plusieurs voies doivent aussi l'être. L'honorable monsieur pense qu'il est insensé d'arpenter autant en avance des établissements. Si vous étiez sûr qu'aucun colon n'irait en avant de vous il pourrait être aussi bien de faire ce que vous dites, mais les colons se dispersent par tout le Nord-Ouest, et l'on épargne de la dépense en marquant d'avance les terrains d'écoles et les sections impaires; car s'ils ne le sont pas et que l'arpenteur ait à estimer la valeur des améliorations faites par des gens établis là, cela ajoute à la dépense de l'exploration.

M. MILLS : Naturellement, avant que l'arpentage d'un établissement isolé puisse être fait, il doit être fait une exploration astronomique de la plus grande exactitude. J'appelais l'attention, cependant, sur l'immense étendue que le gouvernement avait fait arpenter et au fait que cette quantité d'arpentages pendant plusieurs années paraît excéder l'ouvrage réellement fait, d'après les différentes cartes produites. Il est seulement nécessaire de regarder la longitude et la latitude de ces places pour voir la longueur d'un degré; et une grande partie de cela a dû être arpentée deux ou trois fois, pour avoir pu faire la quantité d'arpentage rapportée avoir été faite au département. L'honorable monsieur dit qu'il est nécessaire que des arpentages soient faits en avant des établissements, mais il n'est pas difficile de dire dans quelle direction les colons se dirigent davantage. Lorsque les gens du Nord-Ouest supposaient que le chemin de fer irait dans la direction de Battleford, les établissements se firent dans cette

Sir RICHARD CARTWRIGHT

direction, sur la petite Saskatchewan jusqu'à Rapid-City, et même jusqu'à Prince-Albert; et quand on apprend que le chemin va dans une autre direction les établissements vont de même. Il faut qu'il y ait quelques raisons pour que les colons dans des localités isolées s'établissent. Je ne m'oppose pas à ce que le gouvernement arpenté ces localités, et les arpenté le plus tôt possible, mais je m'objecte au montant considérable d'argent qui a été dépensé dans ces districts qui ne sont pas convenables aux établissements et ne paraissent devoir être colonisés avant des années. Prenez par exemple les montagnes au Castor, qui ont été arpentées il y a quelques années. Il n'y a pas de colons là, et il n'y en aura pas de longtemps. Le district ne convient pas à des établissements immédiats, et cependant on y a fait un arpentage aussi minutieux que dans les autres districts. Si le département eut fait preuve de plus de jugement et s'il eût pris plus de soin en distribuant l'ouvrage de la saison, il y aurait moins d'exemples de cette espèce d'arpentage.

M. McLELAN : Chaque fois que nous trouvons la direction que prennent les nombreux colons, nous nous efforçons de la suivre, et la carte que je produis maintenant fait voir quelle quantité d'ouvrage nous avons fait pendant les cinq dernières années.

Terres fédérales—commission des terres—Winnipeg, \$31,220

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Voici un nouvel employé, le surintendant des mines. Qui a été nommé à cette charge ?

M. McLELAN : M. Pearce.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'ex-inspecteur ?

M. McLELAN : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une charge qui requiert des qualifications spéciales. Je crois que M. Pearce est un officier capable et a montré un zèle considérable—même, presque trop de zèle, quelquefois—dans l'exécution de ses devoirs comme inspecteur des terres; mais quelles sont ces qualifications spéciales, comme surintendant des mines ? A-t-il reçu l'instruction d'un ingénieur des mines, ou a-t-il aucune connaissance spéciale qui le rende capable d'agir intelligemment en cette qualité ?

M. McLELAN : Je crois qu'il n'a pas reçu une très haute instruction en fait de géologie, mais il possède quelques aptitudes spéciales qui le rendent propre à occuper cette position, et l'on a constaté que c'était un fonctionnaire actif et énergique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il me semble qu'en nommant un fonctionnaire comme surintendant des mines, avec des appointements de \$3,200, nous devrions avoir un homme qui possédât des connaissances pratiques. Je ne sache pas qu'il y ait au Nord-Ouest d'aussi grands développements miniers que dans quelques autres parties de la Confédération, mais c'est un vaste territoire, et il est à espérer que l'on y trouvera des mines très précieuses. Or, s'il n'y a pas, dans notre pays, un homme qui possède les connaissances nécessaires, il faudrait en faire venir un d'ailleurs. Il est très difficile qu'un homme qui ne connaît pas spécialement cette science puisse rendre de bons services dans une position comme celle-là.

M. McLELAN : Les fonctions de cet officier consisteront, pendant longtemps, à fixer les frontières et à régler les contestations. Plus tard, peut-être, quand de grandes mines seront développées, il sera opportun d'avoir un homme qui possède des connaissances spéciales sur les mines. M. Pearce est un arpenteur qui connaît bien le Nord-Ouest, et il est très apte à remplir cette position.

M. MILLS : Je ne doute pas que M. Pearce soit un excellent officier comme arpenteur des terres fédérales, et qu'il soit parfaitement respectable; mais je ne sais pas si c'est un bon ingénieur des mines, ni s'il connaît la minéralogie. J'ai

compris que l'honorable ministre avait dit qu'il ne possédait pas les connaissances nécessaires à un surintendant des mines, et j'étais en droit de penser que l'honorable monsieur aurait été au département géologique pour trouver un officier qui pût remplir les devoirs attachés à cette position. Maintenant, l'énoncé de l'honorable ministre est que ce fonctionnaire sera simplement chargé d'arpenter les frontières et les emplacements des mines.

M. McLELAN : Cela n'a aucun rapport avec le département important de la géologie. M. Pearce sera spécialement chargé, pendant un certain nombre d'années, de régler les contestations entre les propriétaires de mines et de fixer les emplacements; et, vu qu'il possède une grande connaissance des mines et des minéraux, cette position lui convient. S'il faut quelque chose de plus, nous pouvons nous adresser au département de la géologie.

M. MILLS : Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de nommer un fonctionnaire pour arpenter les emplacements des mines. Certainement, il n'y a aucune raison pour qu'un homme soit nommé spécialement pour fixer les limites des emplacements des mines; et, quant aux mines et à tout ce qui s'y rapporte, cela est clairement du ressort du département géologique et doit y être renvoyé.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. Pearce possède une connaissance directe et générale des mines, il est arpenteur; c'est un homme très intelligent, qui a dû acquérir beaucoup d'expérience sous ce rapport. Comme l'a dit mon honorable ami, ses devoirs ne sont pas simplement d'arpenter les emplacements des mines; il doit les fixer. En vertu de règlements, les mines de houille, d'or et d'argent sont de différente étendue. Elle doivent être arpentées et le droit régalién doit être prélevé, surtout pour ce qui concerne le lavage de l'or. Il doit fixer les lots et régler les contestations entre les mineurs, qui sont très turbulents. D'après ce que nous savons, il est compris qu'il y a de grandes ressources minières dans les Montagnes Rocheuses, que nous travaillons à l'heure qu'il est à rendre accessibles, et ce fonctionnaire devra établir ces régions aurifères conformément aux règlements et voir à leur lavage, et, je suppose, prélever les loyers.

M. MILLS : Un huissier du gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce titre serait peut-être le plus convenable.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le premier ministre peut-il nous dire quelle sera la politique que le gouvernement adoptera au sujet des mines précieuses qui peuvent se trouver sur notre territoire?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne puis pas le dire aujourd'hui. J'enverrai chercher les règlements; ils sont tous imprimés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai toujours pensé qu'avec ces mines l'on pourrait faire beaucoup plus dans de nouveaux pays que dans d'anciens pays. J'ai toujours pensé que dans les mines, la génération qui nous suivra, au moins, pourrait, en vertu d'un système convenable, recueillir des sommes considérables comme on le fait dans d'autres pays; j'ai toujours cru, aussi, que nous avions suivi une politique inconsiderée relativement au lavage de plusieurs des mines les plus précieuses du pays et au droit régalién prélevé sur ces mines. Comme le premier ministre le sait très bien, ces mines, dans un grand nombre de cas, n'enrichissent pas nos compatriotes, mais elles tombent entre les mains de personnes étrangères. Vu l'exemple des autres pays, il y a de très bonnes raisons qui devraient nous porter à retenir un droit régalién raisonnable sur ces mines.

En ce qui concerne le bureau des terres de Winnipeg, je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement demande des appointements pour un secrétaire, un sténographe et un

comptable. Tout indique que pendant quelque temps, le commerce des terres fédérales diminuera au lieu d'augmenter.

M. McLELAN : La besogne du bureau augmente d'année en année, bien qu'il puisse arriver que la vente des terres n'augmente pas. La correspondance qui se rattache à toutes réclamations qui ont été faites depuis plusieurs années, s'est toujours accumulée. Les dépenses du bureau de Winnipeg ont tellement augmenté, qu'il faut un sténographe, et nous en avons nommé un. On se propose de faire vérifier à ce bureau les comptes envoyés au bureau de Winnipeg, au lieu de les envoyer ici, au département, et, en conséquence, on propose de nommer un comptable.

M. MILLS : Qui remplace M. Pearce comme inspecteur des agences?

M. McLELAN : Le poste n'est pas encore rempli.

M. MILLS : M. Pearce a-t-il été nommé surintendant des mines?

M. McLELAN : Il a été nommé en juillet 1884.

M. MILLS : En ce qui concerne le montant de \$3,000 pour appointements d'un inspecteur des compagnies de colonisation, j'aimerais savoir ce que l'inspecteur a à faire. Le rapport du département démontre que très peu de colons se sont établis sur les terres des compagnies de colonisation, surtout pendant l'année dernière ou les deux dernières années. Il semble qu'un plus grand nombre de colons iraient s'établir dans cette contrée si l'on n'avait pas organisé de compagnies de colonisation.

M. McLELAN : Les compagnies de colonisation ont dépensé des sommes considérables en s'efforçant de faire venir des colons sur leurs réserves, et elles ont dépensé des sommes considérables à l'étranger pour publier des brochures faisant connaître le Nord-Ouest; et je vois qu'un nombre considérable de colons ont été établis sur leurs réserves. L'inspecteur visite ces réserves et fait des recherches sur le nombre de colons qui y sont établis. Les compagnies se trompent très souvent en ce qui concerne le nombre de colons, et nous devons nous fier aux rapports de l'inspecteur.

M. MILLS : Je crois que la plus grande partie des dépenses faites par les compagnies, a été pour payer des officiers. Les compagnies se sont aperçues que les colons ne voulaient pas prendre leurs terres, et les promoteurs des compagnies ont été désappointés du résultat de leurs placements. C'est dépenser follement l'argent public que de maintenir une charge dont le titulaire n'a rien à faire. Il serait de beaucoup préférable que le gouvernement trouvât quelque autre position pour l'inspecteur des compagnies de colonisation et abolît complètement ce bureau.

M. WATSON : Les colons ont peur des compagnies de colonisation. Les compagnies de colonisation du Nord-Ouest ne sont que des corporations d'hommes associés dans le but d'exploiter ceux qui ont l'intention d'aller s'établir comme colons dans cette région. Je connais une compagnie de colonisation à laquelle appartient un homme du nom de Dobbin, qui prétend avoir le droit de coloniser deux ou trois townships dans le sud-ouest du Manitoba. Plusieurs personnes lui ont donné chacune \$30, pour qu'il leur obtint des lettres patentes, et dans la suite, il arriva qu'il n'avait aucun droit au terrain et que des descriptions inexactes avaient été données. Ces compagnies ont été un malheur pour le pays, et le gouvernement commet une injustice en les encourageant. Nous ne considérons pas qu'elles ont fait connaître le pays, ni qu'elles l'ont assisté. Elles cherchent à trouver des immigrants à Winnipeg, ou en d'autres endroits, et à les encourager à se fixer sur leurs terres. Et, en tout cas, ces personnes se seraient établies sur les terres du gouvernement. Puis, ces compagnies reçoivent une certaine partie des sections portant des numéros impairs.

Ces colons doivent les payer, et ils paient plus aux compagnies de colonisation qu'ils auraient payé au gouvernement; et je ne pense pas que cela aide à la colonisation du pays, mais je pense que cela la retarde plutôt. L'argent payé à l'inspecteur des compagnies de colonisation semble être de l'argent gaspillé.

M. McLELAN : L'homme dont parle l'honorable député n'a aucune relation avec les compagnies de colonisation.

M. WATSON : Oui; c'est la question que ce M. Dobbin n'avait aucun droit d'agir de cette manière, et il y en a d'autres qui n'ont aucun droit d'être là. Puis, il y a des compagnies de colonisation qui n'ont pas réussi, et leurs arrangements avec les colons n'ont pas été exécutés, et l'on regarde ces compagnies comme un moyen d'exploiter les colons qui, naturellement, croient les énoncés d'hommes qui se donnent comme agents.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est ce nouveau crédit, "services spéciaux, \$6,000?"

M. McLELAN : C'est pour fournir aux bureaux des coffres-forts et d'autres meubles, et pour payer les frais de déménagement des bureaux et autres choses de ce genre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quels bureaux?

M. McLELAN : Les bureaux des différentes agences.

M. WATSON : Où ces guides des terres doivent-ils être employés?

M. McLELAN : Où l'on croira qu'ils sont nécessaires.

Service intérieur \$30,000

M. MILLS : J'aimerais savoir pourquoi ces \$30,000 pour service intérieur sont spécialement imputés sur les terres fédérales au lieu de l'être sur les dépenses ordinaires du département.

M. McLELAN : Il y a certaines dépenses considérables pour commis surnuméraires au bureau principal, à Ottawa, pour publication de cartes, annonces et autres dépenses analogues se rattachant au service extérieur. Ce crédit a été demandé pendant plusieurs années et voté de cette manière particulière.

M. MILLS : Il n'y a aucune raison qui oblige à ce que ce crédit soit ainsi imputé, car ces travaux font tout autant partie des fonctions du bureau que ceux de l'arpenteur général ou d'autres fonctionnaires. Il n'y a aucune raison qui oblige à ne pas l'imputer de la manière régulière.

M. McLELAN : Je suppose que l'honorable député ne voudrait pas conseiller que ces employés fussent mis sur la liste des permanents, car on espère, lorsque les arpentages seront plus avancés, que nous aurons besoin d'un plus petit nombre d'employés surnuméraires, et en conséquence, ils sont payés de cette manière.

M. MILLS : Certainement je ne comprends pas qu'un employé doive faire partie du personnel permanent, lorsque son utilité a cessé, et cela est simplement destiné à dissimuler l'augmentation des dépenses. L'honorable ministre sait qu'il y a beaucoup de correspondance au sujet des lettres patentes, et il serait aussi raisonnable d'imputer toutes les dépenses se rattachant aux lettres patentes, comme compte spécial, sur les terres fédérales, qu'il l'est de fait cette imputation spéciale.

Agences des terres fédérales.....\$41,278

M. WATSON : L'honorable ministre voudra-t-il me dire qui est l'agent des terres fédérales à Saint-Albert ou qui a été agent pendant l'année dernière?

M. McLELAN : M. McTaggart est l'agent.

M. WATSON : Il l'était pendant l'année dernière?

M. McLELAN : Il l'est depuis près d'un an, je pense.

M. WATSON

M. WATSON : Un nommé Louis Smith a-t-il été employé dans ce département?

M. McLELAN : Il l'a déjà été.

M. WATSON : Quand?

M. McLELAN : Je ne sais pas combien de temps. Je me procurerai ce renseignement pour l'honorable député.

M. MULOCK : L'honorable ministre voudra peut-être s'informer non seulement du jour où les services de Louis Smith ont cessé, mais aussi du jour où il a été engagé et de la nature de ses fonctions.

M. McLELAN : Je m'efforcerai d'obtenir ce renseignement.

Commission de géologie.....\$60,000

M. HALL : On devait donner quelques renseignements au sujet des changements qui ont eu lieu dans ce département.

M. McLELAN : Le personnel actuel est composé comme suit: Dr Dawson, employé sur la côte ouest de la Colombie anglaise; M. Bowman, dans l'intérieur de la Colombie anglaise; M. McConnell, dans les montagnes Rocheuses; M. Tyrrell, dans les territoires du Nord-Ouest; M. Ingall, sur le lac Supérieur; M. Lawson, sur le lac des Bois et le lac de la Pluie; M. Coste, dans Ontario, dans les régions de Madoc et de Marmora; dernièrement, il a été nommé comme spécialiste dans les mines; le Dr Bell, à la baie d'Hudson, où il a été en expédition pour explorer la côte; et d'où l'on espère qu'il reviendra par voie de terre. M. Law, sur le lac Mistassini et la rivière Rupert; M. Ellis, dans les cantons de l'est; il a dernièrement été nommé géologue des mines; le professeur Bailey, au Nouveau-Brunswick; Robert Chalmers, dans les cantons de Ristigouche et de Gloucester, Nouveau-Brunswick; M. Fletcher, dans les comtés de Pictou, Antigonish et Guysboro, Nouvelle-Ecosse; M. Willmott, dans Ontario et Québec, pour recueillir des données statistiques et des échantillons pour l'exposition de Londres; M. Weston, dans les cantons de l'est, pour recueillir des fossiles; et M. Adams, au lac Saint-Jean.

M. HOLTON : Malgré les renseignements donnés au comité par l'honorable ministre, je pense qu'il est très regrettable que le rapport soumis au parlement à la dernière session par la commission de géologie n'ait pas attiré l'attention du gouvernement, et que les suggestions importantes contenues dans ce rapport n'aient pas été adoptées.

Ces suggestions, chacun le sait, demandaient des améliorations et des réformes très nécessaires et demandées depuis longtemps; et je suis surpris—et le public le sera aussi, je le sais—que le gouvernement ne les a pas examinées avant aujourd'hui. Lorsque cette question a été soumise à la Chambre, l'année dernière, aucune allusion personnelle n'a été faite par ceux qui ont pris part à la discussion, pour l'excellente raison, je suppose, que, jusqu'à cette époque, aucune accusation n'avait été portée contre les membres du personnel de la commission et que le rapport n'avait pas encore été soumis au parlement. Aujourd'hui, cependant, les choses sont dans un état très différent. Ce rapport est devant le parlement et le public depuis plus d'une année, et la question a été l'objet d'une discussion qui a duré des mois dans plusieurs journaux. Je crois donc que c'est maintenant mon droit et mon devoir de demander un examen complet de l'état et de l'administration de la commission, dans le cas même où cet examen provoquerait des réflexions désagréables sur l'officier ou chef de ce corps. Le comité en question a examiné les questions qui lui avaient été soumises par cette Chambre, d'une manière complète et impartiale, tous ceux qui en faisaient partie étant, dans mon opinion, poussés par aucun autre désir que celui d'assurer les changements et les améliorations qui en feraient—ce qui devrait être—un des départements les plus utiles de notre service public.

Comme résultat de cette enquête, il est généralement bien connu que la commission de géologie est dans un état d'inefficacité déplorable, et que ce qu'elle accomplit pour le pays, à un point de vue utile et pratique, ne vaut pas du tout ce qu'elle coûte; c'est-à-dire, que, de fait, elle n'accomplit presque rien; et, basant mon énoncé sur la preuve apportée devant ce comité et sur les faits révélés depuis par la presse, je n'hésite pas à dire que ce malheureux état de choses doit principalement être attribué au directeur.

Je ne propose pas de parler des connaissances scientifiques de cet homme; car, là-dessus, je ne serais probablement pas juge compétent; mais je dis, d'après le même témoignage dont j'ai parlé, que ses singularités de caractère, son mépris pour toute autorité supérieure à la sienne ainsi que pour plusieurs de ceux qui, malheureusement doivent se soumettre à son autorité, son manque évident de connaissance des besoins de ce pays, ses notions singulières sur le but réel de la commission de géologie et des devoirs de son directeur, et enfin, son manque absolu de talent administratif et d'aptitudes le rendent particulièrement impropre à remplir la position importante qu'il occupe. Comme résultat immédiat de son incompetence, la somme généreuse votée annuellement par cette Chambre pour les fins de la commission, somme s'élevant à près de \$100,000 est presque gaspillée, et outre cela, nous devons considérer les pertes énormes que subit constamment le pays par le manque de talent ou la négligence de ce fonctionnaire à faire ce qui devrait être fait pour développer nos immenses ressources minières et pour y attirer l'attention publique, tant dans le pays qu'à l'étranger. Dans le passé, chaque fois que l'on a parlé, en cette Chambre, de l'administration ou des défauts de la commission, le gouvernement a excusé le directeur en disant qu'il était venu au Canada avec des certificats de succès étonnants qu'il avait remportés en présidant une commission semblable en Australie, et que sa nomination avait été fortement recommandée, et que, plus tard, elle avait été chaudement approuvée par feu sir William Logan.

Relativement aux rapports du Dr Selwyn avec la commission australienne, un examen attentif des archives publiques de l'assemblée de Victoria m'a révélé le fait que sous tous les rapports, il n'avait pas plus réussi dans ce pays qu'au Canada, et que son administration avait eu le résultat qu'elle aura certainement ici, pour des causes tout à fait analogues, c'est-à-dire, la démoralisation absolue du service. Je vois que l'assemblée de Victoria s'est emparée de la question en 1867, qu'elle l'a discutée à fond, et qu'en définitive elle a voté les subsides destinés à la commission, conditionnellement, pourvu que ses recommandations fussent suivies par le directeur. Je vois aussi qu'en 1869, la commission a été abolie en Australie, mais qu'elle a été réorganisée presque immédiatement après sous une nouvelle direction, et que les services du Dr Selwyn ont alors été requis au Canada. Quant à la confiance que sir William Logan a reposée dans la suite, dans le chef de la commission canadienne de géologie, je puis jeter quelque lumière sur ce sujet en lisant un extrait d'une lettre que m'a adressée un citoyen éminent et respectable de Montréal, un homme qui a été l'ami intime et le confident de feu Sir William Logan, et je vais lire cette lettre, avec sa permission. Voici ce qu'il dit:

Quant aux conversations que j'ai eues de temps à autre avec feu sir William E. Logan, je me rappelle distinctement qu'il a parlé de M. Selwyn, son successeur, en termes très flatteurs. Puis, Sir William m'a montré quelques beaux échantillons de cartes géologiques faites, m'a-t-il dit, par M. Selwyn. Sir William a dit qu'il s'estimait heureux d'avoir un tel successeur. Mais je regrette d'ajouter que, quelques semaines après l'arrivée de M. Selwyn, sir William a exprimé devant moi des doutes et des craintes à son sujet, et, un jour, chez lui, à la ferme Logan, il m'a dit, en parlant de son successeur: "j'ai commis une grande erreur." En vérité, j'ai constaté avec regret l'ennui que cette nomination causait à Sir William.

Je le répète, je regrette l'inaction du gouvernement dans cette affaire importante, et je me permettrai de dire que je

suis convaincu que l'on ne peut espérer aucune réforme ni aucune amélioration tant que le contrôle du service ne sera pas donné à un homme plus compétent, car, je le sais, c'est là ce que croit la majorité de ceux qui s'intéressent à l'œuvre de la commission et qui désirent voir son efficacité rétablie et ses travaux dirigés vers un but plus utile et plus pratique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le ministre se doit certainement à lui-même et doit à la Chambre et à la commission de prendre quelque connaissance des remarques de mon honorable ami. On s'est plaint généralement, d'une extrémité du pays à l'autre, de ce que, de fait, les nombreuses centaines de milliers de dollars qui ont été dépensés pendant les dix ou douze dernières années pour la commission géologique, n'ont produit que de très minces résultats pour le public du Canada. Je ne suis pas prêt à dire qui a tort ou qui a raison, car je n'ai pas eu le temps d'examiner la question, mais je crois que l'on a recommandé la nomination d'un comité pour examiner le sujet, lequel comité était composé de députés des deux côtés de la Chambre; puis, je crois que ce comité, après un examen attentif, a fait un rapport très hostile à l'administration de la commission. En demandant ce crédit, il est du devoir du gouvernement de dire s'il a examiné les questions amenées au jour par ce comité et quelles conclusions il a adoptées. Cependant, à tort ou à raison, l'opinion publique est que, de fait, les dépenses que nous avons faites pour la commission géologique ont produit très peu de résultats, et qu'il est grandement temps que des mesures soient prises pour que ce crédit rapporte de plus grands bénéfices aux Canadiens, qui doivent payer quelque chose pour cette institution.

M. McLELAN: La recommandation du comité a été que l'on donnât un but pratique quelconque à cette commission, et le gouvernement a fait connaître cette opinion aux officiers. Outre cela, le gouvernement a ajouté au personnel deux ingénieurs des mines, qui devront porter leur attention seulement sur des questions pratiques.

M. HOLTON: Je ne désire pas répéter ce que j'ai déjà dit, mais je donnerai au ministre l'assurance que les légères améliorations qu'il promet, sur la recommandation du comité, ne satisferont personne. Je recommanderais au ministre de lire le rapport attentivement, et il constatera qu'il y a raison de faire plusieurs autres améliorations que celle dont il a parlé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comme le dit mon honorable ami, ce rapport contient beaucoup de choses sur lesquelles l'attention de l'honorable ministre n'a pas encore été appelée. Il a été révélé un très curieux état de choses — je parle de mémoire — au sujet des relations qui existent entre le chef de ce département et un certain nombre de ses subordonnés, et l'on a fait des énoncés qui démontrent que ce département est dans un état voisin de la désorganisation complète. Non seulement différents membres importants du personnel n'ont aucune confiance, mais il y a eu de violentes récriminations et ils ont manifesté beaucoup de défiance. Un semblable état de choses ne saurait être toléré dans un département de ce genre, où l'harmonie doit régner entre les fonctionnaires, sans préjudice au service public.

M. HOLTON: Il est parfaitement vrai que le comité de la dernière session, comité dont je faisais partie, a fait une recommandation que le gouvernement se propose de mettre en pratique, d'après ce que dit aujourd'hui, le ministre. Mais le comité a parlé de l'état déplorable du service, état qui n'a pas été modifié depuis sous aucun rapport. Le comité basant son rapport sur le témoignage rendu devant lui par le Dr Selwyn, a exprimé l'opinion que la somme votée avant cette époque, \$60,000, la même que celle que l'on demande aujourd'hui, était amplement suffisante pour les fins de la commission, et, de fait, elle est suffisante pour lui permettre de faire quelques-unes des améliorations suggérées. Or, je

crois savoir que le 26 mars dernier, quatorze fonctionnaires de la commission ont été avertis que leurs services ne seraient plus requis après le 30 avril, à cause de l'épuisement des fonds. Je pense que c'est une question que le ministre devrait expliquer.

M. McLELAN : On m'informe que l'on a remercié six ou sept employés, mais c'étaient des surnuméraires et autres employés de ce genre.

M. HOLTON : Mais pourquoi les fonds ont-ils été épuisés, et pourquoi la démission de ces employés était-elle nécessaire pour cette raison ?

M. McLELAN : Je pense qu'il reste encore à payer quelques comptes de l'année dernière, et que les dépenses seront réduites cette année. On espère que les \$60,000 solderont les comptes qui restent à payer et suffiront à payer les dépenses de l'année prochaine.

M. HOLTON : Quels étaient ces comptes et pourquoi n'ont-ils pas été compris dans les estimations de l'année dernière ?

M. McLELAN : Je ne suis pas prêt à le dire.

M. HOLTON : Mes renseignements portent que quatorze ont été renvoyés. J'en ai la liste ici.

M. McLELAN : Je sais que, dans l'espoir que nous ajournerions avant la fin de l'exercice 1884-85, il a été proposé de mettre ce crédit à \$50,000 et de demander \$10,000 dans les estimations supplémentaires ; mais l'ajournement n'a pas eu lieu et la chose est restée en suspens.

M. HOLTON : Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention. L'an dernier, en parlant au nom du gouvernement, le premier ministre nous a fait une promesse ; après avoir excusé les dépenses faites, l'année dernière, pour les curiosités sauvages, dépenses au sujet desquelles il y a eu quelques plaintes, il a promis qu'il n'y aurait pas d'autre argent de dépensé pour cet objet, cette année, mais que tous les fonds seraient dépensés pour la commission géologique. Je vois, en examinant les comptes publics, que, malgré cette promesse, la somme considérable de \$2,500 a été payée à Herschfelder et Cie, de Toronto, pour des curiosités indiennes qui—j'en suis informé par ceux qui connaissent mieux les choses que moi—ne valent pas la somme qu'on les a payées.

M. McLELAN : Des dépenses ont probablement été faites, je pense, avant que l'attention du premier ministre ne fût attirée sur cette question par le comité.

M. HOLTON : Je vois qu'un montant considérable a été payé pour la publication d'un livre qui peut être utile, mais que je considère comme inutile : Je veux parler des vocabulaires de certains dialectes sauvages dans la Colombie-anglaise.

M. BOWELL : Cet ouvrage est important, au point de vue historique.

M. HOLTON : Je ne doute pas que la chose soit importante pour le ministre des douanes, mais je doute qu'elle le soit pour toute autre personne.

Je vois aussi—et l'auditeur général se plaint de la chose dans sa correspondance avec M. Selwyn—qu'une somme de \$1,250 a été payée à un des employés, le professeur Macoun, pour une collection de plantes qui, d'après l'énoncé de l'auditeur général, a été faite en grande partie par ce professeur lorsqu'il était au service de la commission. Ces sommes, réunies, auraient beaucoup contribué à payer les appointements de ces jeunes gens qui ont été renvoyés sans explication il y a quelques mois. Puis, il y a une question très importante sur laquelle le ministre devrait, je pense, donner des renseignements, dans le cas même où le crédit aurait été ajourné. Je veux parler de l'expédition de l'année dernière au lac Mistassini. Je suis informé—et l'on a répété

M. HOLTON

la chose dans la presse et ailleurs—que cette expédition a été un insuccès et a eu le résultat de faire perdre \$7,000 ou \$8,000. Le ministre devrait, je pense, expliquer cela. J'aimerais aussi qu'il expliquât pourquoi M. Bignell, qui dirigeait l'expédition, il y a quelques semaines, a été renvoyé et remplacé par M. Lowe. Cet acte a donné lieu à des commentaires, surtout dans les journaux de Québec, et j'aimerais avoir les renseignements que je demande.

M. McLELAN : Je n'ai pas tous les renseignements nécessaires sur cette question. J'ai compris, d'après ce qu'a dit l'honorable monsieur, que nous aurions une discussion à ce sujet lors du concours, mais d'après l'idée générale que j'ai de la question, le Dr Selwyn a rappelé M. Bignell parce qu'il croyait qu'il ne conduisait pas l'expédition avec énergie et il a confié ces travaux à un autre, à M. Lowe, qui est un fonctionnaire permanent.

M. HOLTON : Je ne désire pas retenir la Chambre plus longtemps, en demandant qu'il y ait une discussion au concours, mais j'aimerais que le ministre promît de nous donner alors des renseignements complets.

M. McLELAN : Je donnerai tous les renseignements qu'il me sera possible de donner.

M. BOWELL : En ce qui concerne l'achat de la collection du professeur Macoun, je sais, personnellement, vu que je le connais depuis longtemps, que les plantes qui ont été achetées étaient, en grande partie, ce qu'il avait recueilli pendant plusieurs années, longtemps avant qu'il fût fonctionnaire du gouvernement, lorsqu'il dirigeait l'école de grammaire de la ville de Belleville, et lorsqu'il enseignait à l'université d'Albert. Je ne suis prêt à dire qu'une partie quelconque de cette collection ait été achetée lorsqu'il faisait les explorations du gouvernement, avant qu'il fût employé permanent. Le professeur Selwyn ne nie pas qu'une partie de ces plantes ait été recueillie durant cette exploration, mais il dit :

Je ne vois pas pour quelle raison vous prétendez.....

Car c'était une hypothèse de la part de l'auditeur général, il ne donne aucune preuve du fait, mais pose simplement la question et dit que la partie recueillie pendant l'exploration du gouvernement n'aurait pas dû entrer dans le calcul de la valeur ; et le Dr Selwyn dit :

Je ne vois pas pour quelle raison vous prétendez que ce qui a été recueilli pendant l'exploration du gouvernement est entré dans le calcul de la valeur.

D'où je conclus que, si une partie quelconque de la collection a été faite durant le voyage de M. Macoun, en 1869 ou 1870, cela n'est pas entré dans le calcul. Je suis sûr que l'honorable député de Châteauguay (M. Holton), s'il connaissait le professeur Macoun aussi intimement que je le connais, saurait qu'il ne voudrait pas mettre la plus petite plante, recueillie pendant qu'il était au service du gouvernement, dans une collection qu'il désirerait vendre au département géologique. Je puis dire aussi que le professeur Macoun a eu l'occasion de vendre ces échantillons à l'institut américain de Washington et qu'il a refusé de le faire, préférant les conserver dans ce pays ; et j'ai de bonnes raisons de savoir qu'il aurait eu une somme plus élevée que celle qu'il a reçue de ce gouvernement. Ceux qui connaissent le professeur Macoun disent que c'est un des hommes les plus justes et les plus honorables du pays.

M. HOLTON : Naturellement, mon honorable ami le ministre des douanes, comprend que je ne veux pas faire planer de soupçon sur le professeur Macoun. Je désire simplement avoir une explication de ce crédit.

M. LANDERKIN : C'est un crédit considérable et important. La mise en pratique intelligente des explorations géologiques peut produire de grands résultats ; et, à ce sujet, j'aimerais demander au ministre s'il a l'intention de donner instruction à la Commission de géologie de faire une en-

quête sur l'origine, la source et l'étendue des dépôts de tuf, près de Montréal.

M. McLELAN: J'ai examiné les questions à l'étude desquelles elle se livre, cette année, mais je ne pourrais pas répondre à la question de l'honorable député. J'attirerai l'attention du ministre sur la chose, à son retour.

M. MULOCK: J'étais membre du comité qui a fait le rapport en question et j'approuve ce que l'on a dit au sujet des travaux du comité et du temps qu'il a consacré à l'enquête. Tout en approuvant le rapport, naturellement, je n'ai pas parlé de la question au point de vue scientifique. Mais après avoir examiné le rapport du directeur, pour cette année, je me permettrai d'appeler l'attention du ministre sur la forme sous laquelle il est présenté. L'année dernière, le comité a fait remarquer qu'un très petit nombre d'exemplaires avaient été imprimés pour distribution—il n'y en a eu que quelques centaines, je crois—et ces exemplaires ont été distribués à quelques favoris. Or, le comité a recommandé l'année dernière que le rapport annuel de la commission géologique, comprenant un état des travaux de la commission entre l'Atlantique et le Pacifique, fût préparé pour distribution populaire, en subdivisions. On peut facilement voir que, bien que cet ouvrage soit d'une grande valeur pour les Canadiens qui s'occupent de sciences, le peuple lui-même désire aussi retirer quelques avantages de ces dépenses, et pour que cela se fasse, il devrait pouvoir obtenir des exemplaires des rapports applicables aux parties du pays auxquelles il s'intéresse. Agissant d'après ce principe, le comité a recommandé, l'année dernière, que l'ouvrage fût considérablement subdivisé. Ainsi, il pourrait être préparé un peu comme suit: Chaque volume pourrait contenir un chapitre consacré aux minéraux de la Confédération en général, et ce chapitre pourrait être annexé à chaque volume; et puis, au lieu d'avoir, comme nous avons aujourd'hui, un volume de 800 pages, peut-être, il serait divisé en plusieurs parties, ou, au moins, en deux parties, dont l'une s'occuperait du Manitoba et du Nord-Ouest, et l'autre, des anciennes provinces. On prend un grand intérêt au développement des ressources minières de la rive nord de nos lacs de l'intérieur et dans la région des montagnes Rocheuses, et il peut arriver que des personnes intéressées à cette partie du pays, ne s'intéressent pas au développement des provinces de l'Est. C'était donc une recommandation d'une nature pratique et dont l'on aurait pu profiter, je pense.

Je me permettrai d'attirer aussi l'attention du ministre sur l'étendue des recherches de la commission dans le cours de l'année dernière, recherches dépassant le but que s'est proposé l'acte constitutif de la commission. J'agis ainsi, non que je veuille qu'à l'avenir la commission restreigne ses recherches dans le sens que je me propose d'indiquer, mais plutôt pour que l'acte même soit amendé. Dans l'acte de 1871 le but de la commission géologique est exposé. L'article 2 de cet acte est comme suit:

Le but et l'objet de l'exploration et du musée sera de faire connaître la géologie et la minéralogie du Canada, et de faire un examen complet et scientifique des différents terrains, du sol, des minerais, houilles, huiles et eaux minérales, et de sa faune et sa flore actuelles, de manière à offrir aux industries minière, métallurgiques et autres du pays, des renseignements exacts et complets sur son caractère et ses ressources.

L'article 3 expose aussi les objets au même effet. Or, il n'y a rien dans l'acte qui autorise la Commission à consacrer une partie quelconque de l'argent public à faire un examen topographique du pays dans le simple but de faire une géographie. En même temps il doit être évident que c'est dépenser légitimement l'argent public que de faire un semblable examen dans le but de préparer une géographie du pays. Bien que, l'année dernière, la commission ait consacré une partie considérable de son temps à la préparation d'ébauches topographiques, qui seront plus tard d'une grande utilité pour préparer les cartes, cependant c'est une manière d'appliquer l'argent qui n'est pas autorisée aujourd'hui par le statut. Si le gouvernement, après un nouvel

examen, pense que c'est une manière convenable de dépenser les fonds publics, alors l'acte devrait être modifié sous ce rapport.

Je me permettrai de poser au ministre une question au sujet des grands dépôts houillers du Nord-Ouest. Comme il le sait bien, on trouve de la houille et du lignite au pied des montagnes Rocheuses, sur le troisième plateau, dans la formation Laramie. On me dit qu'il y a des preuves démontrant que la houille de formation Laramie s'étend au delà des localités où l'on trouve la houille. Par exemple des savants disent qu'il y a des preuves que cette formation existe dans le voisinage du lac des Bois, du lac Winnipegosis et dans différents autres endroits du Manitoba. Mais je ne sais pas que la Commission géologique ait fait une enquête à ce sujet. Si elle l'a faite les résultats n'apparaissent pas dans les rapports de l'année dernière. Je me permettrai de demander au ministre si la Commission a fait ses recherches dans les districts du Manitoba, dans le but de constater s'il y a quelque preuve scientifique démontrant l'existence de houille de formation Laramie.

M. McLELAN: Je ne le sais pas; je ferai des recherches.

M. MULOCK: Dans son rapport de 1884, le directeur fait connaître les dépenses d'argent public et mentionne des articles comprenant des dépenses imputables en partie sur le compte du capital et en partie sur le compte courant. Il serait bon qu'il y eût une subdivision. A la page 24 de ce volume, il y a des articles qui comprennent la solde d'appointements et de gages—ce sont là des dépenses raisonnables—et aussi un article pour exploration, comprenant frais de voyage, achat de chevaux et équipement. L'achat de chevaux et l'équipement constituent une dépense considérable. Un coup d'œil jeté sur les comptes publics démontre que le coût de l'équipement pour chaque parti se monte à une somme considérable. Le montant brut, pour cette année-là, y compris les frais de voyage et d'équipement, atteint \$13,941.61. Cela devrait être subdivisé, une partie donnant cette proportion de dépenses qui représenterait la dépense annuelle, et les autres paiements sur le compte du capital sont d'un caractère permanent, et nous devrions avoir crédit des achats; et si, par exemple, des chevaux sont vendus, l'on devrait tenir compte des recettes. Qu'a-t-on fait des chevaux achetés dans le cours de l'année dernière? Les a-t-on gardés pour l'année suivante ou ont-ils été vendus? S'ils ont été vendus qu'a-t-on fait de l'argent? Il est vrai que cette question ne nous embarrasse pas pour ce qui concerne tous les chevaux, car il paraît, dans cet ouvrage scientifique, que quatre chevaux ont été volés et que le directeur ne les a pas encore retrouvés. Je ne pense pas, néanmoins, qu'il soit nécessaire dans un ouvrage scientifique de ce genre, d'entrer dans de semblables détails, et il suffirait de faire ce rapport au chef du département.

Quant aux remarques de l'honorable député de Châteauguay (M. Holton), il m'a été donné de rencontrer le directeur pendant l'année courante, et j'ai eu beaucoup de plaisir, sous sa direction, de visiter son département. Quant au fait de savoir s'il est capable, scientifiquement, de remplir les fonctions onéreuses et élevées qui lui incombent, je n'exprime pas d'opinion; mais j'éprouve beaucoup de plaisir à dire que personne n'est plus désireux de plaire à ceux qui demandent des renseignements qu'il n'a paru l'être lors de ma visite.

J'appellerai l'attention du ministre sur une omission qui existe dans ce livre. Il devrait contenir un rapport fidèle des actes de la commission, et le statut exige qu'il devrait en être ainsi, non seulement pour l'instruction du public en général, mais pour attirer l'attention sur des résultats pratiques. Partout, il devrait faire connaître de prime abord la preuve que des recherches considérables ont été faites, et lorsqu'il existe indubitablement des mines considérables sur notre propre territoire, le fait devrait être mentionné. Un honorable député a dit, non seulement en dehors de cette Chambre, mais de son siège, que des dépôts d'or de grande

valeur et des pierres précieuses, peuvent être trouvés dans les rivières du Nord-Ouest qui sont ouvertes à l'inspection, et où l'or et les pierres précieuses peuvent être recueillis à toute époque de l'année par ceux qui ne sont pas trop lâches ni trop indifférents. Une fois, l'on a demandé à l'honorable député, en cette Chambre, s'il ne se servait pas des métaphores pour parler de ces richesses minérales. Il a répondu négativement; il parlait d'un état de choses réels; et il est littéralement vrai qu'aujourd'hui, au Nord-Ouest, les rivières sont remplies d'or, d'argent et d'autres métaux précieux, et que tout ce que l'on a à faire, c'est de les recueillir. Ce rapport ne parle pas de tout cela. Je vais donner une citation exacte des remarques de l'honorable député, et le directeur l'ajoutera peut-être à son livre, afin de produire un résultat pratique. J'espère aussi que le ministre fera en sorte que le député de Toronto-Ouest—si ce n'est pas un secret—informe le directeur du lieu où sont ces dépôts, afin que le renseignement soit publié dans le prochain volume et que nous puissions tous en bénéficier. L'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty) parlait ainsi, au sujet des rivières du Nord-Ouest:

Il y a des mines d'or, d'argent, de cuivre et de pierres précieuses. Tout ce que vous avez à faire, c'est d'y aller et de les recueillir. L'or repose ici dans le lit des rivières, brille au soleil du midi, et tout ce que vous avez à faire c'est de le recueillir et de le mettre dans votre poche.

Si les honorables députés veulent examiner les *Débats*, ils y verront que l'honorable monsieur a dit que cet énoncé était littéralement exact. C'est un fait très extraordinaire qu'un membre de cette Chambre puisse découvrir et donner au public des renseignements importants qui n'ont pas été fournis par la commission que nous maintenons à grands frais.

Département du secrétaire d'Etat. Pour payer à certains commis les montants accordés en vertu de dispositions relatives aux matières facultatives..... \$270.83

M. MILLS: Quelle est l'explication de ce crédit?

Sir HECTOR LANGEVIN: Ces fonctionnaires subissent des examens sur ces matières facultatives, \$50 étant alloués à chaque candidat heureux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Sur quelle échelle?

Sir HECTOR LANGEVIN: Pas plus de \$600. Lorsqu'un fonctionnaire est commis de troisième classe à \$400, et qu'il subit un examen sur quatre matières facultatives, il reçoit \$200 de plus; deux matières, \$100 de plus, et ainsi de suite.

Police fédérale..... \$4,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le nombre a-t-il été augmenté?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui; il a été augmenté l'année dernière; il faut \$3,000 de ce montant pour compléter le service de l'année et \$1,000 pour service spécial.

M. BOWELL: La solde quotidienne a aussi été augmentée.

Pour payer une gratification à la veuve de feu O. McManus, garde au pénitencier de Kingston.. \$670.30

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quels sont les faits pour lesquels ce montant est accordé?

Sir JOHN A. MACDONALD: D'après ce que je comprends, le garde avait droit à ce montant, et un chèque était préparé lorsqu'il est mort.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comment se fait-il qu'il avait droit à cet argent?

Sir JOHN A. MACDONALD: L'allocation de retraite, en vertu de la loi, est un mois pour chaque année de service.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je me rappelle que, lorsqu'il s'est agi de garde des pénitenciers, nous leur avons

M. MULOCK

donné jusqu'ici une année d'appointements. Je ne contredirai pas l'honorable monsieur, puisqu'il parle d'après ce qu'il sait personnellement; mais je me rappelle parfaitement que, jusqu'aujourd'hui, l'on a accordé les appointements d'une année.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le règlement du service civil est que l'on alloue à un employé un mois d'appointements pour chaque année, jusqu'à dix ans, puis il tombe sous le coup de l'acte relatif aux pensions; mais je ne puis pas parler en connaissance de cause des règlements que l'on suit dans les pénitenciers. Je puis dire, cependant, que personne n'est plus économe que le ministre de la justice actuel, et lorsqu'il a alloué ce montant il a dû s'assurer que c'était juste.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne m'oppose pas à l'allocation, si elle est conforme aux allocations faites dans des cas précédents.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous nous assurerons des faits:

Pour payer à G. F. Baillargé les services qu'il a rendus dans l'enquête tenue à Saint-Vincent-de-Paul en 1884..... \$550

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelle est la nature de ces services et quel est ce monsieur?

Sir HECTOR LANGEVIN: C'est le sous-ministre des travaux publics. Le ministre de la justice l'a choisi pour faire une enquête au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au sujet de plaintes qui avaient été faites; il est resté là pendant quelque temps; il a fait un rapport au ministre de la justice, et ce crédit est destiné à payer ces services.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Naturellement, ce monsieur a toujours retiré son salaire habituel du département de l'honorable ministre?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il peut arriver que les services aient été, et, j'ose le dire, ils étaient très importants, mais nous avons eu, dans le cours de l'année dernière ou des deux dernières années, un certain nombre de cas où des employés de différents départements faisaient une besogne qui ne leur appartenait pas spécialement et recevaient des appointements pour cela et où d'autres employés étaient payés pour remplir leurs fonctions; et il me semble que la coutume de payer des allocations spéciales à un fonctionnaire civil, donne lieu à des abus et est sujette à objection en soi-même. Combien de temps ce fonctionnaire a-t-il été employé à l'enquête?

Sir HECTOR LANGEVIN: Il a passé plusieurs mois à voyager, et, en outre, il avait beaucoup de besogne de nuit; il co-ordonnait les témoignages et préparait son rapport. C'est un travail très élaboré et très confidentiel; et le ministre de la justice m'a demandé spécialement de permettre à M. Baillargé de faire cette enquête. Il a dû revenir souvent pour surveiller les travaux du département, puis il lui fallait retourner; il a dû travailler souvent la nuit, lorsqu'il était aux quartiers généraux; de sorte que le montant demandé pour ces services n'est pas considérable, si on le compare à l'énorme somme de travail qu'il a accompli à cette époque. Naturellement, comme le dit l'honorable député, ce fonctionnaire a reçu, en outre, ses appointements ordinaires; mais comme l'honorable député le sait, lorsqu'un fonctionnaire a été employé pour service spécial, la coutume a toujours été de lui donner un montant additionnel pour le payer de la besogne supplémentaire qu'il a eu à accomplir.

Pour payer au Dr Sutherland, chirurgien du pénitencier du Manitoba, les services rendus par lui aux lunatiques internés dans ce pénitencier.... \$290.00

M. WILSON: J'aimerais avoir quelques explications au sujet de ce crédit. Je vois que ce chirurgien reçoit \$600

par année pour donner ses soins aux internes du pénitencier du Manitoba, et ce montant doit lui être payé en sus. Il me semble que ce double salaire n'est guère raisonnable. Si vous lui payez ce qui est juste et raisonnable, il devrait donner ses soins à tous les internes de l'institution.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député a tout à fait raison, mais il ne connaît pas parfaitement les circonstances. L'asile des lunatiques du Manitoba est maintenu aux frais du gouvernement provincial, et le Dr Sutherland, comme chirurgien, est payé par la province; cela ne nous regarde pas; mais en dehors de la province, dans les territoires du Nord-Ouest, nous avons un bon nombre de lunatiques, je regrette de le dire, et le gouvernement fédéral n'a pas encore construit d'asile en dehors de la province, et nous avons conclu un arrangement avec la province pour maintenir ces lunatiques dans l'asile provincial; nous payons tant par tête; et ce montant représente l'allocation donnée au chirurgien de l'asile des lunatiques du Manitoba pour ses soins donnés à ces patients.

H. J. Morgan, 400 exemplaires du " Dominion Annual Register " \$1,200

M. CASEY : Je n'en ai pas reçu, et plusieurs de mes amis disent aussi qu'ils n'en ont pas reçu. Je ne vois pas pourquoi nous dépensions une telle somme pour cet ouvrage. Il ne vaut certainement pas \$3. C'est un petit travail, une simple compilation, et ce n'est pas M. Morgan qui a fait la besogne. Je ne vois pas pourquoi nous paierions \$1,200 à un homme qui est déjà l'employé du gouvernement, pour un ouvrage qu'il est censé avoir fait à ses heures de loisir, mais qui a réellement été fait par d'autres.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne pense pas qu'il importe beaucoup de savoir qui a préparé ou écrit le livre. Il s'agit de savoir si nous y souscrivons. Il peut se faire qu'il ne soit pas bon d'encourager ce livre, mais je pense que l'éditeur devrait en recevoir avis et ne pas être mis dans l'obligation de le préparer. L'honorable député dit que \$3 constituent une somme considérable. Il en serait ainsi s'il s'agissait d'un livre qui pût avoir une circulation considérable; mais il n'y a qu'un nombre de gens comparativement restreint qui désirent s'en procurer des exemplaires, et s'il faut l'avoir, nous devons nous le procurer au moyen d'une souscription de ce genre. A tout considérer, je pense que la compilation est convenable. Les événements politiques du Canada, qui se sont passés pendant l'année, sont racontés sans parti pris; ce livre n'indique aucun esprit de parti.

M. CASEY : L'honorable premier ministre envisage cette question au même point de vue que l'auteur. Ce livre ne nous semble pas aussi dénué d'esprit de clocher. Il nous semble que nous payons de l'argent public pour un livre qui, dans une grande mesure, est une publication politique, un livre nominale, mais non réellement composé par M. Morgan, et dans quelques cas, on me dit que ceux qu'il a engagés pour le compiler n'ont pas reçu leur part en ce qui a été payé pour l'ouvrage. Quant à la nécessité d'avoir des annuaires de ce genre, si l'on juge à propos d'en avoir, il serait moins dispendieux de payer quelqu'un qui serait employé spécialement à cette fin et de faire imprimer par les imprimeurs des départements un ouvrage qui serait sans couleur politique. Bien qu'il peut arriver que la prétention de l'honorable monsieur soit tout à fait exacte, c'est à-dire, que l'auteur de ce livre soit payé pour cette année, vu qu'il l'a fait parce qu'il était compris que ce livre serait acheté, on devrait lui donner à entendre que ce genre d'affaires doit être abandonné.

Revue légale d'Ontario.....\$251.32.

M. CAMERON (Huron): Il y a ici un montant de \$251 pour la revue légale. Je suppose que nous l'avons annuellement, et j'aimerais savoir pourquoi est ce crédit?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne doute pas que ce soit pour compléter une série quelque part, ici ou à la cour suprême, ou, peut-être, au département de la justice.

Traitement de l'Orateur suppléant.....\$2,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pourquoi nous demanderait-on de payer \$2,000 à un Orateur suppléant? Je pense que nous devrions avoir une explication détaillée. Je ne sais pas si l'Orateur lui-même ne devrait pas être appelé à expliquer ce crédit de \$2,000. Je suis obligé d'admettre que cette année, surtout, l'Orateur suppléant a fait peut-être plus pour gagner ses appointements que l'Orateur lui-même, mais je regarde la chose comme très répréhensible et comme introduisant un système défectueux. Je ne pense pas que, dans cette Chambre, dans des circonstances ordinaires, il y ait la moindre nécessité d'avoir un Orateur suppléant. Nos règlements antérieurs nous permettaient amplement d'assister l'Orateur dans ses devoirs au fauteuil et ailleurs, et je pense que tout cela est inutile.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crains que l'honorable monsieur n'ait parlé trop tard. La Chambre a déclaré qu'il était nécessaire d'avoir un Orateur suppléant; elle a déclaré qu'il était nécessaire d'assister M. l'Orateur dans sa besogne continue, besogne qui pourrait altérer sa santé. Les honorables messieurs de la gauche ne devraient pas dire un mot contre les appointements donnés à un Orateur suppléant au moins durant cette session. Ils l'ont fatigué le plus qu'ils ont pu, de fait, ils lui ont donné la goutte en siégeant au comité pendant deux mois.

M. WILSON : L'honorable monsieur est responsable de la chose, car l'Orateur suppléant a eu la goutte aussitôt après sa nomination.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a deux sortes de goutte. Il y a la goutte du riche et celle du pauvre.

M. WILSON : Il avait la goutte du pauvre avant qu'il ne touchât son salaire, et aujourd'hui il a la goutte du riche.

M. CASEY : L'honorable monsieur est non seulement responsable de lui avoir donné la goutte en le rendant riche, mais en insistant pour que l'on siégeât tous les jours sur le bill du cens électoral. L'Orateur suppléant a, je pense, de bonnes raisons de demander une indemnité au très honorable monsieur personnellement, pour sa conduite arbitraire, mais il n'a aucun droit de la demander à la Chambre et au pays. Je me suis opposé à la nomination d'un Orateur suppléant salarié, et je désire faire encore la même objection. Sa position est très différente de celle de l'Orateur. L'Orateur n'a jamais l'occasion de voter, excepté lorsque la Chambre est en comité, ni d'exprimer ses opinions, et il se tient si complètement à l'écart des luttes politiques de la Chambre, qu'il est très rare qu'on le soupçonne d'avoir des préférences politiques lorsqu'il est au fauteuil; et il va sans dire qu'un tel soupçon est hors de question dans le cas actuel. L'Orateur suppléant, néanmoins, excepté lorsqu'il est au fauteuil, prend part à tous les débats de la Chambre, et il reçoit des appointements de \$2,000 qui lui sont donnés par faveur du gouvernement. Nous avons tous une idée de ce qui a rendu nécessaire la nomination d'un Orateur suppléant pendant cette session. L'honorable premier ministre ne pouvait pas prévoir que la session fût aussi longue. Il ne pouvait guère se faire que la nomination eût lieu parce que la quantité de besogne à expédier était considérable. Mais nous savons que des députés de la Nouvelle-Ecosse ont été désappointés du fait que l'un d'eux n'entraît pas dans le gouvernement à la place de sir Charles Tupper, promu à un poste plus élevé. Et l'on a supposé que cette nomination était faite dans le but de satisfaire ces députés sans risquer d'ouvrir un comté. Les affaires publiques ne rendaient pas cette nomination nécessaire. Il aurait pu arriver qu'il fût nécessaire qu'un ou deux députés fussent toujours prêts à prendre le fauteuil, quand il le faudrait, même pendant le long débat qui a eu

lieu sur le bill du cens électoral et l'on n'y aurait pas eu d'objection. Des députés auraient consenti à prendre cette position, vu qu'elle leur aurait donné plus d'importance. Le fauteuil est habilement occupé, dans le moment, par un autre député (M. Foster).

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est un frère de lait.

M. CASEY : On aurait pu en trouver d'autres pour faire la même chose. Je puis dire que le département a revêtu un homme de peu d'expérience dans la pratique parlementaire, d'une autorité permanente comme président du comité, et je pense que l'on aurait fait mieux en répartissant cette autorité entre plusieurs des membres les plus expérimentés de la Chambre. Ses décisions sont revêtues d'un peu de l'autorité qui s'attache aux décisions de l'Orateur au fauteuil ; car nous devons regarder les décisions de l'Orateur suppléant avec plus de respect que celles des députés qui pourraient parfois occuper le fauteuil. Les décisions de l'Orateur suppléant n'ont pas toujours été conformes aux décisions que nous avons l'habitude d'avoir de l'Orateur au fauteuil, et cette variété ne produit pas de bonne pratique parlementaire. Pour toutes ces raisons, je m'oppose à l'adoption de ce crédit.

M. PATERSON (Brant) : S'en suivrait-il, de fait, que, dans le cas de l'élévation de l'Orateur actuel à une plus haute position, l'Orateur suppléant deviendrait l'Orateur de la Chambre ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Non.

M. PATERSON : Ce monsieur n'est pas dans la Chambre, et je voudrais profiter de l'occasion pour dire quelques mots, mais il n'est pas agréable de parler quand celui auquel s'adressent ces mots est absent.

M. BAKER (Victoria) : Cela dépend de la nature des paroles.

M. PATERSON : Sans passer en revue la conduite de l'Orateur suppléant, je désirerais surtout faire remarquer une chose ; c'est qu'il me semble que pour remplir les fonctions d'Orateur suppléant et de président permanent des comités, il est très opportun d'avoir un homme qui possède une expérience parlementaire raisonnable. Ces positions ont été remplies dans le passé par l'honorable député de Stanstead (M. Colby), l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) et l'honorable député de Cardwell (M. White), et d'autres députés ayant une grande expérience parlementaire. Il s'élève quelque fois des questions où il est nécessaire qu'un homme de sang-froid, qui possède les connaissances requises, soit président, afin que la procédure du parlement soit faite convenablement. Je me rappelle une circonstance où, dans mon opinion, j'ai été mis dans une position désavantageuse ; on a suivi une ligne de conduite qui ne tendait pas à faire honneur à la Chambre ; de fait, l'on a empêché la Chambre d'exprimer son opinion comme elle doit le faire. Quelques députés se rappellent peut-être que, dans une certaine circonstance où l'on en avait appelé de la décision de l'Orateur suppléant à la Chambre, il a rapporté à M. l'Orateur ce qui, d'après moi, n'était pas exactement le différend qui existait entre le comité et l'Orateur suppléant ; et quand l'Orateur eut pris le fauteuil, j'ai cherché à exposer à la Chambre ce qui, dans mon opinion, était la nature du différend ; puis, comme je l'ai constaté en étudiant la pratique, l'Orateur a décidé très à propos que je ne devais pas agir ainsi ; j'ai constaté, en examinant les règlements, que j'aurais dû exposer cette question devant le président avant d'en appeler à l'Orateur, et que le comité aurait dû s'entendre sur la question qui devait être soumise à la Chambre.

Dans une autre circonstance, il s'est présenté un cas semblable, et je me suis levé pour suivre la pratique constitutionnelle, pour faire comprendre la question avant d'in-

M. CASEY

former l'Orateur de ce qui devait lui être soumis. Lorsque, dans mon opinion, j'étais dans mon droit et que je parlais avec droit, les honorables messieurs de la droite se méprenait sur le but pour lequel je m'étais levé, pensant peut-être que je désirais parler en dépit de la décision du président, ont fait un tel bruit qu'il a été impossible à l'Orateur suppléant de saisir exactement la thèse que je voulais établir. Mais il me semblait qu'il n'était que raisonnable qu'un ordre suffisant fût maintenu et qu'il me fût donné de dire ce que je voulais dire, et, ce que, après une étude de la procédure parlementaire, j'avais parfaitement le droit de dire, j'en suis pleinement convaincu ; mais au lieu de rétablir l'ordre, l'Orateur suppléant, lorsque j'avais encore à parler, s'est levé, ne faisant aucune attention à ce que je disais. L'Orateur a pris le fauteuil et je lui ai alors demandé si je pourrais avoir la permission d'exposer la question, et comme il a décidé qu'il était trop tard, je me suis trouvé sans recours. Or, j'ai considéré que l'Orateur suppléant avait alors exposé la question à M. l'Orateur sous un jour différent de celui sous lequel il aurait dû l'exposer, d'après moi. Il a exposé la chose sous une telle forme que je n'ai pas cru que l'appel fût dans ce sens ; je n'ai pas considéré, non plus, que l'appel fût interjeté sur cette question, et il est arrivé que les députés de ce côté-ci de la Chambre, qui en avaient appelé de la décision, ont été considérés comme ayant voté pour une proposition en faveur de laquelle ils ne voulaient pas voter. On avait exposé la question à l'Orateur de façon à faire comprendre qu'il était juste que la décision de l'Orateur suppléant fût maintenue ; mais je prétends que la question n'a pas été exposée convenablement, et à cause de cela, ceux qui en avaient appelé ont été mis dans une fautive position.

Je saisis cette occasion pour dire cela. Dans la chaleur de la discussion que nous avons eue en comité et alors que nous étions extrêmement excités, j'ai peut-être dit et d'autres députés ont peut-être dit des choses qu'il aurait été mieux de ne pas dire. Mais, après tout, je pense—et je le dirais si l'Orateur suppléant était ici, je le dirais en toute sincérité—je pense que, parfois, les décisions ont été telles qu'il ne pouvait guère les appuyer sur des autorités. Et, dans une circonstance, j'ai considéré qu'il m'avait insulté de propos délibéré ; j'ai cru que j'avais été insulté de propos délibéré lorsque je faisais un discours en comité, quand je parlais sur la question, quand je citais quelques chiffres que j'avais cités dans un discours sur la deuxième lecture d'un bill, entre deux et trois heures du matin, lorsqu'il n'y avait pas plus de 20 députés dans la chambre ; et quand je citais de nouveau ces chiffres en comité, comme j'avais parfaitement le droit de le faire, l'Orateur suppléant, *de proprio motu*, a lu une décision basée sur la procédure parlementaire anglaise, laquelle décision comportait qu'un député qui adressait la parole à la Chambre avait été rappelé à l'ordre parce qu'il se répétait ; et lorsque j'ai demandé dans quelle circonstance cela avait eu lieu, M. l'Orateur suppléant ne m'a pas paru comprendre parfaitement ; mais, en examinant la chose, j'ai constaté que c'était une personne qui avait parlé deux ou trois sur une explication personnelle ; la chose n'avait pas la moindre application à mon cas. Il n'y avait aucun règlement, il n'y avait aucune procédure parlementaire qui le justifiait de se lever de *proprio motu* pour déclarer que je manquais aux règlements. Quand la décision a été rendue, je me suis senti si lésé que je n'ai pas voulu procéder dans les circonstances.

J'ai dit cela en grande partie parce que, dans mon opinion, un sentiment convenable de dignité m'a obligé de le dire. Comme le premier ministre l'a dit, je n'ai aucun doute que la patience de l'Orateur suppléant ait été mise à contribution. C'était un temps d'épreuves pour nous tous. L'Orateur suppléant devrait manifester un désir sincère de maintenir la dignité et de se montrer prudent en rendant ses décisions, car il est bien compris que le président exerce beaucoup

d'influence quand ses fonctions sont remplies de cette manière. Je parle de sang-froid à l'heure qu'il est. Je me suis senti lésé en certaines circonstances, et j'ai cru que si l'Orateur suppléant avait possédé un peu plus d'expérience parlementaire, il ne m'aurait pas empêché de faire les quelques remarques que je désirais faire en cette occasion et en d'autres occasions, et il n'aurait pas dit à certains députés qui parlaient de ce côté-ci, même à un ancien ministre, de s'asseoir—prenez votre siège—de ce ton d'autorité qui est propre à irriter. Si l'Orateur suppléant avait des infirmités, je désire en tenir compte; mais, néanmoins, je voulais faire ces quelques remarques, et je me serais senti plus libre de parler s'il avait été à son siège. Il y a une grande différence entre la position de l'Orateur suppléant et celle de M. l'Orateur. M. l'Orateur échappe aux luttes de parti qui ont lieu en cette Chambre, et pour l'accomplissement des devoirs de cette charge, nous avons un officier sous la direction duquel il est agréable et honorable de discuter. Mais l'Orateur suppléant est dans une position différente. Il est libre de prendre part aux discussions; il vote sur chaque question qui se présente; cela aura pour effet d'entretenir un zèle ardent de parti qui nous est commun à tous dans l'accomplissement de nos devoirs comme membres du parlement.

M. McMULLEN : Je ne puis laisser passer cet article sans protester solennellement contre l'augmentation des dépenses que l'on propose en accordant des émoluments à l'Orateur suppléant. Si nous examinons les différents articles se rapportant aux officiers de la Chambre, nous constatons que les dépenses annuelles sont très fortes, et il est désirable que les représentants du peuple réfléchissent soigneusement sur la question, pour ce qui regarde non-seulement l'approbation de cette nomination, mais aussi l'adoption de cet article de \$2,000 comme salaire de l'Orateur suppléant. Je vais parler des sommes payées aux quatre officiers de la Chambre. Nous avons un greffier qui reçoit un salaire de \$3,400 et un greffier en retraite qui se promène sur les rues d'Ottawa et reçoit un salaire de \$2,379.60, ce qui fait en tout \$5,779.60 pour la charge de greffier. Nous avons un assistant greffier dont le salaire est de \$2,400.00 et un assistant-greffier en retraite qui se pavane dans les rues de la ville, et reçoit \$1,543.93, ce qui fait \$3,943.92. Ces articles forment un total de \$9,523.88 pour deux greffiers et deux greffiers en retraite. L'Orateur de la Chambre retire un salaire de \$4,000 et l'Orateur suppléant \$2,000, ce qui, avec leur indemnité sessionnelle forme un total de \$8,000, soit \$17,723.88 pour les quatre officiers. Cette somme me paraît très forte.

Il est grand temps que nous examinions ces dépenses pour voir si on ne peut pas les réduire. Je n'ai rien à critiquer dans la conduite de l'Orateur de la Chambre; j'approuve pleinement les remarques de l'honorable député de Brant-Nord, relativement à la ligne de conduite qu'il a suivie au sujet des remarques que j'ai pu faire dans l'humble part que j'ai prise aux travaux de cette Chambre. L'Orateur suppléant a parfois montré un peu trop de partialité et de venin dans l'accomplissement de ses devoirs. Il se serait acquitté de ses fonctions avec beaucoup plus de grâce dans d'autres circonstances, et il aurait rempli la charge avec plus d'efficacité s'il avait possédé à un plus haut degré les qualités qui distinguent M. l'Orateur. Il est possible toutefois que l'Orateur suppléant remplissent mieux ses devoirs lorsqu'il aura quelques années d'expérience; mais on aurait pu choisir parmi les nombreux partisans du premier ministre une personne ayant une tête un peu mieux équilibrée que l'Orateur suppléant.

Je ne pourrais laisser passer cet article sans protester contre l'augmentation des dépenses. La position n'était pas nécessaire. Il y a plusieurs députés qui remplissent d'une manière efficace les fonctions de président et sont fiers de cet honneur; mais le gouvernement désirait créer

une position pour l'honorable monsieur et il a créé celle d'Orateur suppléant. C'était un moyen très commode, car il n'était pas nécessaire que l'honorable monsieur se présentât devant ses commettants. Il fallait donc créer cette charge pour permettre à l'honorable monsieur de mettre dans son gousset la respectable somme de \$2,000 sans courir le risque de perdre son mandat. Je suppose que c'est pour cette raison qu'il a été nommé. C'est établir un très mauvais précédent. Chaque gouvernement voudra maintenant avoir un Orateur suppléant.

Si jamais mes amis arrivent au pouvoir, j'espère qu'ils aboliront cette loi, en justice pour eux-mêmes, et qu'ils ne consentiront jamais à nommer un Orateur suppléant tant qu'on n'aura pas une plus grande preuve de la nécessité de ce fonctionnaire. J'avoue que la session a été un peu longue et que pendant des séances très prolongées, il aurait été fatigant pour le même député d'occuper le fauteuil durant toute la discussion. Nous avons cependant vu lorsque M. l'Orateur n'était pas au fauteuil, plusieurs des honorables députés présider d'une manière très efficace, tout aussi efficacement que l'Orateur suppléant.

M. EDGAR : Je ne discuterai pas l'opportunité de la nomination d'un officier à cette charge. Cette nomination pourrait sans doute être nécessaire si toutes les sessions devaient être aussi longues que celle-ci. Mais je crains beaucoup que la Chambre n'ait pas fait le meilleur choix parmi ses membres pour cette position. Je n'ai pas lieu de me plaindre personnellement, car je n'ai pas souvent ennuyé la Chambre, et lorsque je l'ai fait je n'ai pas été rappelé à l'ordre; mais je n'ai pu m'empêcher de regretter excessivement la manière dont l'Orateur suppléant s'est conduit surtout à l'égard de ceux qui ont une plus longue expérience que lui. Je me rappelle particulièrement l'occasion où l'honorable député de Queen, I. P.-E. (M. Davies), portant la parole sur le ton gracieux et paisible qui lui est familier, a été interrompu par l'Orateur suppléant comme pourrait le faire un homme s'adressant à son chien, mais non à un autre député, lui disant: "Asseyez-vous, monsieur, asseyez-vous, monsieur." S'il doit être maintenu dans sa position, j'espère pour l'honneur de cette Chambre et pour l'agrément de tous ses membres, qu'il empruntera une feuille aux livres de l'honorable monsieur qui occupe ordinairement le fauteuil, et qu'il essaiera d'imiter non seulement ses manières courtoises, mais encore l'impartialité uniforme de ses décisions.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de défendre la conduite de l'Orateur suppléant. La Chambre l'a choisi, et je crois qu'elle a fait un bon choix. Chose étrange, pendant que ces honorables messieurs se plaignent de son impatience et vont jusqu'à révoquer en doute son impartialité, l'opinion de la majorité de cette Chambre est, je crois, qu'il a montré une tolérance peu commune pour les messieurs de l'opposition. Je crois que les règlements de la Chambre n'ont jamais été transgressés aussi fortement, aussi volontairement et avec autant d'ostentation que pendant le débat en question; et lorsque l'honorable préopinant a dit que l'Orateur suppléant s'était servi de paroles dures à l'adresse de l'honorable député de Queen, I. P.-E., il aurait dû se rappeler qu'il refusait d'obéir; qu'il agissait de la manière la plus contraire aux usages parlementaires en refusant de s'asseoir après qu'on le lui eut dit. Il n'y a pas de règle aussi rigoureuse que celle qui veut que lorsque l'Orateur ou le Président du comité général de la Chambre se lève, le député qui a la parole s'assie, quel qu'il soit. Il y a eu beaucoup d'excitation pendant ce débat-là, et je regrette que l'on ait fait revivre cette discussion, mais je dois répéter que la majorité de la Chambre est d'opinion, je crois, que l'Orateur suppléant a montré dans ces circonstances une patience exemplaire, je pourrais presque dire héroïque.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne puis laisser passer, sans protester, les paroles de l'honorable monsieur

relativement à la conduite de l'opposition. L'opposition remplissait son devoir et usait de ses droits parlementaires en s'opposant à une des lois les plus infâmes et les plus tyranniques que l'on ait jamais essayé d'adopter, et elle était on ne peut plus justifiable de faire tout ce qu'elle a fait. Je n'étais pas présent lors de la malheureuse altercation dont a parlé l'honorable député d'Ontario (M. Edgar); mais si un homme à votre place ou un homme occupant le fauteuil s'est adressé à un autre député dans les termes que mon honorable ami d'Ontario vient de répéter, il s'est servi d'un langage très malheureux, et j'espère que la chose ne se répètera jamais. Si elle se répète, les conséquences seront excessivement désagréables pour celui qui agira ainsi.

M. MULOCK : Ce montant de \$2,000 demandé par ce crédit, est-il basé sur les services rendus pendant la présente session, ou est-ce un montant que la Chambre sera toujours appelée à voter à l'avenir ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. MULOCK : On votera toujours ce montant ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. MULOCK : Puisqu'il en est ainsi, nous ne pouvons baser le salaire uniquement sur la longueur de la présente session. Si nous prenons la session de 1884, qui fournit, je suppose, un meilleur précédent que cette session exceptionnelle de 1885, nous voyons que durant cette session la Chambre a siégé en tout 65 jours, formant 366 heures et 30 minutes. Je constate que durant ce temps la Chambre n'a siégé en tout que 14 jours en comité des voies et moyens et des subsides, et que durant ces 14 jours l'Orateur a occupé le fauteuil une partie du temps, lorsque la Chambre ne siégeait pas en comité. Quelques honorables députés qui étaient présents me disent que l'on pourrait estimer à $\frac{1}{2}$ de ces quatorze jours le temps que l'Orateur a occupé le fauteuil lorsque la Chambre ne siégeait pas en comité.

Je dois dire que durant ces quatorze jours la Chambre a siégé 112 heures. Et si vous retranchez de ces 112 heures $\frac{1}{2}$ pour le temps que la Chambre n'a pas siégé en comité pendant ces quatorze jours, temps pendant lequel vous n'auriez pas eu besoin d'un Orateur suppléant, il reste 90 heures et 10 minutes pendant lesquelles cette Chambre a siégé en comité des voies et moyens et des subsides durant la session de 1884. Or je crois qu'il est juste de supposer que la longueur de la session et les travaux de comité dont j'ai parlé est une bonne indication de ce que sera la longueur des travaux de ce genre pendant quelques-unes des sessions qui suivront. Dans ces circonstances on propose aujourd'hui d'attacher à la charge d'Orateur suppléant un salaire de \$2,000, pour occuper le fauteuil et ne point participer aux travaux de la Chambre, si ce n'est en qualité de président; et pour occuper le fauteuil pendant ces 90 heures et 10 minutes on va lui donner \$2,000, soit \$22.22 par heure. Je crois que pour plusieurs dans ce pays c'est un fort montant à payer. Maintenant nous devons nous rappeler que l'Orateur suppléant, comme membre de cette Chambre, est envoyé ici pour s'acquitter de certains devoirs parlementaires; et pour ces devoirs qu'il est supposé remplir, il reçoit l'indemnité sessionnelle ordinaire. Jusqu'à un certain point, l'honorable monsieur a désapprouvé nécessairement ses commettants, parce qu'il ne peut donner aux discussions cette attention et au comité cette activité qu'il serait capable de déployer s'il n'avait point à remplir les devoirs d'Orateur suppléant. Un acte a été passé pour créer cet emploi et cet acte, ne détermine point le salaire. On nous dit qu'il sera cette année de \$2,000 et qu'il en sera ainsi à l'avenir jusqu'à ce que la Chambre en décide autrement; mais cette question dépend d'un vote annuel, et la somme à voter sera à chaque fois l'objet d'une discussion. Il n'en est pas ainsi de l'Orateur, dont le salaire est déterminé par le statut, je crois. Il me semble que nous nous méprenons en mettant cette somme considérable à la disposition de l'Orateur sup-

Sir RICHARD CARTWRIGHT

pléant, vu qu'en sus de cette somme il reçoit une indemnité sessionnelle; et tandis qu'il sert le pays comme Orateur suppléant, il ne le sert pas comme député, excepté tant que l'emploi d'Orateur suppléant doit être rempli par un député.

Pour ces raisons je crois que cette dépense est trop considérable, même si cette charge est nécessaire. Je n'oserais pas donner mon opinion sur cette question; mais l'opinion de plusieurs députés d'expérience est que la charge d'Orateur suppléant est un accessoire inutile de cette Chambre; on a mentionné ses nombreux désavantages quand on a discuté le bill. Je ne désire pas rappeler tout ce qui s'est passé de désagréable relativement à cette charge. J'ai eu moi-même quelque désagrément, mais j'oublie ces choses autant que possible; à vrai dire je ne laisserai pas le soleil descendre sur ma colère, mais j'éprouve un sentiment de sympathie pour mes collègues. Je puis oublier les torts qu'on a envers moi-même, mais je ne puis peut-être pas oublier si bien, quand je vois souffrir mes amis. Cependant j'espère que la discussion de ce soir aura un effet bienfaisant, et comme nous allons partir bientôt, je ne désire rien ajouter à l'apreté du débat. Il ne me reste donc plus qu'à renouveler les éloges que l'on a faits à celui qui préside cette Chambre et à dire que je suis complètement satisfait qu'il ait été choisi Orateur.

M. CASEY : J'ai tâché dans mes premières remarques d'éviter toute allusion particulière à la conduite de l'Orateur suppléant, parce qu'il était absent. Mais la question a été soulevée depuis et le très honorable chef du gouvernement a jugé à propos de dire qu'il n'avait pas l'intention de défendre la conduite de ce monsieur devant cette Chambre. J'aimerais à savoir pourquoi il refuse de défendre sa conduite.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai dit que ce n'était pas nécessaire.

M. CASEY : On peut différer beaucoup d'opinion à ce sujet. C'est manquer totalement de respect à cette Chambre de dire qu'il n'est pas nécessaire de défendre la conduite d'un homme qui a été attaqué par des députés de la gauche. Si cette Chambre n'examine pas sa conduite, lorsqu'elle lui vote son salaire, j'aimerais savoir quand elle l'examinera.

Pour ce qui regarde cette conduite, je suis encore retenu par le fait que l'honorable monsieur est absent. Nous devons peut-être discuter la question en son absence, tout comme s'il était présent; mais nos sentiments naturels nous interdisent de le faire. Je me bornerai donc à dire qu'il s'est conduit au fauteuil, je ne dirai pas continuellement, mais habituellement, lorsqu'il s'est élevé quelques débats animés, de manière à créer entre toute l'opposition et lui les rapports les plus tendus. Je ne discute pas la question de savoir si ses décisions étaient justes ou erronées, mais la manière dont il rendait ses décisions et dont il s'adressait aux députés plus anciens que lui—et nous le sommes—était de nature à créer des rapports très tendus. Le très-honorable monsieur dit qu'il approuve sa conduite; il considère qu'il a fait preuve d'une patience héroïque. S'il approuve sa conduite, il approuve son manque d'égards pour toute l'opposition. Je ne parle pas ainsi par animosité personnelle, car de même que mon honorable ami d'Ontario-Ouest (M. Edgar), je n'ai eu aucun rapport désagréable avec lui. Mais comme l'ont dit d'autres députés, j'ai ressenti son manque d'égards—ce que l'on pourrait appeler en dehors de cette Chambre une insulte—pour des collègues même plus fortement que s'il s'était adressé à moi-même. Le très-honorable monsieur voudrait nous faire croire que c'était inévitable—que notre conduite était telle qu'il ne pouvait en être autrement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASEY : Quelques honorables députés qui siègent en arrière disent : écoutez, écoutez ! dans un sens ironique; voudraient-ils me dire pourquoi il ne s'est passé rien de désa-

gréable entre l'Orateur et l'opposition, ou entre les autres honorables messieurs qui ont de temps à autre occupé le fauteuil et l'opposition? Voudraient-ils expliquer pourquoi ce monsieur qui a été appelé au fauteuil non par le choix de la Chambre mais par la volonté du très honorable chef du gouvernement, est le seul qui ait créé ces rapports tendus. S'ils expliquent cela, ils expliqueront l'énigme; autrement on ne peut expliquer cet état de choses qu'en supposant que l'honorable monsieur était tellement ébloui par sa position, qu'il en était tellement enthousiasmé, et qu'il comprenait si bien ce qu'il devait au très honorable monsieur qui l'avait nommé, qu'il s'est mis dans un état d'antagonisme continu avec les membres de l'opposition. Nous avons, M. l'Orateur, enduré de sa part des paroles et des manières que nous n'avions jamais eu jusque-là à souffrir de la part d'aucun Orateur ou président de cette Chambre pendant les quatorze sessions que j'ai passées ici, et que nous ne souffrirons pas en silence. J'espère que ces erreurs et ces fautes ne sont pas inhérentes à l'honorable monsieur—qu'elles ne font pas nécessairement partie de sa charge d'Orateur suppléant—mais qu'un peu plus d'expérience et un peu plus de connaissance de la manière dont les affaires du parlement doivent être conduites, dont elles sont conduites lorsqu'il n'est pas au fauteuil, amèneront un changement, et qu'à la prochaine session ou à la session suivante—je ne vois pas pourquoi pas à la prochaine session—les rapports entre l'Orateur suppléant et l'opposition seront aussi agréables qu'ils le sont entre l'Orateur et l'opposition, et que cette discussion absolument nécessaire bien que pénible au sujet de la manière dont il s'est conduit au fauteuil, lui apprendra comment sa conduite est appréciée et comment il peut la rendre aussi acceptable que l'est celle de son supérieur. Je dis ceci sans aucune allusion personnelle à l'honorable monsieur, car j'admets qu'il existe le plus grand contraste entre sa conduite au fauteuil et ses manières on ne peut plus courtoises et agréables lorsqu'il n'occupe pas le fauteuil. J'espère qu'il calquera sa conduite au fauteuil sur celle qu'il tient lorsqu'il ne préside pas; et s'il agit ainsi la gauche n'aura pas la moindre sujet d'en être mécontente.

M. HESSON: Je crois que mon honorable ami d'Elgin-Ouest (M. Casey) ne songe pas que l'Orateur suppléant a été également sévère pour les honorables messieurs de la droite. Je pense que tous les députés de cette Chambre se sont excités à cette occasion, et mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il pouvait en aucun temps sortir de cette Chambre lorsqu'on y disait des choses désagréables. L'honorable monsieur n'était pas tenu d'écouter des débats désagréables, lorsqu'il pouvait se retirer. S'il y a jamais eu, depuis que je fais partie de cette Chambre, une session qui ait exigé la plus grande patience, la plus grande bonté et la conduite la plus calme, c'est la présente session, et je crois qu'aucun député de la gauche n'aurait voulu se trouver dans la position de mon honorable ami l'Orateur suppléant pendant les huit ou dix semaines qu'a duré ce débat désagréable sur le cens électoral. Les honorables messieurs de la gauche pouvaient aller se coucher, ils pouvaient se retirer dans leurs chambres pour s'amuser ou se reposer, tandis que mon honorable ami était obligé d'écouter la discussion la plus désagréable. Les honorables messieurs peuvent rire, mais ils savent que c'est le cas. Ils se plaignent maintenant de ce que l'Orateur suppléant ait trouvé nécessaire quelquefois dans certaines circonstances de les tenir dans les limites raisonnables de la discussion. Il a eu occasion de faire remarquer à la Chambre que les députés des deux partis s'oubliaient pendant la discussion, et s'il a dû rappeler à l'ordre plus souvent, et de réprimer plus fréquemment les honorables députés de la gauche que ceux de la droite, c'est parce que les premiers ont parlé beaucoup plus. Si les honorables députés de la gauche avaient parlé aussi peu longuement que nous l'avons fait, ils n'auraient pas été rappelés si souvent à l'ordre. Ils peuvent rire, mais quelques-

uns d'entre eux ont éprouvé très rudement notre force et la leur en faisant 71 discours; et c'était certainement beaucoup plus pénible pour mon honorable ami qui a été obligé de se tenir là durant toute cette ennuyeuse discussion.

M. COSTIGAN: Lorsqu'on a d'abord objecté à cet article, je ne pensais pas que la discussion serait aussi longue qu'elle l'a été. J'ignorais alors que l'on voulait diriger une attaque personnelle contre un des membres de cette Chambre les plus bienveillants et les plus courtois; je ne croyais pas que l'on renouvellerait l'attaque que l'on avait faite lorsque l'on avait mentionné le nom de l'honorable monsieur pour la position qu'il occupe actuellement. Je pensais que les honorables messieurs de la gauche ayant déjà dit ce qui m'a paru alors un peu trop fort, et ayant dit sur le compte de cet honorable monsieur plusieurs choses omises pendant la session, nous pourrions discuter l'opportunité de voter son salaire à son mérite, et que l'on pourrait au moins très bien omettre ces allusions personnelles à l'honorable monsieur. Il m'a fait plaisir d'apprendre que l'honorable député d'Elgin-Ouest (M. Casey) s'est cru obligé de garder une certaine retenue en l'absence de cet honorable monsieur, et qu'il n'a pas voulu dire ce qu'il aurait dit si l'Orateur suppléant eût été présent. Je ne puis m'imaginer ce qu'il aurait dit si cet honorable monsieur avait eu le malheur d'être présent; il aurait certainement blessé très profondément ses sentiments, et en conséquence je suis heureux que l'honorable monsieur n'ait pas été présent. L'attaque dirigée contre l'Orateur suppléant n'avait aucunement sa raison d'être. Tous les membres impartiaux de cette Chambre, tous ceux qui ont assisté aux scènes qui ont eu lieu, tous ceux qui connaissent les fonctions que l'Orateur suppléant a à remplir, conviendront qu'il avait une tâche difficile à remplir, et les honorables messieurs de la gauche doivent savoir qu'ils lui ont rendu très difficile l'accomplissement de ses devoirs. Ils se rappelleront facilement qu'ils ont résisté à son autorité.

Quelques VOIX: Non, non.

M. COSTIGAN: Je dis oui; je crois avoir parfaitement raison de dire cela.

Quelques VOIX: Non, vous n'étiez pas ici.

M. COSTIGAN: Plusieurs honorables députés de la gauche ont refusé de se laisser rappeler à l'ordre et de laisser poser la question.

Quelques VOIX: Non.

M. COSTIGAN: Je dis oui.

Quelques VOIX: Quand?

M. COSTIGAN: Dans plusieurs occasions. Pendant les nombreuses semaines que la Chambre a siégé en comité sur le bill du cens électoral.

Quelques VOIX: Indiquez-en une.

M. COSTIGAN: Depuis le jour où l'honorable monsieur a été nommé, la gauche a été prévenue contre cette nomination et elle l'a montré.

Quelques VOIX: Non.

M. COSTIGAN: Oui. Je le sais et je le ressens autant que l'honorable monsieur lui-même. On a fait allusion à la différence entre la conduite de l'Orateur suppléant au fauteuil et celle de l'Orateur. Eh bien! la patience de l'Orateur n'a pas été éprouvée comme celle de l'Orateur suppléant.

L'Orateur n'a pas eu l'occasion d'écouter les honorables messieurs qui ont prononcé cette série de longs discours pour tuer le temps dans le but louable, comme on l'a dit, d'empêcher l'adoption d'une mesure qu'ils désapprouvaient. L'Orateur n'a pas été obligé d'écouter cela. Une grande partie de la discussion a eu lieu pendant que la Chambre siégeait en comité sous la présidence d'un Orateur suppléant. C'est lui qui a été obligé de rester ici à écouter ces longs

discours ; c'est lui qui a dû s'efforcer de faire observer les règlements aux honorables messieurs de la gauche, et cela au milieu de l'excitation qui était quelque fois intense. Les honorables messieurs étaient portés à méconnaître son autorité. Quelques-uns de ceux qui ont parlé se sont abstenus très sagement et avec beaucoup de bienveillance de faire des remarques personnelles. Je crois qu'il aurait été mieux s'ils avaient tous agi ainsi et s'étaient bornés à discuter l'article. L'Orateur suppléant a montré la plus grande patience, un empire complet sur lui-même, et je crois qu'à tout considérer il serait déraisonnable d'essayer de trouver à redire à sa conduite et de préjuger le public contre la manière dont il remplit ses fonctions.

M. CAMERON (Huron) : Lorsque l'Orateur suppléant a été nommé, on n'était pas prévenu contre lui à cause de sa nationalité. Le ministre du revenu de l'intérieur est complètement dans l'erreur lorsqu'il dit que la gauche était préjugée contre lui lorsqu'il a été nommé. L'honorable monsieur dit qu'il ressent la chose ; j'ignore s'il la ressent ou non, cela importe peu ; tout ce que je puis dire, c'est que pour ce qui nous concerne, nous ne sommes pas prévenus contre lui.

M. PATERSON (Brant) : Il était populaire à cette époque.

M. CAMERON (Huron) : Je l'avais toujours trouvé courtois et aimable, et je croyais que s'il nous fallait un Orateur suppléant l'honorable député d'Halifax remplirait bien cette charge. Nous étions opposés à la création de cette charge et nous avons protesté contre son établissement, mais je croyais sincèrement que si nous devions avoir un Orateur suppléant, il remplirait cette charge aussi bien qu'aucun député de la droite ; mais la manière dont l'Orateur suppléant s'est conduit au fauteuil est une question tout à fait différente. J'admets volontiers que la patience de n'importe quel homme se trouverait considérablement éprouvée par une longue discussion de plus de deux mois. Nous ne nous sommes pas plaints de cela, mais ce dont nous nous sommes plaints, c'est de la manière rude et impolie dont les députés de la gauche ont été traités au cours de cette discussion. La patience d'un homme peut être fortement éprouvée, mais ce n'est pas là une raison pour qu'il ne se conduise pas en gentilhomme au fauteuil.

Quelques VOIX : Il n'a pas agi autrement.

M. CAMERON (Huron) : Il n'avait pas besoin de traiter rudement les honorables messieurs de la gauche comme il l'a fait souvent au cours de cette longue discussion. Je sais que nous avons eu lieu de nous plaindre, et que nous nous sommes plusieurs fois plaints avec énergie qu'il lui arrivait de rendre un jour une décision dans un sens et le lendemain de donner une décision contraire sur le même point ; et quelques fois lorsqu'il décidait contre les honorables députés de la gauche, il donnait précisément sur le même point une décision en faveur des honorables messieurs de la droite. Nous nous sommes plaints que l'Orateur suppléant ne nous traitait pas avec ces égards et cette courtoisie qu'il aurait dû avoir pour nous. Nous nous plaignons avec raison du fait que des hommes d'expérience et de savoir, des hommes qui faisaient partie de cette Chambre presque avant qu'il fût né, qui siègent ici dans tous les cas depuis 25 ans, ont été traités avec le plus grand manque d'égards possible. Nous nous plaignons que l'Orateur suppléant ait montré une humeur qu'il n'aurait pas dû montrer.

Je n'ai pas lieu de me plaindre de l'Orateur suppléant, parce que je n'accepte des impertinences de personne. Si je puis me défendre, je le fais ; personnellement je n'avais pas de sujet de me plaindre les décisions de M. Daly, mais je dis qu'il est extraordinaire qu'un aussi grand nombre de nos amis de la gauche se soient plaints aujourd'hui, et avec raison je crois ; et que depuis l'établissement de la confédération nous n'ayions jamais eu occasion de nous plaindre. Depuis que l'Orateur actuel occupe le fauteuil, personne ne

M. COSTIGAN

s'est plaint, ni n'a eu raison de se plaindre, et s'il n'était pas un homme modeste et un avocat, et qu'il ne fut pas présent ce soir, je pourrais dire ce que je ne dirai pas à son sujet. Mais nous sommes justifiables d'exprimer notre opinion au sujet de l'Orateur suppléant.

La majorité du parlement a jugé à propos de passer le bill et de faire la nomination, et cela n'est plus du domaine de la discussion ; mais nous avons le droit d'exprimer ce que nous sentons et ce que nous n'avons pu nous empêcher d'éprouver quant à la manière dont nous avons été fréquemment traités par l'Orateur suppléant.

M. CURRAN : Je ne puis laisser passer cette occasion sans exprimer ma profonde sympathie pour l'Orateur de cette Chambre. Je ne puis concevoir ce qu'il a fait pour s'attirer les éloges des honorables messieurs de la gauche.

M. CAMERON (Huron) : Il a fait ce qu'il devait faire.

M. CURRAN : Et il se dit sans doute ce soir intérieurement *Timeo Danaos et dona ferentes*.

M. LANDERKIN : Qu'est-ce que cela veut dire ? Expliquez-le.

M. CURRAN : Un député demande ce que cela veut dire ; je sais parfaitement qu'il en ignore complètement le sens.

M. LANDERKIN : Traduisez cela.

M. CURRAN : Cependant comme je ne suis ici pour l'instruire, je ne traduirai pas cela. Je me lève simplement pour ajouter quelques remarques à l'admirable discours prononcé par l'honorable ministre du revenu de l'intérieur. Je suis heureux de voir que M. Daly est reconnu dans cette Chambre et ailleurs comme un gentilhomme irlandais, et qu'il a agi dans sa qualité d'Orateur suppléant d'une manière qui fait honneur à la nationalité à laquelle il appartient, et à cette Chambre dont il est un membre si distingué. Bien que le préopinant ait dit que l'on n'est pas préjugé et qu'on ne l'a jamais été dans cette question contre l'Orateur suppléant, le discours prononcé lors de sa nomination par le chef de l'Opposition, qui a dit alors qu'il n'avait jamais occupé une position éminente dans cette Chambre et qu'il ne s'était jamais rendu digne de la charge qu'il occupe actuellement, indique que l'on était alors préjugé contre lui, et je crois que cela était dû au fait qu'il appartient à notre race autant qu'à toute autre chose. Voilà l'impression que j'ai éprouvée, et j'ai cru alors que c'était indigne de l'honorable monsieur qui l'attaquait ainsi et qui plus d'une fois s'était donné comme l'un des membres de notre race. Je dis qu'au cours de ce long débat qui a dû éprouver la patience de tout le monde, l'Orateur suppléant de cette Chambre a fait preuve d'une bonne humeur et d'un esprit de justice exemplaire, de plus, d'un esprit de justice pour ceux qui employaient inutilement le temps de la Chambre et mettaient à bout la patience de leurs collègues. C'était une de ces choses dont nous étions témoins pour la première fois dans ce pays, et dont j'espère que nous serons témoins pour la dernière fois, que de voir des hommes se lever et gaspiller pendant des heures le temps des représentants du peuple. Je suis un des députés de la droite qui ont parlé, et l'Orateur suppléant m'a rappelé à l'ordre ; je ne m'en suis pas plaint.

M. LANDERKIN : Sans doute que vous n'étiez pas dans l'ordre.

M. CURRAN : Peut-être ne l'étais-je point ; dans tous les cas je me suis incliné devant sa décision. Mais je serais indigne de la position que j'occupe si je ne défendais pas un homme que l'on a maltraité publiquement non seulement dans cette Chambre, mais encore dans la presse libérale de ce pays, simplement parce qu'ils ont organisé une guerre à mort contre un homme qui est tout à fait au-dessus de leurs attaques, qui est Irlandais et s'est conduit comme tel.

M. PATERSON (Brant) : Je suppose que l'honorable monsieur croit que ce discours lui fait honneur ; s'il en est ainsi il se trompe beaucoup. Il ne lui ferait honneur sur aucun husting pour ne rien dire du fait qu'il a été prononcé dans le parlement canadien. Ces assertions si complètement dénuées de fondement ne méritent aucune réponse.

M. CURRAN : Si complètement dénuées de fondement ?

M. PATERSON (Brant) : Si complètement dénuées de fondement.

M. CURRAN : L'attaque était si complètement dénuée—
Quelques VOIX : A l'ordre.

M. PATERSON (Brant) : Si complètement dénuées de fondement. Il est tellement impossible à l'honorable monsieur de prouver ce qu'il a dit, savoir, que l'on était prévenu contre M. Daly à cause de sa nationalité, que je le défie de le faire, et cependant il n'a pas hésité à affirmer cela ; et néanmoins je lui dis qu'il ne peut prouver cette assertion.

M. CURRAN : Je vais le prouver.

M. PATERSON (Brant) : Je n'aimerais pas à être en parlement dans une position à ne pouvoir prouver mes assertions dans tous les cas. Autant que je suis concerné, je n'ai aucun ressentiment contre l'Orateur suppléant, et ce n'est nullement animé d'un tel esprit que je parle contre lui. Je répète ce qu'a dit l'honorable membre d'Elgin-Ouest (M. Casey), comme étant l'opinion que je me suis formée de M. Daly dans les relations sociales en dehors de la Chambre, et ce qui est arrivé n'a pas affecté ces rapports sociaux.

Je parle sans ressentiment d'un homme dont les manières, je pense, ont été affables et courtoises, et j'en parle dans l'espoir que ce ne sera pas en vain pour l'avenir. Il n'est personne qui désirerait plus que les membres de l'opposition voir qu'on rendit tout le respect possible à l'Orateur, et puis-que je veux bien accorder toute l'indulgence possible à un homme dont la patience a été mise à l'épreuve, je veux aussi répéter que si un président est assez malheureux, c'est un grand malheur sans doute, pour être incapable de se contenir suffisamment, quand un membre se sert d'un langage dont un gentilhomme ne devrait pas se servir et s'empêcher de dire d'un ton de voix péremptoire : "Asseyez-vous, monsieur ; asseyez-vous, monsieur ; je ne vous entendrai pas ; j'ai donné ma décision ;" je pense que cela aura pour effet de jeter du discrédit sur notre manière de procéder et de faire naître des sentiments désagréables.

M. BOWELL : Que doit faire l'Orateur quand un membre ne veut pas s'asseoir et que lui-même est debout ?

M. PATERSON (Brant) : L'Orateur devrait dire comme notre Orateur le dit. Plairait-il à l'honorable monsieur de s'asseoir. Alors on obéirait de suite. Quant à l'épreuve que l'on a fait subir à la patience de M. l'Orateur suppléant, l'honorable monsieur parle de M. Daly comme membre du parti conservateur dans cette Chambre et non comme un Orateur suppléant impartial. Quelle différence fait à l'Orateur ou à l'Orateur suppléant la longueur des discours.

M. LANDERKIN : Le salaire court.

M. PATERSON (Brant) : Aucun officier présidant les séances n'a droit de dicter la longueur des discours ni de manifester du mécontentement à propos de la longueur de la discussion. L'officier qui préside les séances n'est pas dans la même position que les autres députés, et lorsque les honorables députés de la droite disent que l'on a épuisé sa patience ils devraient songer qu'il est du devoir de l'Orateur suppléant de laisser faire la discussion la plus complète, la plus juste et la plus longue, de voir simplement à ce que l'ordre soit maintenu.

Je me rappelle que plus d'une fois le premier ministre s'est trouvé être terriblement hors d'ordre, et cependant il fallait signaler la chose à l'Orateur suppléant pour qu'il s'en

occupât. Si je voulais rappeler le passé je pourrais vous montrer qu'en une occasion l'Orateur suppléant a rendu une décision dans un sens, et très peu de temps après il a rendu, sur le même point, une décision diamétralement opposée. Je dis ces choses sans être le moins du monde prévenu contre l'honorable monsieur. Lorsque je le rencontre en dehors de cette enceinte mes sentiments à son égard ne sont pas changés. Tout ce que je veux c'est qu'il agisse d'une manière juste et qu'il accorde à la minorité les mêmes privilèges et les mêmes droits qu'aux autres. J'ai senti, M. l'Orateur, qu'il ne nous les accordait pas toujours, et je veux que les honorables messieurs de la gauche se rappellent qu'ils ne doivent point parler des épreuves qu'a subies sa patience ; ils parlent de M. Daly, membre du parti conservateur dans cette Chambre, mais nous parlons de M. Daly, dégagé de l'esprit de parti politique dans la Chambre, et occupant la position importante d'Orateur suppléant.

M. CASEY : Je n'aurais rien à ajouter sur ce sujet si mon honorable ami irlandais de Montréal-Centre (M. Curran) n'avait pas soulevé la question de nationalité ; mais lorsqu'un Irlandais entre dans une querelle il y a presque toujours un autre Irlandais qui le suit. Si l'honorable monsieur eut été ici lorsqu'un député irlandais, oui, un député irlandais représentant sa nation même mieux que l'honorable député d'Halifax—occupait la charge d'Orateur dans cette Chambre, lorsque ce député fut attaqué de la manière la plus vigoureuse par les honorables messieurs qui siègent aujourd'hui à droite, lorsque le ministre des douanes proposa que son siège fut déclaré vacant, lorsque le premier ministre dit qu'il avait été acheté et qu'il n'était pas plus indépendant que les pages de la Chambre, lorsque ce député irlandais fut ainsi attaqué, si mon honorable ami eut été ici, dis-je, il aurait alors compris ce que c'était que de voir un représentant irlandais attaqué à cause de sa conduite au fauteuil. Je l'ai compris alors en ma qualité d'Irlandais, et je l'ai senti et je le ressens encore. Je ne me plains pas du fait que M. Anglin a été attaqué à propos du contrat des impressions, ce qui était un légitime sujet de critique, mais je me plains de la manière dont l'attaque a été faite, et je crois qu'il est très malheureux que mon ami de Montréal ait parlé d'attaque dirigée contre un député irlandais, et qu'il ait soulevé la question de race ; car s'il soulève cette question, je crois que l'honorable Timothy Warren Anglin peut trouver pour l'appuyer autant d'Irlandais —

M. CURRAN : Pas autant que Burns.

M. CASEY : Qu'aucun autre Irlandais de la Puissance du Canada. Nous ne l'avons pas mis au fauteuil du bureau de la Chambre ; mais nous l'avons mis au fauteuil de l'Orateur, et c'est plus que n'a jamais fait le parti conservateur pour un député irlandais. Nous reconnaissons tous, M. l'Orateur, les droits de l'honorable Orateur suppléant au titre d'Irlandais, et personne ne l'a jamais nié ; nous nous plaignons seulement qu'il se soit peut-être laissé emporter parfois par son humeur irlandaise ; nous n'avons pas l'intention d'insulter l'honorable monsieur ou de blesser ses sentiments, comme l'a dit l'honorable ministre du revenu de l'intérieur dans sa défense très généreuse d'un ami et d'un collègue ; mais s'il a autant d'habileté que nous lui en supposons, je crois qu'au lieu d'entretenir l'idée qu'on a blessé ses sentiments, il s'appliquera à tirer profit de ces débats.

M. COSTIGAN : L'honorable monsieur dit qu'il regrette que mon honorable ami de Montréal-Centre (M. Curran) n'ait pas été ici jadis lorsqu'un Irlandais distingué occupait la charge d'Orateur de cette Chambre, ayant été nommé par le parti auquel appartient l'honorable monsieur, et il rappelle une occasion où le parti auquel j'appartiens attaqua ce monsieur, et ajoute que l'attaque a été dirigée par le ministre des douanes. L'honorable monsieur aurait dû aller un peu plus loin, et expliquer que le ministre actuel des douanes proposait dans le temps une motion de censure contre le gouvernement pour avoir donné le contrat à celui

qui était alors l'Orateur de la Chambre. L'Orateur ne fut pas du tout attaqué personnellement. La motion était une motion de censure contre le gouvernement pour avoir passé contre la loi un contrat avec l'Orateur de la Chambre. Le cas était si grave que le gouvernement du jour qui avait donné ce contrat à M. Auglin et amené ses partisans à repousser cette motion, se maintint par la promesse que dès que ceci serait fait il enverrait M. Auglin devant un comité, et l'exécuterait pour le crime dont ils l'avaient acquitté; et il le fit et le congédia.

M. HESSON: L'honorable député de Brant (M Paterson) a, dans ses remarques au comité, manqué d'égard à cette Chambre. Il a trouvé à redire à la conduite de l'Orateur suppléant, et a dit qu'elle n'était pas courtoise ni celle d'un gentilhomme. L'honorable monsieur n'aurait pas dû faire ces remarques et il devrait les rétracter.

M. PATERSON (Brant): Je ne me suis pas servi des mots: pas celle d'un gentilhomme.

M. HESSON: M. l'Orateur fut appelé au fauteuil; la question fut soumise à la Chambre, qui appuya la décision de l'Orateur suppléant. L'honorable député de Brant fait donc preuve d'un manque d'égards non seulement à l'Orateur suppléant, mais aussi à la Chambre, qui a approuvé la position prise par l'Orateur suppléant. Je crois que l'honorable monsieur ne devrait pas mettre la Chambre dans cette position, et rétracter ce qu'il a dit.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. HESSON: C'est précisément là ce que je dis. Aucun député ne pourra par ses oh! oh! ou ses rires me faire retirer ce que je dis. Je dis que cette Chambre a droit aux égards des députés qui parlent, et lorsqu'elle appuie la décision de l'Orateur suppléant on n'a pas le droit d'attaquer sa décision. J'appuie fortement sur ce fait parce que je sens que tout dans cette charge repose sur ces égards, soit que l'Orateur suppléant ait agi à tort ou à raison dans l'opinion de la Chambre. Mon opinion est—et je pourrais aussi parler comme Irlandais—que je connais l'honorable monsieur depuis sept ou huit ans, et que j'ai trouvé qu'il était non-seulement un gentilhomme, mais encore un gentilhomme irlandais. En disant cela je dis beaucoup; car vous savons qu'un gentilhomme irlandais est toujours courtois pour ses adversaires comme pour ses amis. Quels égards l'honorable député de Brant-Sud a-t-il montrés pour les sentiments de l'honorable monsieur? Il a dit que l'Orateur suppléant était là comme Orateur suppléant et non comme M. Daly. L'honorable monsieur s'attendait-il à ce que l'Orateur suppléant s'assît là comme un bâton sans éprouver de sentiments? L'honorable député de Brant sait parfaitement qu'il lui est arrivé à lui-même un jour, lorsqu'un honorable député se levait pour parler, de lui crier de s'asseoir de la manière la plus brutale—"Asseyez-vous" a-t-il dit, "asseyez-vous." Si l'honorable monsieur a oublié ce fait, les honorables messieurs de la droite s'en souviennent. Était-ce là de la courtoisie?

M. PATERSON (Brant): J'en ai éprouvé un peu de regret, et suis allé immédiatement parler à l'honorable monsieur; et nous sommes les meilleurs amis. Je n'occupais pas le fauteuil.

M. HESSON: L'honorable monsieur doit songer que d'autres députés veulent que l'on respecte leurs sentiments tout comme l'honorable député de Brant. J'espère qu'à l'avenir l'honorable monsieur se rappellera cela. Je me suis levé surtout parce que l'honorable député de Brant jetait le discrédit sur la conduite de cette Chambre en disant que l'Orateur suppléant avait agi avec partialité lorsque sa décision avait été cependant confirmée par la Chambre.

M. CASEY: Quelques mots au sujet de l'affaire Anglin. L'honorable monsieur a exposé exactement la nature de la motion, et il dit que c'était une motion de censure contre le

M. COSTIGAN

gouvernement. C'était là le fond de la motion; mais tous les discours prononcés en cet occasion étaient dirigés contre l'Orateur personnellement, ces honorables messieurs le montrant au doigt et faisant les allusions les plus claires et les plus personnelles. L'honorable monsieur a dit que le gouvernement avait fait rejeter par la Chambre la motion de censure en promettant de renvoyer l'affaire devant le comité des Privilèges et Elections, et là de le faire exécuter. Cette assertion de l'honorable monsieur est on ne peut plus inexacte. Durant le débat qui a eu lieu à cette occasion il a été dit de la part du gouvernement qu'il considérait que cette question devait être réglée par un comité. Il n'a pas été dit, il aurait été absurde de le dire, que l'honorable monsieur allait être exécuté lorsque sa cause serait examinée devant un comité. Le gouvernement ignorait quels étaient les précédents dans la cause, et ce n'est qu'après que le comité a siégé pendant plusieurs jours qu'il est arrivé à une décision. J'ai proposé la résolution demandant le renvoi au comité. J'ai été combattu à ce sujet par le ministre actuel des douanes, qui a prétendu que l'on devait censurer le gouvernement sans autre enquête, et qui a parlé contre l'enquête. J'ai combattu cette prétention dans un discours avant de faire la motion, et j'ai dit qu'il n'y avait pas lieu de proposer immédiatement la censure, mais qu'il fallait une enquête. J'étais en faveur de l'enquête d'abord et de la censure ensuite, s'il y avait lieu. La Chambre a appuyé cette fois ma manière de voir, je ne crois pas qu'elle le ferait maintenant, et l'enquête a eu lieu.

On a trouvé que l'honorable monsieur était au fond dans le tort. Il retourna devant ses commettants, qui le réélurent, et ce parti montra qu'il l'appréciait et le considérait, on le réintégrant dans sa position d'Orateur de la Chambre, où il a joui de la considération de toute la Chambre pendant le temps qu'il a occupé cette position. Voilà toute l'histoire de l'affaire Anglin, et elle ne montre pas comme le ministre de l'intérieur a voulu le faire paraître, que le parti libéral ait manqué d'égards pour l'honorable monsieur Anglin.

M. BOWELL: Je désire simplement dire que cette partie de ce qu'a dit l'honorable monsieur est parfaitement exacte; mais les registres ne démontrent pas que j'aie attaqué personnellement l'Orateur de la Chambre. J'ai attaqué le gouvernement non seulement par une résolution, mais par un discours, exposant les faits tels qu'ils apparaissent dans les registres publics, ma motion étant une condamnation du gouvernement pour la conduite qu'il avait tenue en faisant un marché avec le député de Gloucester. Je n'ai rien dit contre M. l'Orateur personnellement, et je ne crois pas que les registres indiquent rien de tel.

Quarantaine — Paiement fait pour les immigrants malades dans les hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface..... \$15,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pourquoi ceci:

M. POPE: Nous avons fait avec des autorités de l'hôpital de Winnipeg des arrangements pour l'admission de ces patients à raison de 45 cents par jour, je crois.

Pour prendre des mesures afin de faire disparaître la maladie de la gale chez les moutons dans la province de Québec..... \$10,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Qu'est que l'honorable monsieur a fait au sujet de ceci.

M. POPE: Nous avons constaté que la gale sévissait beaucoup chez les moutons dans quelques comtés de la province de Québec. Nous en avons mis quelques-uns en quarantaine, et nous avons été obligés d'en abattre plusieurs; nous étions menacés que s'il arrivait encore des moutons à Londres, ils seraient exposés à être mis en quarantaine, de sorte que nous avons pris des mesures très actives et nous continuerons de le faire au moyen d'une inspection soignée et autrement, pour empêcher cela.

M. FISHER: S'est-il déclaré des cas de cette maladie en dehors de la région des prairies?

M. POPE: Oui.

M. FISHER: Dans quels comtés?

M. POPE: Dans Terrebonne, Laprairie, Chambly, et dans un autre comté.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—ESTIMATIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR 1886.

LANSDOWNE.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires des sommes requises pour les services du Canada pour l'exercice finissant le 30 juin 1886; et conformément aux dispositions de "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord 1867," il recommande ces estimations à la Chambre des communes.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, 11 juillet 1885.

M. BOWELL: Je propose que le message et les estimations supplémentaires soient renvoyés au comité des subside.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 1:10 a.m., mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 14 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRE.

COMPTE-RENDU OFFICIEL DES DÉBATS.

M. WHITE (Cardwell): Je propose que le troisième rapport du comité spécial chargé de reviser le compte-rendu officiel des débats soit adopté.

Je puis dire que ce rapport est presque devenu de l'histoire ancienne, vu qu'il a été présenté le 22 mai, de sorte que si les honorables messieurs veulent consulter les procès-verbaux du 22 mai, ils y trouveront le rapport dont je propose l'adoption. Il est d'abord recommandé dans ce rapport que l'on ne paye plus les \$130 que l'on a données jusqu'ici à M. Matthewson pour réparer les machines à écrire, vu que les opérateurs sont maintenant assez familiers avec ces machines pour les réparer eux-mêmes; de sorte que j'espère qu'il n'y aura aucune objection à cette partie du rapport dans tous les cas.

Il est ensuite proposé qu'à l'avenir les membres de la Chambre ne reçoivent que deux exemplaires des volumes reliés des *Débats* au lieu de cinq, comme l'an dernier. Cependant, la proposition la plus importante est que le format du volume des *Débats* soit changé, qu'au lieu d'être un in-quarto royal comme aujourd'hui, on en fasse un in-octavo imprimé en petit texte au lieu de l'être en petit roman, c'est-à-dire en caractères plus petits, ce qui permettra de manier le volume plus facilement.

Il est encore proposé dans le rapport que les reporters officiels qui sont maintenant employés à l'année à un salaire annuel et qui sont des employés réguliers de cette Chambre, soient employés durant la vacance, si le gouvernement le veut, sans autre rémunération additionnelle que leurs frais de voyage, s'ils sont envoyés quelque part durant la vacance pour faire des travaux spéciaux dont le gouvernement peut avoir besoin. Si nous examinons ce qu'a payé le gouvernement pendant les trois dernières années pour de la sténo-

graphie faite en dehors, nous voyons que la moyenne a été d'environ \$4,000 par année, et le rapport recommande que l'on épargne ces dépenses en employant les sténographes de cette manière. Si ce changement est opéré, nous croyons que comme résultat général nous épargnerons, sans parler de l'emploi des sténographes, environ \$4,000 par an, et si les sténographes sont employés, en supposant que l'on fasse à l'avenir la même somme de sténographie en dehors de la Chambre, l'épargne sera d'environ \$8,000 par année. Mais je crois qu'il est juste de dire que nous payons aujourd'hui très cher pour l'impression des *Débats*.

Lorsqu'on a décidé d'établir les *Débats*, l'impression n'en ayant pas été comprise dans les impressions du parlement, nous avons dû demander des soumissions. Il n'y avait qu'un établissement dans la ville, celui des imprimeurs du parlement qui pouvait faire l'ouvrage, et il a soumissionné l'impression à 60 cents par 1,000 emmes; je crois que le prix qui leur est alloué par le contrat—je parle de mémoire—est de 28 cents; vous voyez donc que l'on paie plus du double de ce que nous payons pour nos impressions parlementaires ordinaires. Il faut naturellement dire que l'impression des *Débats* est plus qu'ordinaire, car c'est entièrement de l'ouvrage de nuit. La copie est expédiée du bureau des sténographes à l'imprimerie, et les premiers feuillets doivent être distribués dans la Chambre le matin ou lendemain, de sorte que tout l'ouvrage se fait réellement la nuit et coûte nécessairement plus cher que de l'ouvrage ordinaire exécuté le jour. J'estime cependant que dans les nouvelles soumissions que l'on est à la veille de demander pour les impressions du parlement, on épargnera au moins 50 pour 100 sur l'impression même, c'est-à-dire sur la composition et le tirage; le papier coûtera à peu près le même prix en supposant que nous payions par contrat le même prix que nous payons aujourd'hui; mais on fera de cette manière une épargne considérable. Voilà les changements proposés. L'édition quotidienne sera exactement comme elle l'est aujourd'hui, elle sera distribuée de la même manière, et les *Débats* seront sous tous les rapports absolument comme ils le sont aujourd'hui, excepté que le format en sera changé et que chaque député en recevra deux exemplaires au lieu de cinq; avec la recommandation que les sténographes seront employés pendant la vacance, vu qu'ils reçoivent un salaire annuel, au lieu d'être payés seulement pour la session.

M. WHITE (Hastings): Je regrette de ne pouvoir m'accorder avec mon honorable ami qui a proposé cette motion. Je crois que les *Débats* sont devenus un meuble très coûteux, si je puis les appeler ainsi. Ils ont coûté à la Chambre et au pays beaucoup plus qu'ils ne l'indiquent. Je demanderai à n'importe quel député qui faisait partie de cette Chambre, il y a quelques années, avant que les *Débats* fussent établis, combien nous entendions de discours de six heures? Combien de livres de la bibliothèque on lisait? Combien de journaux on citait? Que les honorables députés qui faisaient partie de cette Chambre, avant l'établissement des *Débats*, fassent un retour sur le passé et réfléchissent à ceci. Nous faisons un grand tort aux honorables députés; les longs discours affectent la tête, le cœur et les reins de quelques-uns d'entre eux. Nous n'avons pas le temps de rester ici à écouter les discours de cinq ou six heures, peu importe celui qui les prononce, et nous ne sommes pas disposés à le faire. Je dis que nous avons le droit d'être charitables et de mettre fin à cela. Quelques honorables députés ont lu des livres et dit des paroles qui n'auraient pas dû être prononcées dans cette Chambre contre le caractère privé de certains de leurs collègues, afin de les faire consigner dans les *Débats*, et de là de les répandre dans les journaux de leurs comtés. Il est temps de mettre fin à cela. Si nous devons maintenir les *Débats*, laissons le chef du gouvernement et le chef de l'opposition, et le ministre des finances et l'honorable monsieur qui lui répond, prendre le temps qu'il leur faut; mais après cela, on ne

devrait pas laisser les sténographes rapporter les discours de plus d'une heure.

Il n'y a pas un seul député qui puisse parler pendant une heure sans livres, papiers, documents ou discours écrits. Combien dans cette Chambre y en a-t-il qui puissent faire cela ? Je ne puis en indiquer un seul qui soit capable de parler pendant une heure sans documents. Peu d'hommes peuvent parler pendant plus de quinze minutes sans prendre des documents et les citer, ou sans préparer des discours dans leurs chambres à coucher. Je suis persuadé que la majorité des députés va mettre fin à cela ; je suis convaincu que nous avons la force nécessaire pour faire disparaître les *Débats*. Pourquoi ne le ferions-nous pas ? Ce n'est pas seulement une question de \$50,000. L'honorable député de Cardwell arrange la chose très adroitement. C'est un imprimeur. Il dit que nous allons épargner tant sur l'impression et tant sur la sténographie. On allouera aux sténographes leurs frais de voyage, et nous savons que cela coûte souvent aussi cher d'envoyer un employé d'un département faire un ouvrage que de faire exécuter un ouvrage dans la localité. On n'épargnera pas beaucoup de cette manière. Toutes les questions de dépenses sont très bien arrangées lorsqu'elles sont soumises au parlement. Il n'y a pas que le montant que le peuple a à payer pour les *Débats*, mais il y a aussi le temps que les honorables députés sont obligés de passer ici. Cette Chambre n'est pas composée d'hommes riches à quelques exceptions près, et les députés n'ont pas les moyens de passer cinq mois ici. Leurs affaires et les familles requièrent leur présence chez eux. A moins que le gouvernement et l'opposition ne concluent quelque arrangement relativement à la longueur des débats, je suis convaincu que les *Débats* vont être abolis, sinon nous pouvons passer une motion tendant à abrégier les discours. Ayons de la charité pour ces hommes aux discours longs, insultants et désagréables, discours qui ne sont pas propres à être lus.

Pour ce qui regarde le compte-rendu des discours, je dis que les comptes-rendus faits par le *Mail* et le *Globe*, les discours prononcés dans la législature provinciale d'Ontario, sont dix fois meilleurs que ceux de cette Chambre. Je dis qu'ils sont meilleurs parce qu'ils sont répandus parmi le peuple, et je prétends que les habitants d'Ontario sont mieux renseignés sur les questions qui viennent devant le parlement provincial que sur ce qui se passe au parlement fédéral. Avant l'établissement des *Débats* ces deux journaux donnaient au peuple des comptes-rendus qui étaient lus dans toute la province. Je ne puis parler des autres provinces. J'avoue que ces journaux ne publiaient pas tous les discours lus par les honorables députés ; ils ne reproduisaient pas ce que les députés citaient de livres pris dans la bibliothèque. Ils donnaient la substance des discours prononcés par les honorables messieurs.

J'espère que l'on fera quelque chose. Nous n'avons pas les moyens de passer ici cinq ou six mois de l'année. Sans les *Débats* et les petits troubles regrettables du Nord-Ouest et le fait que le ministre des finances a dû s'absenter nous n'aurions pas passé ici cinq ou six mois, mais nous serions retournés chez nous et nous aurions pu payer nos dettes, et l'intérêt de l'argent que nous devons, et faire face à nos autres obligations. Je dis que nous allons prendre en mains cette question, peu importe si le gouvernement ou si le chef de l'opposition aime cela, et nous allons la régler, nous allons le faire et nous sommes hommes à le faire. Si vous voulez faire disparaître les *Débats* votez contre la motion de l'honorable député de Cardwell ; de cette manière vous réglerez la question, et à la session prochaine nous ne passerons pas cinq mois ici, et vous ne serez pas obligés d'écouter la lecture de discours et de documents. Le *Globe*, le *Mail*, le *Citizen* et le *Free Press* de même que les journaux de Montréal ne pourront se procurer les livres et ils ne reproduiront pas ces citations, et ils ne paieront pas pour les télégraphier, et si ces citations ne paraissent pas le lendemain matin elles ne paraîtront pas trois ou quatre jours

M. WHITE (Hastings)

après. Le chef de l'opposition fournit au *Globe* trois ou quatre discours de six heures par session. J'ai pitié du chef de l'opposition à cause de ces discours, sa santé ne peut pas supporter cela. Je propose que l'on fasse disparaître ce qui est la cause des longs discours.

M. WHITE (Cardwell) : En votant contre cette motion, l'honorable monsieur ne contribuera pas à l'abolition des *Débats* ; il le maintiendra simplement à un prix plus élevé. Le rapport propose de réduire les dépenses. Si l'honorable monsieur désire abolir les *Débats*, il devrait proposer qu'il est inopportun de continuer la publication du compte-rendu officiel des *Débats*.

M. CASEY : Je n'ai pas compris quel est le montant de l'épargne que l'on s'attend à effectuer.

M. WHITE (Cardwell) : J'ai dit que l'on épargnerait environ \$4,000 par le changement de ce format, et une autre somme d'environ \$4,000 par l'emploi des sténographes durant la vacance.

M. CASEY : J'ai compris que l'honorable monsieur avait dit qu'à l'expiration du présent contrat, l'impression des *Débats* coûterait beaucoup moins cher qu'aujourd'hui. A-t-il calculé quelle sera l'épargne ?

M. WHITE (Cardwell) : Mon impression est que l'on épargnera ensuite pour l'impression \$5,000 à \$6,000.

M. CASEY : Une économie très considérable. Je crois dans les circonstances que les *Débats*, même si l'on n'en réduit pas le volume, seront probablement avant longtemps beaucoup moins coûteux qu'ils ne le sont aujourd'hui.

Quant à la proposition de faire des sténographes des employés permanents et d'utiliser leurs services en leur faisant faire des comptes-rendus officiels en dehors du parlement, je suis porté à la croire bonne, parce que nous avons vu dans les comptes publics les sommes énormes qu'ont coûtées les comptes-rendus des travaux de commission, etc., etc., faits par des sténographes du dehors. Il y a eu l'affaire de l'arbitrage relatif à la section B, où plusieurs séances ont été tenues dans cette ville, de sorte que si l'on eut employé les sténographes des débats il n'y aurait pas eu de frais de voyage, et autant que je me rappelle, je crois que la sténographie a coûté dans cette enquête à coûté environ \$8,000. Il devra se présenter d'autres cas de cette nature, et je crois qu'il est probable, de fait il est presque certain que l'on effectuera une épargne considérable pour toute l'année, dans le coût des rapports des arbitrages, etc., etc., si l'on faisait des employés des *Débats* des employés permanents pour toute l'année recevant un salaire, et que l'on peut leur faire faire cet ouvrage sans dépenses additionnelles pour le pays. Je crois que leurs frais de voyage lorsque le travail serait fait en dehors d'Ottawa se réduiraient à peu de chose comparés à ce que l'on paie aujourd'hui à des sténographes du dehors.

Quant à la question du maintien des *Débats* qu'a soulevé l'honorable député de Hastings, j'en dirai quelques mots. Ce monsieur a pris une attitude très prononcée contre les *Débats*, et on ne peut certainement pas l'accuser d'avoir contribué beaucoup à grossir les *Débats* durant cette session, de sorte que nous ne pouvons nous attendre qu'il tienne personnellement beaucoup à ce que les discours prononcés dans cette Chambre soient rapportés correctement. Pour le contraire de cette raison, comme j'ai occupé un espace considérable dans le *Débats* pendant cette session, peut être ferais-je bien de.....

M. WHITE (Hastings) : Entendons-nous ; si vous avez des insinuations à faire, formulez-les ; dites ce que vous avez à dire contre moi.

M. L'ORATEUR : A l'ordre ; à l'ordre.

M. CASEY : L'honorable monsieur doit avoir une conscience très mauvaise, s'il croit voir des insinuations contre lui chaque fois que l'on fait allusion à lui dans la Chambre.

M. WHITE (Hastings) : Parlez clairement ; je ne veux pas de vos insinuations.

M. L'ORATEUR : A l'ordre ; à l'ordre.

M. CASEY : Il faut que l'honorable monsieur observe l'ordre et cesse d'abord ces remarques violentes, et en deuxième lieu je puis lui dire que je n'ai pas fait d'insinuation et qu'il doit avoir une très mauvaise conscience, une mauvaise digestion, ou un foie malade, s'il croit que j'ai fait allusion à lui dans le sens qu'il suppose. Ce que j'ai dit c'est qu'il a si peu contribué à grossir les *Débats* qu'il ne s'intéressait probablement pas beaucoup à la question, et qu'ayant moi-même parlé beaucoup je pouvais être regardé comme étant pour cette raison excessivement favorable aux *Débats*. Cependant, je dois dire que si quelques-uns d'entre nous ont parlé trop longuement, quels que soient nos torts sous ce rapport, je crois que les *Débats* sont une institution dont nous ne pouvons nous passer ; on peut les modifier, et la longueur de nos discours peut être déterminée si vous le voulez ; mais à part cela les *Débats* sont une institution nécessaire.

L'honorable député dit que cela conduit aux longs discours. Je crois qu'il est très malheureux pour ses amis qu'il ait attiré l'attention sur l'habitude de lire les discours, habitude qui devient de plus en plus fréquente, car cette habitude se trouve presque exclusivement de son côté. Je ne me rappelle pas qu'un seul député de ce côté de la Chambre ait lu un discours pendant la session actuelle ; mais nous avons entendu lire, *verbatim*, un discours de trois heures par un ministre de la couronne, qui prenait ce discours feuillet par feuillet dans son chapeau et qui l'envoyait à la salle des *Débats*. Il a continué comme cela jusqu'à ce que nous fusions pétrifiés d'étonnement, et pour parodier les paroles de Goldsmith :

"—Still the wonder grew,
That one small hat could carry all he knew,"

à ce sujet. Cette pratique qui devient plus fréquente, qui n'est pas encore devenue générale, je regrette qu'on l'ait introduite ici, et je crois qu'il est à propos de la décourager. Je suis bien aise que l'honorable monsieur en ait parlé, et j'espère que ce blâme produira son effet. Quant à la longueur des *Débats*, provenant de la longueur du débat relatif au bill concernant le cens électoral, je crois qu'elle est plus imaginaire que réelle. La plupart des extraits qui ont été cités l'ont été aux séances du soir, ou pendant les premières heures de la matinée, alors que les discours manquaient nécessairement de suite, et je ferai remarquer qu'en pareils cas les *Débats* n'ont pas été surchargés par les extraits qui ont été lus, va qu'on n'en a presque pas reproduit dans les *Débats*. Je sais qu'en une certaine occasion, un discours de trois heures a été prononcé, et qu'en retranchant les extraits et en se contentant d'indiquer le volume, ce discours a été réduit à une colonne et demie des *Débats*. Je crois que, dans les circonstances, c'était la meilleure ligne de conduite à suivre ; alors que les extraits étaient trop volumineux, il valait mieux ne pas les mettre dans les *Débats* et empêcher ainsi que le rapport de ce débat fût trop étendu.

La raison pour laquelle nous avons les *Débats* volumineux cette année, c'est le montant énorme de besogne que nous avons eu à expédier, et le fait que la discussion a été plus complète qu'à l'ordinaire. Comme chaque honorable député le sait, nous avons eu l'habitude ici de régler les questions sans discussion suffisante. Les deux partis sont coupables sous ce rapport. Cette année nous avons voulu discuter les questions plus à fond, et la morale de cette longue session est que le gouvernement ne devrait pas nous donner trop de besogne pendant une seule session, et devrait nous le donner autant que possible au commencement de la session, lorsqu'il est possible de discuter les questions à fond. L'expérience ne nous dit pas d'abolir les *Débats*, mais nous conseille d'opérer une révolution dans la manière de conduire les affaires de la Chambre ; que le gouvernement tâche de

nous soumettre la besogne de bonne heure, afin que la discussion puisse avoir lieu à une époque où d'ordinaire nous n'avons rien à faire ; dans ce cas il ne sera pas nécessaire que la session dure plus de trois mois, et les affaires publiques seront discutées à fond.

Je dis qu'il nous est impossible de nous fier aux rapports des journaux qui ne nous donneront pas un rapport complet et impartial de ce qui se dira en cette Chambre. Les journaux d'aucun des deux partis ne rapportent pas même les discours de leurs propres amis d'une façon qui soit un peu complète, excepté dans le cas d'un grand discours qui est spécialement rapporté mot à mot. Je dis que les journaux ne rapporteraient pas suffisamment les débats du parlement, et il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui puisse risquer sa réputation comme homme politique sur la foi d'un rapport comme ceux qui sont ordinairement publiés dans les journaux de parti. Je dis que les journaux ne rapportent pas même au complet les discours des membres de leur parti, et qu'ils rapportent déloyalement ce que disent leurs adversaires, et il est tout aussi important d'avoir un rapport autorisé de qui se dit en cette Chambre que d'avoir un rapport de ce que l'on y fait. C'est là une considération qui s'applique à chaque membre de cette Chambre, et s'il s'applique à de simples députés il s'applique avec encore plus de raison aux membres du gouvernement et aux chefs de parti en général, dont les paroles doivent être inscrites dans un rapport autorisé afin que leur position puisse être connue et afin qu'on puisse leur demander compte de ce qu'ils disent. Pour toutes ces raisons je suis d'avis, comme je l'ai toujours été, que nous devons avoir les *Débats*. La question de leur administration économique est tout à fait différente ; c'est là une question pour le comité des impressions, et cette année il a certainement fait preuve de son désir d'effectuer des économies. Mais je dois m'opposer à ce que le nombre d'exemplaires donnés jusqu'ici aux députés soit réduit. Je ne crois pas du tout que ce soit trop de cinq exemplaires pour aucun député. Je crois que chaque membre de cette Chambre est convaincu qu'il peut facilement disposer des cinq exemplaires—qu'il y a au moins dans chaque collège électoral du Canada quatre personnes occupant des positions assez importantes et suffisamment versées dans la connaissance des questions politiques pour mériter de recevoir un rapport complet de ce qui se fait en cette Chambre. Si nous ne recevons que deux exemplaires, nous ne pouvons en donner qu'un seul exemplaire à un ami, et c'est une allocation mesquine. Je regrette aussi que l'on ait mis de côté la proposition ayant pour but de donner des exemplaires reliés aux journaux. Je crois que l'économie pourrait être pratiquée dans un autre sens, et il serait très commode pour les journaux de les recevoir. Pour toutes ces raisons, tout en approuvant l'une des propositions du comité des impressions, je dois m'opposer à celles dont j'ai parlé, et je m'oppose absolument à l'abolition des *Débats*.

M. WOOD (Brockville) : Le résultat de la session actuelle m'a convaincu que les *Débats* sont dans tous les cas une gratification très dispendieuse pour un grand nombre de membres de cette Chambre. Je suis l'un de ceux qui croient que presque toutes les questions peuvent être bien exposées en une heure ou une heure et demie ; cependant nous avons été témoins pendant la session actuelle d'un spectacle offert par d'honorables membres de cette Chambre qui nous ont retenus pendant deux heures et jusqu'à sept et huit heures pour discuter des questions qui dans l'opinion de tout homme raisonnable auraient pu être discutées et réglées en bien moins de temps. Ce n'est pas seulement que nous soyons obligés de mettre dans les estimations une forte somme d'argent pour la publication des *Débats*, mais la longueur du temps pendant lequel la session s'est prolongée grâce à l'existence des *Débats* et à cause du fait que les honorables députés voulaient voir leurs longs discours et les longs extraits qu'ils ont lus, reproduits dans les *Débats*, est une raison beaucoup

plus sérieuse que la simple question des dépenses, et constitue un inconvénient sérieux pour les honorables membres de cette Chambre qui ont quelque chose à faire chez eux. Je suis prêt à admettre qu'à l'avenir les *Débats* seront un document précieux pour se renseigner, vu qu'il contiendra un rapport de la législation de ce pays et des choses très utiles pour les générations futures; mais M. l'Orateur, il nous faut légiférer pour le présent aussi bien que pour l'avenir, et j'ai toute confiance que dans la presse du pays, les discours des honorables députés qui vaudront la peine d'être rapportés seront rapportés avec sincérité et avec exactitude. Sans ajouter rien de plus, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Cochrane :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les mots suivants: "la publication des *Débats* soit désormais discontinuée.

Sir HECTOR LANGEVIN: Lorsque mon honorable ami de Brockville s'est levé je me levais pour faire une motion, afin de suggérer à mon honorable ami de Hastings (M. White) de ne pas s'opposer maintenant à cette motion pour la raison suivante: Nous ne savons pas ce qui sera décidé par la Chambre, et, si les *Débats* doivent être maintenus, il vaut mieux adopter ce rapport, vu que son but est de réduire les dépenses,—puis sur le second ordre du jour—la prise de nouveau en considération de la résolution n° 37, rapportée du comité des subsides, qui est le crédit affecté aux *Débats* pour l'année prochaine—la motion de mon honorable ami pourra être proposée individuellement. D'après ce que j'ai vu de l'augmentation du volume des *Débats* d'année en année et principalement l'immense édition que nous allons avoir cette année, je dois dire que je ne suis pas en faveur du maintien des *Débats*. Je crois que c'est une dépense dont le pays pourrait se dispenser avec profit. Si nous continuons comme nous l'avons fait pendant la session actuelle, nous aurons avant peu une nouvelle bibliothèque. Cette année je ne sais pas combien de volumes nous allons avoir, et la dépense est très forte. Je ne dirai pas un mot des discours qui ont été prononcés en cette Chambre; nous devons supposer que les discours des honorables députés méritent d'être rapportés, mais je suis sûr que le peuple croira que si nous n'avions pas les *Débats* les sessions ne seraient pas si longues et il n'y aurait pas un aussi grand nombre de discours. En conséquence, je recommanderais à mon honorable ami de Brockville de remettre sa motion jusqu'à ce que nous arrivions au vote du crédit pour l'année prochaine, car même si nous rejetons ce rapport, il restera encore le crédit à voter.

M. ROBERTSON (Hastings): L'honorable député de Cardwell voudra-t-il donner à la Chambre une idée approximative des dépenses des *Débats*, y compris les salaires, pendant la présente session.

M. MITCHELL: J'ai écouté les remarques de l'honorable ministre des travaux publics à l'adresse de l'honorable député de Brockville (M. Wood), et je dois dire que je les désapprouve pour deux raisons. L'honorable ministre dit que si cette motion est retirée et si la motion primitive pour adopter le rapport du comité est adoptée, cela réduira les dépenses; mais il ne voit pas que si la motion de l'honorable député de Brockville est adoptée, il n'y aura aucune nécessité pour la motion du président du comité. Cela le fera disparaître. Ne voit-il pas qu'il place dans une fausse position les adhérents de l'honorable député qui siège derrière lui? Si l'amendement est retiré, et si la motion de l'honorable député de Cardwell est adoptée, la Chambre se trouvera virtuellement à appuyer le maintien des *Débats*. Il y a plus: si les conseils donnés par l'honorable ministre des travaux publics au député de Brockville à l'effet qu'il devrait proposer l'abolition des *Débats* comme amendement au crédit en comité des subsides sont suivis, dans quelle position place-t-il ses adhérents? Ils seront obligés de voter contre la proposition demandant que la

M. Wood (Brockville)

Chambre se forme en comité des subsides, ce qui serait virtuellement un vote de non confiance dans l'administration. Dans tous les cas ce n'est pas aborder franchement la question. J'aime la motion de l'honorable député de Brockville. Je n'exprime aucune opinion quant à l'attitude que je vais prendre sur cette question, mais c'est la manière franche et honnête d'aborder la question.

Maintenant, je vais dire un mot du personnel des *Débats*. Je dois leur rendre cette justice de dire, qu'en ce qui concerne mes propres discours, jamais à l'exception d'une seule fois, je n'ai été obligé d'attirer l'attention sur une inexactitude. Je crois que le travail est bien fait, et s'il nous faut avoir des *Débats*, je doute beaucoup que nous puissions trouver un personnel plus compétent que celui que nous employons aujourd'hui; mais nous savons que les volumes ont grossi dans une proportion énorme à cause du temps employé par les honorables membres de la gauche, et à quelques exceptions près, par les membres de la droite aussi. Les honorables députés peuvent rire, mais je crois qu'ils admettront que les trois quarts de la session ont été consacrés aux longs discours. Je parle des hommes de six heures. Je vois que l'un d'entre eux est sorti. Je dois dire que je crois que les *Débats* ont prolongé la session d'au moins deux mois, et si ces longues sessions doivent se répéter—parce que d'un côté le gouvernement n'est pas prêt à soumettre ses mesures et que de l'autre l'opposition est décidée à les retarder lorsqu'il les présente, nous avons prolongé cette session au point qu'elle dure depuis près de six mois, et je suppose qu'elle aura duré six mois avant que nous puissions terminer nos travaux. Les honorables députés parlent d'ajourner samedi. Du train dont vont les affaires je suis sous l'impression que nous ne pourrions nous en aller avant la huitaine à compter de samedi—combien d'entre les honorables députés qui m'écoutent voudront revenir ici comme représentants du peuple si le précédent créé cette année doit être suivi dans les années à venir? Si nous pouvons faire venir des députés ici dans de telles circonstances, et nous savons qu'elle en est la cause—et l'une des causes est le fait que les honorables députés aiment tant à se voir imprimés dans les *Débats* qu'ils consacrent des heures et des heures entières à préparer leurs discours et à les prononcer; au lieu d'exprimer brièvement et clairement leurs opinions, ils nous donnent des essais et des longs extraits qui sont imprimés dans les *Débats*, puis les discours sont publiés en brochures et distribués pour servir aux luttes électorales.

M. SPROULE: Cela aide aux journaux.

M. MITCHELL: Si l'honorable député publiait un journal quotidien il verrait que le prolongement de la session affecterait son gousset peut-être au montant de plusieurs milliers de dollars, et je sens cela dans mon propre gousset. Si nous voyons un mal en cela nous devrions y remédier. Il y a eu pendant cette session un mal évident auquel nous devrions porter remède. On devrait prendre des moyens pour engager les députés à faire moins de discours, de présenter leurs raisons d'une façon pratique, et à ne pas parler pendant des heures dans le but de remplir des pages et des pages des *Débats* pour envoyer leurs discours à leurs commettants.

M. LANDERKIN: L'honorable député voudra-t-il nous dire qui a lu des essais en cette Chambre? Un seul essai a été lu en cette chambre pendant la session.

M. MITCHELL: Deux essais ont été lus durant la présente session.

M. LANDERKIN: Je n'en ai entendu qu'un seul.

M. MITCHELL: Il y en a eu un de chaque côté de la chambre. Il y a des discours futiles et longs émaillés d'extraits de livres et de journaux, et des discours préparés dans l'unique but de prolonger la discussion; le mal existe des deux côtés et nous devrions y remédier. Je regrette de

dire que je voterai pour l'abolition des *Débats*, mais je ne vois pas que l'on puisse faire autre chose, et j'espère que l'honorable député de Brockville (M. Wood) s'en tiendra à sa résolution afin de connaître le sentiment de la Chambre sur cette question.

M. MILLS: Je ne partage pas les opinions exprimées dans la résolution de l'honorable député de Brockville (M. Wood) et je n'admets pas non plus l'exactitude des vues exprimées par l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell). Les rapports officiels des *Débats* de cette Chambre sont publiés depuis huit à dix ans, et le même motif qui a influencé les honorables députés pendant la présente session, les a déjà influencés auparavant, et si les *Débats* ont fait prolonger la session cette année, ils ont eu le même effet durant les sessions précédentes. Cela n'explique pas la longueur de cette session. Cela n'a eu absolument rien à faire avec la durée de la session. Je nie formellement qu'un nombre un tant soit peu considérable d'honorables députés—et je doute qu'un seul membre de la Chambre ait fait un discours plus long qu'il n'aurait fait si les *Débats* n'eussent été publiés.

Si la session a été prolongée de deux mois par le fait de la publication des *Débats*, comment se fait-il que cet effet n'ait pas été produit pendant les années précédentes. Nous avons eu une session de dix semaines. Comment se fait-il que nous ayons eu cette année une session près de trois fois plus longue. Ce n'est pas parce que nous avons les *Débats*, parce que nous les avions auparavant. C'est à cause de la nature des mesures présentées par le gouvernement et de l'époque à laquelle elles ont été soumises. Nous étions ici depuis près de dix semaines avant que les mesures du gouvernement n'eussent été présentées. La date à laquelle le parlement aurait dû s'ajourner est celle à laquelle le gouvernement a déposé ses mesures sur le bureau de la Chambre. Je dis que ce sont les honorables ministres qui sont responsables de la longueur de la session, et non la publication officielle des *Débats*. La seule mesure introduite pendant cette session et qui a entraîné de longs débats a été le bill concernant le cens électoral. Je crois qu'il s'est écoulé dix semaines entre le temps où le comité a levé sa séance jusqu'à ce que nous nous soyons formés de nouveau en comité des subsides. La Chambre a siégé de jour en jour pour étudier la mesure. Pourquoi cette discussion a-t-elle été si longue. C'était parce que le gouvernement s'efforçait de nous imposer cette mesure, avant qu'il y eût eu occasion de la soumettre au pays. Nous avons signalé dans le temps les objections auxquelles cette mesure donnait lieu; que l'opinion publique n'avait pas été consultée; que la ligne de conduite adoptée par le gouvernement relativement à cette mesure était inconstitutionnelle et arbitraire, qu'elle sapait par la base le gouvernement du pays, et cependant on a persisté à vouloir nous la faire adopter. Nous n'avons eu aucune occasion, on nous a refusé toute occasion d'informer nos commettants et de leur expliquer cette mesure. Nous n'avons aucun moyen de renseigner le pays, si ce n'est indirectement, en discutant la mesure de jour en jour dans la Chambre. Le temps pris par le gouvernement pour étudier cette mesure était suffisant pour lui permettre d'expédier toute la besogne de la session, s'il l'avait voulu, mais il n'était pas prêt. Il tenait à prolonger le débat, et lorsque le débat a été terminé nous avons vu la Chambre s'ajourner de nouveau à maintes reprises, parce que le gouvernement n'avait pas conclu avec le chemin de fer du Pacifique canadien, avec lequel il devait traiter, ou qu'il cherchait à se concilier, ou quelque autre compagnie dont il recherche l'appui en dehors de cette Chambre. Voilà ce qui a causé la longueur de la session.

Les honorables ministres veulent rejeter la responsabilité sur les honorables députés et disent que c'est parce que les députés veulent que leurs discours soient publiés dans les *Débats*. Je ne crois pas que cela soit exact. C'est calom-

nier les membres de cette Chambre, mais je dis qu'il est important qu'il y ait un rapport officiel des débats.

Quelques DÉPUTÉS: Non.

M. MILLS: Les honorables députés disent "Non," mais j'appellerai leur attention sur la manière dont les débats sont rapportés par les journaux conservateurs. Je constate que le *Mail* de Toronto m'a attribué des remarques que je n'avais jamais faites relativement aux droits d'accise. Le *Mail* de Toronto me fait dire:

L'honorable David Mills dit qu'il n'y avait pas de raisons suffisantes pour imposer un fardeau additionnel au peuple en élevant les droits sur le whisky. Il est évident pour lui que les distillateurs prenant des entrepôts une quantité extraordinaire de liqueurs, ils doivent avoir été informés d'avance de l'intention du gouvernement d'augmenter l'impôt.

Je n'ai jamais dit rien de semblable. Cependant, je vois que le *Mail* répète cela deux ou trois fois, et que plusieurs journaux *tories* l'ont reproduit; et je trouve l'article suivant dans le *Witness* de Montréal, lequel article est basé sur ce rapport, qui me prête des paroles que je n'ai jamais prononcées:

L'honorable David Mills, si le rapport de son discours est exact, devra être ajouté à la liste des personnes indignes de représenter un collège électoral canadien, bien qu'il ait voté, sur la question de la loi Scott, pour prohiber la vente de la bière et du vin. Il faut qu'il ait fait cela, comme disait M. Goldwin Smith, "sous la pression des fanatiques de sa circonscription," ou différant d'opinion avec M. Smith, il croit que le whisky est un breuvage plus sain, dont la consommation devrait être encouragée. Il est allé jusqu'à se plaindre de l'augmentation du fardeau que l'impôt sur les alcools ferait peser sur le peuple. Pauvre peuple! privé de son whisky. Nous avons constamment entendu parler dernièrement de l'intempérance des tempérants. D'après M. Mills, sir John Macdonald lui-même est un réformateur intempérant, qui va beaucoup trop loin lorsqu'il augmente les droits sur le whisky du pauvre peuple. Nous souhaitons la bienvenue à sir John dans les rangs des fanatiques.

Ici vous avez un discours fabriqué, des paroles que je n'ai jamais prononcées me sont attribuées; le rapport répété deux ou trois fois dans le *Mail* et reproduit dans plusieurs journaux *tories*, puis un article basé sur ce compte-rendu dans un autre journal, qui semble croire que le compte-rendu est exact. Je n'ai pas le moindre doute que l'on prétendrait, malgré mes dénégations, que j'ai prononcé ces paroles, si nous n'avions pas un compte-rendu officiel qui démontre que pareil langage n'a pas été employé. Nous comprenons pourquoi les honorables membres de la droite tiennent tant à se débarrasser des *Débats*. L'honorable député a attaqué l'honorable député de Durham-Ouest parce qu'il a pris six heures à discuter les griefs des Métis du Nord-Ouest. L'honorable député oublie que M. Burke a pris onze jours à discuter les griefs du peuple de l'Inde. Il n'y avait là rien d'inconvenant? Pourquoi a-t-il pris tant de temps? A cause du grand nombre de documents qu'il lui fallait citer pour prouver les accusations portées contre Warren Hastings. Mon honorable ami, vu le manque de renseignements fournis par le gouvernement à la Chambre, a jugé nécessaire de citer un certain nombre de documents dans le but de prouver les accusations qu'il avait portées contre le gouvernement. Il n'y a pas un mot, dans la motion faite par mon ami en cette Chambre, qui n'ait pas été prouvé par les témoignages qu'il a produits. Comment les honorables députés ont-ils réfuté cette accusation? D'abord en parlant, en s'écartant de la question, en attaquant un gouvernement dont ils n'ont pas réprouvé la conduite lorsqu'il était au pouvoir et maintenant en blâmant mon honorable ami d'avoir fait un long discours. Nous savons tous pourquoi les honorables députés ont fait cela. Il n'y a pas d'autres preuves du contraire, et le pays n'aura aucune difficulté à comprendre pourquoi cette motion a été présentée et pourquoi mon honorable ami de Durham-Ouest (M. Blake) a été attaqué par les membres de la droite, à cause du discours qu'il a fait sur la question du Nord-Ouest.

Sir JOHN A. MACDONALD: Vraiment, M. l'Orateur, il faut que l'ordre soit maintenu et que vous n'écoutez pas évidemment lorsque l'honorable député se servait d'un langage irrégulier. Il a cité un débat antérieur et a tenté d'imputer

aux honorables députés des motifs concernant ce droit. L'honorable député n'a pas le droit de faire de cette question une question de parti. Il ne sait pas, par exemple, quelle est la ligne de conduite que je vais adopter relativement à cette question, cela n'a rien à faire avec le débat dont parle l'honorable député, mais il est simplement question de savoir si nous aurons les *Débats* ou non. Cela n'a rien à faire aux questions politiques qui ont été soulevées en cette Chambre.

M. MILLS : M. le Président—

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre.

M. PATERSON (Brant) : Je désire dire quelques mots sur la question soumise à la Chambre. Je remarque qu'il y a en cette Chambre un sentiment très prononcé en faveur de la motion de l'honorable député de Brockville (M. Wood). Je crois que ce sentiment est trop apparent, et je le regrette quelque peu, car je suis l'un de ceux qui, depuis le jour où les comptes-rendus officiels ont été adoptés en cette Chambre, ont été en faveur de ce système. Nous avons guidé nos pas et nous avons surmonté les difficultés inhérentes à l'inauguration d'un nouveau système dans presque toute, chose et nous avons presque atteint la perfection de ce qui concerne la publication des *Débats* de cette Chambre.

M. FARROW : Voyez donc comme c'est volumineux.

M. PATERSON (Brant) : Cela ne contredit en rien ce que je viens de dire; quo nous en sommes presque arrivés à la perfection en ce qui concerne les *Débats*, rapports qui nous sont fournis quand nous en avons besoin et dans le délai convenu. Nous avons vu le temps où les *Débats* nous étaient livrés deux ou trois semaines après que les discours eussent été prononcés, alors qu'ils étaient inutiles au point de vue pratique. Le comité des *Débats* me paraît avoir dirigé ses efforts dans le but de rendre les rapports officiels complets et il a réussi à le faire; et il a réussi à nous assurer les services d'un personnel d'hommes qui sont tellement compétents à remplir les devoirs qui leur incombent qu'il est douteux qu'on puisse trouver leurs égaux. Si nous adoptions la motion de l'honorable député de Brockville (M. Wood) nous commettrions une grave injustice envers un personnel très compétent d'hommes qui sont, si je comprends bien, des officiers permanents de cette Chambre, et nous pourrions ainsi, les disperser inconsidérément de cette manière; on pourrait ainsi les congédier subitement sans avis préalable; huit ou neuf officiers permanents de cette Chambre pourraient être traités de cette manière sans aucun avertissement, mais je suis convaincu que si la motion de l'honorable député de Brockville est adoptée; si ces messieurs sont dispersés, il ne se passera pas plus d'une session où avant que l'on ne décide presque à l'unanimité, je crois, que nous aurons encore un système de rapports officiels des débats, et qu'il nous faudra surmonter de nouveau toutes les difficultés pour trouver un personnel, et je suis convaincu qu'en acceptant cette motion nous commettrions une erreur grave.

Lorsque j'étais un nouveau membre de cette Chambre, lorsqu'on a commencé à publier les débats, j'ai appuyé la proposition à cette époque, surtout pour la raison suivante: que j'ai remarqué que les journaux n'avaient pas un nombre de reporters suffisant pour donner un compte rendu complet des débats. J'ai remarqué, ce que personne ne pouvait manquer de remarquer, que la presse donnait la priorité aux discours des membres du gouvernement et des chefs de l'opposition, comme on pouvait le supposer; mais le grand nombre de députés qui siégeaient en arrière des chefs n'avaient pas du tout l'avantage de voir leurs discours reproduits, ou si ces discours étaient rapportés, les rapports étaient nécessairement très abrégés, et qu'en conséquence ces abréviations souvent faisaient dire à un député le contraire de ce qu'il avait dit. On comprendra facilement que lorsque l'on résume à ce point, il est impossible de donner le sens et la portée d'un discours. Je croyais alors que quelque humble que fût la position des membres qui avaient été élus, s'ils

Sir JOHN A. MACDONALD

jugaient à propos de parler sur quelque sujet, il pouvait se faire qu'ils étaient tout aussi bien renseignés sur ces questions que les chefs mêmes des deux partis. Ils pouvaient parler sur une question locale, et leurs paroles étaient dignes de figurer dans le compte-rendu de façon à ce qu'on pût les consulter. Tout en croyant cela quand à ce qui concerne les nouveaux députés, je pensais aussi que les discours des hommes d'Etat du Canada, des hommes auxquels incombaient le devoir de conduire les affaires de ce pays grand et progressif, et que les discours de leurs adversaires, qui les surveillent et les critiquent, devraient être consignés dans les archives, afin que la postérité puisse lire ce qui s'est dit au parlement et que l'histoire du Canada puisse être compilée de cette manière. Je n'ai pas changé d'opinion depuis. Je reconnais qu'il existe du mécontentement sérieux chez quelques-uns parce que nous avons été retenus ici pendant si longtemps. Je ne ferais que produire de l'acrimonie si je disais ce que je considère comme étant la cause de ces délais. Le premier ministre a déclaré que ce n'est pas un sujet de discussion, que ceci n'est pas une question de parti, mais que nous la discutons au mérite. Mais je dirai ceci; sans exciter aucun ressentiment et sans m'écarter de la question, que mon opinion bien arrêtée est—et je n'hésite pas à le dire—que l'existence des *Débats* n'a pas plus contribué à prolonger la session qu'aucune chose que l'honorable député pourrait mentionner. Je suis d'avis que les *Débats* ne contribuent pas du tout à faire prononcer de longs discours aux députés. Si je puis parler d'après mes propres sentiments—et en ce faisant on ne risque pas de mal interpréter les sentiments des autres—mon opinion est que s'il y a une chose qui puisse plus que toute autre porter un homme public à soigner les discours qu'il prononce en parlement, c'est le fait que ses paroles sont rapportées par des hommes qui sont chargés de ces rapports et qui remplissent leur devoir impartialement. Mon opinion est radicalement opposée à celle de ceux qui ont dit que les *Débats* prolongent les discours, et ma conviction intime est que cela produit un effet tout contraire.

M. TASSE : M. l'Orateur, je dois dire que je partage entièrement, — ce qui m'arrive rarement, — les vues exprimées par l'honorable député qui vient de porter la parole (M. Paterson, de Brant). Je suis d'opinion que si la Chambre, dans sa sagesse, décide d'abolir les *Débats*, une session ne se passera pas sans qu'elle les rétablisse de nouveau. Cela est déjà arrivé, du reste. On se rappelle que les *Débats* a été aboli, tout le personnel dispersé, et à la session suivante le parlement le rétablissait. Si je suis de l'opinion de l'honorable député de Brant (M. Paterson), je dois, par conséquent, regretter les observations faites par l'honorable ministre des travaux publics, lequel s'est prononcé en faveur de l'abolition du *Hansard*. Je suis d'accord, cependant, avec lui, sur plus d'un point, et entr'autres sur le fait que le coût de la publication a considérablement augmenté, depuis 1875, époque où nous en avons commencé la publication, ainsi que le démontre le tableau suivant :

En 1875.....	\$12,000
1876.....	11,280
1877.....	15,358
1878.....	19,007
1879.....	19,130
1880.....	16,286
1881.....	24,099
1882.....	26,126
1883.....	28,494
1884.....	38,114

Je ne connais pas le chiffre pour la présente année, mais je suppose que la dépense sera beaucoup plus forte qu'elle ne l'était l'année dernière. Et sur ce point, je suis parfaitement de l'opinion de l'honorable ministre des travaux publics, les dépenses par le passé pour la publication du *Hansard* ont été trop élevées et même excessives. Mais, de ce que les dépenses sont trop fortes, il ne s'en suit pas que

l'on doive par là détruire une institution, qui, en elle-même, est utile au pays et au parlement. Je crois qu'au lieu de la détruire, nous devrions, au contraire, essayer d'amender, d'améliorer et de perfectionner le système suivi jusqu'à présent. Le rapport présenté par le comité des *Débats* est un pas important dans le sens d'une saine et bonne économie. D'après les chiffres donnés par l'honorable président de ce comité, il y aura, dès l'année prochaine, une réduction probable dans les dépenses, d'abord dans l'impression des *Débats*, ensuite, par l'emploi des rapporteurs comme sténographes devant les cours, et enfin par la réduction du nombre d'exemplaires donnés à chaque député, il y aura, dis-je, une économie d'environ \$13,000 par an. Cette réduction est très considérable, et je crois que la Chambre, au lieu d'adopter la motion de l'honorable député de Brockville (M. Wood), devrait plutôt adopter unanimement le rapport du comité des *Débats*.

M. l'Orateur, je crois que nous pourrions faire une économie additionnelle à celle qui est suggérée par le comité, et cette économie est indiquée dans la proposition que je vais faire à la Chambre. Je crois, qu'au lieu de rapporter *verbatim* les discussions qui ont lieu quand la Chambre siège en comité général sur les bills, on devrait les rapporter d'une façon analytique et succincte. S'il en était ainsi, le *Hansard* de cette année serait dégrossi considérablement. Il est bien vrai que l'on perdrait une grande partie des flots d'éloquence qui ont coulé de l'autre côté de la Chambre durant le fameux débat concernant la franchise électorale; mais je crois que la Chambre ferait ce sacrifice volontiers, et je crois même, que les honorables députés de la gauche, après être retournés chez eux, lorsqu'ils auront l'occasion de lire leurs discours, le feraient également; car je constate que l'opposition a fait un véritable abus d'éloquence depuis le commencement de la session; et le plus grand coupable c'est l'honorable chef de l'opposition. Je constate que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a couvert à lui seul 253 pages du *Hansard*.

M. LAURIER: Y a-t-il un mot de trop ?

M. TASSE: Nous discuterons cela une autre fois. Le deuxième grand coupable est l'honorable député de Bothwell (M. Mills), qui occupe 134 pages. Le troisième est l'honorable député de Huron (M. Cameron), qui a produit 119 pages. Le quatrième est l'honorable député de Elgin-Ouest (M. Casey), qui compte 98 pages. C'est-à-dire que l'éloquence de ces messieurs nous vaudrait plusieurs volumes in-8o s'ils étaient publiés sous cette forme.

Par la proposition que je fais à cette honorable Chambre, si elle est adoptée, et si elle avait été adoptée précédemment, une grande partie des discours qui ont été prononcés de l'autre côté de la Chambre auraient été analysés, et par conséquent une grande partie des dépenses énormes causées cette année par la publication du *Hansard* se trouverait par là même supprimée.

En troisième lieu, je crois qu'il est injuste d'avoir tous les ans un débat sur la question de savoir si nous devons continuer cette publication ou non. Je crois que c'est un procédé injuste pour les sténographes, les traducteurs et leurs assistants, qui, jusqu'à présent, ont prouvé qu'ils savaient remplir leurs devoirs d'une façon éminemment utile et laborieuse. Tous les ans ces employés ont l'épée de Damoclès suspendue sur leurs têtes.

M. l'Orateur, le principe de la publication des débats ayant été adopté depuis 1875, et ayant été ratifié par le présent parlement, il me semble qu'au lieu d'abolir le *Hansard*, nous devrions l'amender et le rendre plus parfait dans le sens proposé par le comité du *Hansard*.

Pour donner suite à la proposition que j'ai énoncée, j'ai l'honneur de proposer comme sous-amendement:—

Que tous les mots après "que" soient retranchés, et que ce qui suit soit substitué à la motion principale: cette Chambre est d'opinion que

l'on devrait se dispenser de publier *in extenso* le compte-rendu des débats qui ont lieu en comité général sur les projets de loi, et se borner à donner un rapport analytique ou résumé succinct de ces débats.

M. SPROULE: Tout en partageant une bonne partie des opinions exprimées par les honorables députés qui prétendent que les *Débats* ont contribué pour beaucoup à prolonger la session et à nous forcer à écouter des discours longs et fatigants, je dois dire que je ne partage pas l'opinion de ceux qui désirent voir les *Débats* abolis. Il y a sept ans, lorsque le système en question a été discuté en cette Chambre, j'étais en faveur, et j'étais en faveur de cela pour les raisons qui ont été exprimées ici aujourd'hui, et particulièrement celles qui ont été mentionnées par l'honorable député de Brant (M. Paterson). J'ai constaté que les journaux avaient l'habitude de rapporter au long les discours des membres éminents de cette Chambre, tandis que les discours de la grande majorité des députés ordinaires de la Chambre étaient réduits à quelques lignes qui ne donnaient pas du tout une idée intelligible de leurs opinions publiques du jour. Si des abus se sont glissés dans ce système je crois que nous devrions tâcher d'y remédier. Je partage l'opinion de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) et de l'honorable député de Brant, lorsqu'ils disent que le personnel que nous avons actuellement en cette Chambre a été amélioré d'année en année au point qu'il est maintenant aussi près de la perfection que nous pouvons le désirer. Je dois dire que les comptes-rendus de cette longue session font honneur au personnel des *Débats*. Je dois dire aussi que je crois qu'il est important que nous ayons un rapport officiel des débats et des délibérations de cette Chambre, que les futurs législateurs du pays pourront consulter avec avantage. Il sera aussi utile dans ce sens qu'il exprime exactement les opinions exprimées par les honorables députés en cette Chambre et que son authenticité ne peut être niée. Il sera utile pour indiquer les opinions des députés sur certaines mesures qui sont adoptées en cette Chambre, et il y aura nécessité presque absolue de le consulter à l'avenir pour découvrir l'interprétation des articles des divers actes et des diverses mesures qui auront été adoptés. Pour ces raisons, je suis encore en faveur des *Débats*; je crois que si la proposition de l'honorable député de Cardwell (M. White) est adoptée; si l'on réduit le nombre des volumes reliés qui sont donnés aux membres de cette Chambre, et si les dépenses sont diminuées de diverses autres manières, nous aurons fait beaucoup pour remédier à grand nombre d'abus dont on se plaint et à réduire le coût des *Débats*. De plus si ces sténographes sont employés pendant les vacances du parlement, à faire les rapports des cours, rapports pour lesquels nous sommes actuellement obligés de payer des sommes considérables, nous épargnerons une dépense considérable au pays ainsi que les autres moyens suggérés par le rapport. Pour ces raisons, je dois dire que je suis encore en faveur de la continuation des *Débats*, quitte à adopter les amendements propres à réduire les dépenses et à nous permettre de continuer la publication d'un rapport officiel authentique. Je crois que l'on pourrait en dire beaucoup au sujet des longs discours et des longues sessions, mais il n'y a pas de raison pour que nous n'adoptions pas quelque plan qui obligerait les députés à faire des discours moins longs en cette Chambre, et lorsque cela sera fait, je crois que la longueur de la session sera diminuée et que le succès du système actuel sera assuré.

M. WOOD (Westmoreland): Je suis opposé à l'amendement proposé par l'honorable député d'Ottawa (M. Tassé) et aussi à l'amendement qui a d'abord été proposé par mon honorable ami de Brockville (M. Wood). Je sens qu'il est de la plus haute importance que nous ayons un rapport officiel des débats et des délibérations de cette Chambre. Ces discussions renferment une quantité très considérable de renseignements précieux à la fois utiles pour nous et pour le pays. Un grand nombre de ces discours sont le

résultat d'études, de réflexions et de préparatifs qui ont duré des journées, des semaines et des mois mêmes. Plusieurs des discours que j'ai eu le plaisir d'entendre ici contiennent une exposition suivie de faits et d'événements importants qui se déroulent de notre temps ou qui ont eu lieu dans le passé. Ces discours sont remplis de faits intéressants et ont beaucoup de valeur historique. Puis, M. l'Orateur, nous trouvons dans une autre classe de discours que nous entendons ici l'étude du résultat de la législation antérieure. Les divers programmes adoptés à différentes époques, par divers gouvernements et dans divers pays, leur influence sur la société, sur les mœurs publiques, sur le commerce et les manufactures, sur la prospérité générale des divers pays qu'ils affectent sont tous analysés et comparés avec soin. Cette quantité considérable de renseignements nous sont fournis par les discours qui sont prononcés dans cette Chambre, et le tout est arrangé dans la forme la plus commode possible, tant pour l'usage immédiat que pour être consulté plus tard. Je suis convaincu que ce travail considérable ne devrait pas être perdu et que nous devrions le conserver avec soin. D'ailleurs, il ne faut pas oublier qu'une grande partie de nos débats offre un intérêt additionnel, vu la haute position et la réputation de ceux qui y prennent part. Nous sommes heureux de savoir que nous avons en cette Chambre des hommes doués des plus belles intelligences, du jugement le plus sûr que l'on puisse trouver dans ce pays. Une partie considérable des discours prononcés ici, du moins pendant les sessions ordinaires, sont faits par des hommes qui sont les chefs de l'opinion publique en ce pays, et dont les vues servent à élaborer les programmes qui devront influencer ses futures destinées. Ce sont là les hommes qui font l'histoire du Canada. Dans quelques années, lorsque nous serons disparus de la scène, l'historien de l'avenir passera en revue ce qui a été dit et ce qui a été fait. Je suis convaincu que nous devons à ceux qui après nous écriront et liront l'histoire du pays, de leur laisser non seulement le résultat de nos délibérations ici, qui se trouveront dans les statuts, mais encore les causes qui ont produit ces résultats, afin qu'ils puissent connaître les raisons et les motifs qui nous ont influencés, et l'objet que nous voulions atteindre au moyen de la législation.

Et ce but important peut être atteint. Nous ne pouvons leur donner ce renseignement qu'en leur léguant un procès-verbal authentique des débats qui ont lieu en cette Chambre. On a parlé du coût des *Débats*. Je conviens que le montant du coût paraît élevé, mais je considère que cela est une question d'importance secondaire. Je consens volontiers à ce que le coût des *Débats* soit réduit autant qu'il est possible de le faire, tout en conservant un rapport fidèle et véridique des débats. Si cela est nécessaire dans l'intérêt de l'économie, je consentirais volontiers à ce que l'édition quotidienne soit supprimée. J'appuierai volontiers le rapport soumis par l'honorable député de Cardwell (M. White), à l'effet de réduire à deux le nombre de volumes reliés que nous recevons. Mais je suis convaincu de ceci : nous avons déjà dépensé un montant considérable pour établir une bibliothèque parlementaire, et je ne sache pas que la sagesse de cette allocation ait jamais été révoquée en doute. Nous votons chaque année des sommes très considérables pour entretenir cette bibliothèque, l'enrichir et la perfectionner autant que possible. Je considère que les *Débats* sont à peu près l'ouvrage le plus utile et le plus précieux que la bibliothèque contienne, et je ne crois pas qu'aucune bibliothèque publique en Canada, surtout une bibliothèque parlementaire, puisse être considérée comme complète sans cet ouvrage.

On dit encore que les discours les plus importants, ceux qui sont réellement précieux, seront imprimés par les journaux et publiés en brochure, ce qui permettra de les conserver. Nul doute qu'ils le seraient, mais ainsi publiés ils seraient inutiles aux membres de cette Chambre. Ils ne seraient ni classifiés ni munis d'un index pour référence. Les comptes rendus ne seraient pas authentiques, il s'élève-

M. WOOD (Westmoreland)

rait constamment des disputes au sujet de leur exactitude. D'ailleurs, les honorables députés seraient obligés de compter sur leurs propres ressources pour avoir un compte-rendu. Et il est absurde de supposer qu'un membre de cette Chambre puisse suivre les débats sur la grande variété de sujets soumis à notre considération, et conserver même un résumé des arguments employés qui puisse être de quelque valeur pratique pour être consulté à l'avenir. La moitié ou près de la moitié du parlement actuel se compose de nouveaux membres. Après les élections générales, il est impossible de dire quels nouveaux changements pourront avoir lieu. Si nous attachons la moindre importance aux paroles des honorables membres de la gauche, quelques-uns d'entre nous devront disparaître de la scène. Quoi qu'il en soit, il n'y a aucun doute qu'un grand nombre de changements se produiront. Le rapport officiel des débats qui ont lieu en cette Chambre, est le seul qui soit à la portée des membres nouvellement élus. Pour eux ce compte-rendu est inestimable, car quels que soient les changements survenus dans la représentation, un grand nombre de questions politiques qu'ils seront appelés à étudier resteront les mêmes. Je soutiens que nul d'entre ceux qui pourra à l'avenir occuper une position en cette Chambre ne pourra donner une opinion et ne pourra remplir ses devoirs avec connaissance de cause sans pouvoir consulter un compte-rendu des discussions antérieures.

Je crois d'ailleurs que nous devons à l'opposition en cette Chambre, à ceux dont les vues ne sont pas généralement adoptées, de conserver les *Débats*. Il est vrai que la politique du gouvernement du jour, les vues et les opinions de la majorité de cette Chambre peuvent être considérées comme étant représentées en grande partie dans les mesures que nous adoptons et qui sont insérées dans le statut. Mais ces vues ne représentent pas du tout les opinions des honorables membres de la gauche. Très souvent ces honorables députés sont entièrement opposés aux principes des mesures que nous adoptons. Et pour ma part je crois qu'il ne serait que juste et loyal que les vues de l'opposition, les raisons sur lesquelles ils basent leurs objections, les principes en faveur desquels ils luttent avec habileté, quoique sans succès, soient inscrits et conservés. Le but principal que ces honorables députés se proposent en appuyant l'amendement est d'abréger les discussions en cette Chambre.

Ce but a toutes mes sympathies. Mais je ne crois pas que les moyens qu'ils se proposent d'adopter puissent l'atteindre. Considérons un instant quel sera l'effet possible ou probable de l'abolition des *Débats* sur la catégorie de discours que nous entendons ici. Et d'abord que sera l'effet en ce qui concerne cette catégorie de discours dont j'ai déjà parlé, discours précieux qui sont préparés et prononcés dans le but d'influencer l'opinion des députés. Ces discours ne peuvent et ne sauraient être abrégés. Il n'est pas à désirer dans l'intérêt de la Chambre et du pays qu'on les abrège. Examinons une autre catégorie de discours, ceux qui ne sont pas prononcés dans le but d'exercer aucune influence sur les honorables membres de cette Chambre, mais qui ont pour but d'influencer le collège électoral que le député représente. Est-il possible que les *Débats* puissent empêcher ces discours d'être prononcés? Tout honorable député doit savoir que les *Débats* ne sont pas des agences de circulation par faire parvenir nos discours à nos commettants. Il est vrai que tout honorable député peut s'entendre avec l'éditeur des *Débats* pour se procurer des exemplaires additionnels de tout discours prononcé, et les envoyer à ses commettants. L'abolition des *Débats* n'empêchera pas cela d'être fait par l'intermédiaire de la presse. Tout député pourrait aller au bureau du *Citizen* ou du *Free Press*. Il pourrait faire rapporter ses discours au long, obtenir des centaines et des milliers d'exemplaires additionnels de cette manière, et les distribuer parmi ses commettants aussi facilement, aussi commodément et aussi économiquement qu'ils pourraient le faire en traitant avec les éditeurs des *Débats*.

Je ne vois pas comment l'abolition des *Débats* pourrait avoir pour effet de diminuer le nombre ou d'abrégé la longueur des discours de cette catégorie.

Puis, M. l'Orateur, considérez les conséquences au sujet des discours de troisième classe—les plus désagréables que nous soyons condamnés à entendre—ces discours qui n'ont aucun but utile, qui sont tout simplement prononcés pour tuer le temps, et éprouver notre patience. Comment pouvons-nous espérer que l'abolition des *Débats* puisse empêcher que ces discours soient prononcés. Je crois que s'il y a en cette Chambre des honorables députés qui prononcent des discours dans le but de retarder les affaires, probablement avec l'intention d'en retirer quelque avantage politique, ils continueront à le faire, que nous ayons un *Hansard* ou non. Je crois, M. l'Orateur, que c'est abuser des privilèges de cette Chambre. Je regrette que nous ayons été témoins de cet abus durant la présente session, et qu'il ait été poussé plus loin qu'à aucune époque de l'histoire du pays. Je désire autant que possible que ce soit voir cesser cette pratique. Si cela devient nécessaire je suis prêt à appuyer des mesures sévères pour prévenir la répétition de cet abus à l'avenir. Mais je crois que pour remédier au mal, maintenant, nous pouvons avoir recours à quelques moyens simples mais efficaces. En premier lieu, je compterais sur le bon sens des membres de cette Chambre. Je compterais sur les égards qu'ils ont pour leur propre santé, ou comme l'a dit l'honorable député de Hastings, pour leurs poumons, leur cœur et leur rognons. Puis, M. l'Orateur, je crois que chaque honorable membre de cette Chambre devrait avoir quelque considération pour les sentiments et quelque respect pour les opinions de ceux avec lesquels il est en rapport. Et je crois que ceux qui ont pris une part active dans l'obstruction dont nous avons été témoins durant la présente session, constateront qu'ils n'ont rien gagné dans l'estime de cette Chambre ou dans l'opinion publique. Je doute beaucoup qu'ils puissent se rappeler avec satisfaction la conduite qu'ils ont suivie, quand ils seront retournés dans leurs demeures paisibles, où ils pourront réfléchir à loisir. Mais je ne compte pas seulement sur cela. Je compte surtout sur le bon sens et le jugement sûr du peuple. Lorsque ceux que ceux qui par leurs votes nous ont envoyés ici, ceux qui portent le fardeau de l'impôt en ce pays, ceux qui paient les frais considérablement augmentés, que nous a valu la prolongation inutile de la session, jugeront cette pratique, et je crains qu'ils la condamneront d'une manière si sévère et si énergique qu'on ne sera pas tenté d'y revenir plus tard.

Comme je l'ai déjà dit, M. l'Orateur, je considère ceci comme un abus grossier des privilèges de cette Chambre. Je crois qu'il est à souhaiter qu'on empêche cela à l'avenir. Je crois que ce n'est ni le temps ni le lieu pour parler à nos commettants ou au pays. Nous avons en ce pays les tréteaux publics où nous pouvons discuter au long les questions politiques. Nous avons la presse par l'entremise de laquelle nous pouvons exprimer nos vues et nos opinions sur les affaires publiques. Je crois que ce sont là les agents légitimes au moyen desquels nous pouvons atteindre ce but. Je ne puis m'opposer à la liberté de discussion. Je désire qu'elle soit maintenue; mais je crois que les discussions devraient avoir lieu en temps opportun, d'une façon et dans des endroits convenables. Je suis en faveur d'une libre discussion de toute question qu'affecte le bien-être du pays, le bonheur et la prospérité futurs de notre peuple, mais je suis d'avis qu'il est tout à fait compatible avec la liberté de la pensée et de la parole, qui fait notre orgueil en ce pays, que la discussion parlementaire soit circonscrite dans son but légitime, qu'elle ne soit continuée qu'aussi longtemps qu'il est possible de donner à la Chambre des renseignements utiles, et qu'on peut espérer raisonnablement d'aider aux membres de cette Chambre à en arriver à des conclusions sages et intelligentes.

M. l'Orateur, je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, je me considère corame tenu non seulement de voter contre ces amendements, mais encore de les combattre avec toute l'influence que je possède. Le but que ces honorables députés se proposent d'atteindre a toutes mes sympathies, mais je ne crois pas du tout, qu'au point de vue pratique, l'abolition des *Débats* puisse avoir pour effet d'abrégé les discussions en cette Chambre comme ces honorables messieurs l'espèrent. J'espère que cette Chambre rejettera ces amendements, car je suis convaincu que nous devons aux chefs des grands partis en cette Chambre, aux hommes éminents qui prennent part à la discussion, que nous devons à nous-mêmes et à nos commettants, que nous devons à tout membre qui occupe actuellement un siège en cette Chambre et à ceux qui nous remplaceront, que nous devons au peuple de ce pays qui nous a confiés ses plus chers intérêts, que nous devons à la postérité qui devra recueillir les fruits de notre législation qui jouira de ses avantages si nous avons raison, et qui en subira les conséquences si nous avons tort de maintenir la publication des *Débats*.

M. WHITE (Cardwell) : Je ne retiendrai la Chambre que quelques instants seulement pour répondre à quelques remarques qu'ont été faites relativement aux *Débats*. Je dois dire qu'en ce qui me concerne personnellement, j'ai peut-être moins d'intérêt à ce que la publication des *Débats* soit continuée, vu que je puis toujours faire rapporter mes discours si je le juge nécessaire. Je crois que quelques membres de cette Chambre sont sous une fausse impression que l'abolition des *Débats* ferait disparaître à leur regret, ce sont ceux qui croient que les journaux peuvent rapporter les débats du parlement d'une façon convenable. Mon honorable ami de Hastings parle des débats de la législature d'Ontario, tels que rapportés à Toronto; il a payé un juste tribut d'éloges au *Globe* et au *Mail* relativement à la manière dont ces deux journaux rapportent ces débats. Mais mon honorable ami devrait se rappeler que nous ne siégeons pas à Toronto, que nous siégeons à Ottawa, et qu'en outre du coût et des difficultés de la sténographie, il y a le coût et la transmission par le télégraphe de tout ce qui peut être rapporté pour les journaux.

J'ose dire, et j'ai quelque expérience sur cette question, que la Chambre des communes pourra constater que les journaux sont dans l'impossibilité de fournir un rapport qui puisse être raisonnablement suffisant. La presse, comme toute autre chose, s'est beaucoup transformée depuis quelques années. Aujourd'hui la masse du peuple veut qu'on lui fournisse la matière à lire en morceaux beaucoup plus restreints qu'auparavant. Les journaux qui entreprennent de publier chaque jour un compte-rendu un peu complet des principaux discours du parlement—et les discours les plus importants pourraient seuls être reproduits—ces journaux verraient leur popularité diminuer au lieu d'augmenter parmi leurs lecteurs. Ce que le public du dehors veut, après tout, ce n'est pas autant ce qui est dit que ce qui est fait dans le parlement, et nous voyons qu'aux États-Unis, même dans la grande ville de New-York, les comptes rendus du Congrès et des législatures locales sont résumés dans un nombre de lignes relativement restreint, exposant tout simplement ce qui a été fait, ou annonçant que quelque représentant très éminent a parlé pendant quelque temps sur quelque question particulière. Nous n'aurons rien qui puisse être considéré comme un rapport; et s'il est à désirer qu'il y ait un rapport de ce qui est dit au parlement, pour l'information et pour la gouverne du parlement à l'avenir, il est absolument nécessaire que nous l'ayons sous forme d'un rapport officiel. Mais, M. l'Orateur, toutes les législatures importantes du monde entier ont leur rapport officiel. Dans les colonies australiennes, même dans la colonie relativement peu étendue de la Nouvelle-Zélande, il y a un rapport officiel depuis 1867; et j'ai ici

une lettre de l'imprimeur officiel qui m'explique la manière dont la besogne est expédiée dans cette colonie. Elle n'est pas longue, et je vais la lire pour démontrer qu'en pratique ils ont adopté là-bas le même plan que nous avons adopté ici.

Le système de la publication des débats officiels a été commencé en 1867, de sorte qu'il existe depuis 17 ans. Depuis cette époque 48 volumes ont été publiés, chacun d'eux contient 750 pages imprimées en petit texte. La durée ordinaire des sessions du parlement est de trois mois, et je constate qu'environ un mois de session fournit la matière d'un volume, donnant une moyenne de près de trois volumes par session. Les débats sont rapportés *in extenso*, et les épreuves sont envoyées aux députés pour être corrigés le jour suivant, après quoi ils sont mis en volumes et publiés deux fois la semaine (les mardis et vendredis), un certain nombre de feuilles étant réservées pour être reliées en volume à la fin de chaque session. Plusieurs députés sont enclins à abuser du privilège qu'ils ont de corriger leurs discours, et profitent de l'occasion pour élargir, modifier et ajouter considérablement; mais en général on ne saurait raisonnablement trouver à redire aux corrections qui sont faites. Il y a eu amélioration sous ce rapport depuis quelques années—il est probable que cela est dû au fait que les sténographes sont devenus plus compétents. Le personnel des sténographes se compose de huit reporters—d'un reporter en chef à £500 par année, de 6 à £300 et un à £250. Règle générale ils ne sont pas employés plus de trois mois durant l'année, et lorsque la Chambre ne siège pas, ils se livrent à d'autres occupations, ou s'engagent comme reporters de journaux. Le coût des rapports s'élève à £2,550; et l'impression et la reliure, etc., £2,700 par année. Ils sont imprimés à l'atelier du gouvernement; les typographes les composent à la pièce, à raison de 1s 3d par 1,000 emmes.

Ici nous payons 60 centins par 1,000 emmes, de sorte que la différence entre le coût de nos *Débats* et celui de la Nouvelle-Zélande est représentée par l'économie sur l'impression. Dans les autres colonies, au Congrès, dans plusieurs des États de l'Union américaine, partout, de fait, on a jugé nécessaire d'adopter un système de comptes-rendus officiels. L'honorable député de la ville d'Ottawa (M. Tassé), a parlé de l'augmentation du coût des *Débats*. Je puis démontrer que la sténographie a d'abord été donnée à l'entreprise. M. Richardson, qui, je crois, a été le premier entrepreneur, employait ses propres sténographes. Eh bien! ceux qui se rappellent cette époque se rappelleront aussi que ce système a été jugé très peu satisfaisant; les rapports n'étaient pas aussi parfaits qu'ils doivent l'être, et les députés avaient beaucoup de difficultés à reviser d'une façon convenable ce qui avait été dit. De fait, la révision d'un discours était une affaire beaucoup plus sérieuse que le fait de le préparer et de le prononcer. De cette façon une épargne très considérable dans le coût était effectuée, car, comme l'impression n'était faite que plusieurs jours après que le discours avait été prononcé, elle était faite le jour au lieu de l'être la nuit, et en conséquence cela coûtait beaucoup moins. L'un des inconvénients qui résulteraient de l'abolition des *Débats* serait celui-ci. Je crois fermement que l'expérience d'une seule session sans *Débats* engagera la Chambre à reconsidérer sa décision.

M. COCHRANE: Essayons

M. WHITE (Cardwell): Mon honorable ami de Northumberland-Est dit: "Essayons." Si l'honorable député avait l'expérience que j'ai, il saurait que des sténographes capables de faire la besogne requise ici ne peuvent être trouvés tous les jours. Nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer le personnel que nous avons à présent. Il y a une idée populaire, qui est une idée fautive, à l'effet que tout sténographe peut faire un bon rapporteur—que tout homme qui a appris la sténographie peut rapporter des discours. J'ose dire que si nous avions un personnel d'occasion comme celui que nous serions forcés d'avoir dans les circonstances dont j'ai parlé, les rapports seraient faits d'une façon telle que les honorables députés auraient raison de regretter de ne pas avoir un personnel réellement compétent, ils auraient raison de regretter d'avoir permis la dispersion du personnel compétent que nous avons aujourd'hui.

Quant à la question de savoir si les *Débats* ont pour effet de prolonger la session, je ne puis me dissimuler que l'occasion ne saurait être plus défavorable à la discussion de la question des *Débats*; mais les honorables députés devraient

M. WHITE (Cardwell)

se rappeler que nous avons déjà eu de longues sessions. Je crois que la session dépasse de quelques jours seulement la fameuse session de 1858, dans l'ancien parlement du Canada, si elle est tout aussi longue. Mais jusqu'à présent nous avons eu des sessions d'une durée raisonnable; personne ne s'est plaint que les *Débats* aient été la cause de la durée des sessions jusqu'à présent. Lorsque je vous dis—ce que je ne devrais peut-être pas dire mais que j'oserais dire—qu'on une certaine occasion durant ce long débat, les rapports des *Débats* ont été quelque peu abrégés, j'ai reçu des plaintes de la part des membres de la droite, à l'effet que les rapports des honorables membres de la gauche n'avaient pas été publiés en entier, et j'avais eu le consentement absolu des honorables membres de la gauche pour permettre l'abréviation de ces comptes-rendus. Je crois que vous admettez que lorsqu'on parle pour tuer le temps—si l'on a parlé pour tuer le temps—peut-être que je ne devrais pas dire cela dans ce débat—ceux qui parlent pour tuer le temps ne sont pas ceux qui désirent avoir un rapport officiel de leurs discours, mais ce sont ceux dont la patience est mise à l'épreuve par ce procédé. Je partage l'opinion d'un honorable député à l'effet que les *Débats*, au lieu de prolonger la session, l'abrègent, en faisant comprendre aux députés le sens de la responsabilité que le compte-rendu mot à mot de tout ce qu'ils pourraient dire devrait faire comprendre à tout homme qui a la conscience de sa responsabilité. Je crois devoir dire ces quelques mots en faveur des rapports officiels des débats.

M. DAWSON: Je regretterais beaucoup de voir les *Débats* abolis, mais je crois, sans vouloir viser en particulier aucun des discours qui ont été faits en cette Chambre, sans en critiquer un seul en particulier, je crois que quelques-uns d'entre eux auraient pu être abrégés avec avantage. Dans le pays voisin une limite est fixée au temps pendant lequel un député a la parole. Je crois qu'il serait à propos d'adopter quelque règlement dans le but de limiter la durée des discours. Je crois que si les chefs des deux partis avaient la permission de faire leurs discours sans abréviations, on devrait fixer une limite à la durée des discours des autres membres. Cela serait d'un grand avantage. Un honorable député a dit que la postérité apprendra l'histoire de notre temps d'après le compte-rendu de nos discours, mais je crois que nous rendrions un grand service à la postérité si nous les abrégions un peu plus. Si les honorables députés étaient forcés d'abrégier leurs discours, je suis certain qu'ils y gagneraient beaucoup au point de vue littéraire. J'approuve tout ce qui a été dit au sujet du personnel actuel. Il remplit certainement sa tâche avec succès. Je doute que nous puissions avoir un meilleur personnel. Ce n'est que par une longue expérience qu'ils ont atteint leur degré actuel de compétence. Je crois cependant qu'en envoyant les comptes-rendus aux journaux, le compte-rendu révisé et non la première édition, devrait être envoyé.

M. COCHRANE: En appuyant la motion, j'ai été porté à le faire vu que j'étais convaincu depuis plusieurs mois, que cette session a été inutilement prolongée parce que les discours des honorables députés sont publiés dans les *Débats*. Nous avons souvent entendu des députés dire qu'ils parlaient au pays, mais je considère qu'ils perdaient leurs temps, car ils ne parlaient pas au pays sur un ton que les gens raisonnables approuveraient ou que des hommes intelligents manqueraient de découvrir comme étant tout simplement l'expression de sentiments nuageux et non des opinions pratiques, sages et judicieuses. Nous avons entendu l'honorable député de Cardwell dire qu'un journal qui voudrait donner un compte-rendu des discours ne serait pas lu.

Si donc, les discours publiés dans les journaux ne sont pas lus, comment seront-ils lus s'ils sont publiés dans les *Débats*. La vie est trop courte pour qu'aucune personne puisse lire tous ces longs comptes-rendus. Il peut se faire que je n'aie pas beaucoup d'expérience pratique en cette matière, mais j'ai du sens commun et je dois dire que grand

nombre de ces discours manquent passablement de cet élément. On nous a parlé des bénéfices que la postérité retirerait des comptes-rendus des *Débats*, mais je suis d'avis que les comptes-rendus des *Débats* transmettront beaucoup de sottises aux générations futures et ne leur donnera certainement pas une très haute idée de la sagesse de leurs ancêtres. Si j'étais convaincu d'abord, je suis encore plus convaincu maintenant qu'il est absurde d'avoir des *Débats*. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) nous a dit que dix semaines se sont écoulées avant que le gouvernement n'eût déposé aucun sujet. S'il en est ainsi le gouvernement a eu tort, mais qu'est-il arrivé après que les mesures eurent été soumises? Les honorables députés ont parlé pour tuer le temps pendant dix semaines et ont empêché cette Chambre d'expédier la besogne, allongeant encore la session de dix semaines, pour de simples raisons de parti aussi puérides qu'elles étaient inopportunes et intempestives. Je suis convaincu, en conséquence, que sans les *Débats* nous n'aurions pas eu ces dix semaines consacrées aux discours en cette Chambre. Nous avons eu un exemple de la perte de temps dans le débat sur les *Débats* mêmes, car nous avons entendu un essai élaboré avec soin au dehors. Nous avons eu durant la session des exemples sans nombre de la perte de temps causé par les *Débats*. Nous avons vu d'honorables députés se lever et lire des essais historiques sur l'économie politique, affaires des sauvages et autres sujets, et je prétends que cette Chambre est composée d'hommes pratiques. Je ne veux pas être retenu ici pour entendre de longues dissertations, qui n'ont rien qui puisse les recommander à des hommes d'affaires pratiques. Comme cultivateur, je ne veux pas être retenu ici jusqu'après les foires et après les récoltes. Depuis que je me rappelle d'avoir entendu quoi que ce soit concernant la politique, on m'a corné aux oreilles l'extravagance du gouvernement au sujet du service public, mais quel est l'argument de l'honorable député de Brant (M. Paterson), lorsque nous voulons réduire les dépenses et épargner \$50,000 par an, ce qui suffirait à construire un bon édifice public.

Son seul argument, c'est qu'il craint qu'il y ait deux ou trois fonctionnaires remerciés de leurs services, et il déplore ce fait. Qu'entendons-nous tous les jours en cette Chambre? J'ai entendu, dans mon arrondissement, les honorables messieurs de l'autre côté, déclarer que tout cet édifice était rempli de fonctionnaires; que le gouvernement construisait d'autres bâtiments pour les accommoder; cependant, aujourd'hui, quand il nous est donné d'épargner \$50,000 par année, ils s'y opposent. Il est temps, je pense, que les débats finissent. J'avais simplement l'intention d'appuyer la motion; mais puisqu'il m'est donné de l'appuyer aussi de ma parole, et puisque cette motion, si elle est adoptée, épargnera au pays \$50,000, je suis tenu de parler, quand bien même cela aurait l'effet de renvoyer plusieurs fonctionnaires de mérite.

M. WHITE (Hastings) : Je me lève pour constater que les honorables députés qui s'opposent à la publication des *Débats* n'ont pas une seule parole malveillante à dire à l'adresse des rapporteurs officiels. Nous croyons tous que ce sont des hommes qui accomplissent leur besogne avec compétence. En ce qui concerne le coût des *Débats*, je dirai qu'en 1873 nous avons eu des *Débats* de 1,300 pages qui ont coûté \$14,000; puis ils ont coûté de \$30,000 à \$40,000, et aujourd'hui ils coûtent \$60,000. Je me permettrai de demander aux honorables députés qui appuient les *Débats* si, avant que ce système ne fût introduit dans la Chambre, la Confédération n'a pas été adoptée. Les résolutions relatives au chemin de fer Canadien du Pacifique n'ont-elles pas été adoptées? La Colombie-Britannique et l'Île du Prince-Edouard n'ont-elles pas été admises dans l'Union? Et n'a-t-on pas résolu d'autres questions de grande importance, tout autant que durant cette importante session? N'épargnerons-nous que \$50,000? Je prétends que cette session va

coûter \$250,000 de plus que ce que coûtent ordinairement les sessions, et en abolissant les *Débats*, nous épargnerons cela. Si nous abolissons les *Débats*, je crois que nous pourrions adopter un système qui sera plus avantageux.

L'honorable député de Cardwell (M. White) dit que pas un journal ne voudrait publier les comptes-rendus de la Chambre. Je prétends que la besogne accomplie par le parlement provincial d'Ontario est aussi importante pour cette province que la besogne que l'on fait ici, et le pays est bien renseigné sur les travaux. Je suis convaincu que le pays serait tout aussi bien renseigné sur les travaux de la Chambre si nous abolissions les *Débats*.

La Chambre se divise sur le sous-amendement de M. Tassé :

POUR :
Messieurs

Abbott,	Forbes,	McCraney,
Bain (Soulanges),	Foster,	Massue,
Barnard,	Gigault,	Platt,
Curran,	Hickey,	Royal,
Desjardins,	Innes,	Taschereau,
Dupont,	McMillan (Vaudreuil),	Tassé.—18.

CONTRE :
Messieurs

Allen,	Fortin,	Montplaisir,
Armstrong,	Geoffrion,	Mulock,
Anger,	Gillmor,	Paint,
Baker (Missisquoi),	Gordon,	Paterson (Brant),
Baker (Victoria),	Guilbault,	Patterson (Essex),
Beaty,	Gunn,	Pinsonneault,
Bell,	Hackett,	Pope,
Bergeron,	Haggart,	Pruyn,
Bergin,	Hall,	Ray,
Billy,	Harley,	Robertson (Hamilton),
Blake,	Hosson,	Robertson (Hastings),
Blondeau,	Holton,	Ross,
Bourassa,	Homer,	Scrifer,
Bowell,	Hurteau,	Shanly,
Bryson,	Jamieson,	Small,
Burpee,	Kaulbach,	Smyle,
Cameron (Huron),	Kilvert,	Somerville (Brant),
Cameron (Inverness),	Kirk,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Kranz,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Labrosse,	Sproule,
Campbell (Victoria),	Lauderkin,	Stairs,
Carling,	Laundry (Kent),	Sutherland (Oxford),
Caron,	Langevin,	Taylor,
Cartwright,	Laurier,	Temple,
Casey,	Lesage,	Townshend,
Casgrain,	Lister,	Trow,
Cochrane,	Livingston,	Vail,
Colby,	Macdonald (King),	Valiz,
Cosigan,	Macdonald (Sir John),	Vanasse,
Coughlin,	Mackintosh,	Wallace (Albert),
Cuthbert,	Macmaster,	Wallace (York),
Daly,	Macmillan (Middlesex),	Watson,
Dawson,	McCallum,	Weldon,
Desaulniers (Mask'ngé),	McDougald (Picton),	Wells,
Desaulniers (St. M'rice),	McDougall (O. Breton),	White (Cardwell),
Dickinson,	McGreavy,	White (Hastings),
Dodd,	Molsaac,	White (Renfrew),
Dugas,	McLellan,	Wigle,
Edgar,	McMullen,	Wilson,
Fairbank,	McNeill,	Wood (Brockville),
Farrow,	Mills,	Wood (Westmoreland),
Fisher,	Mitchell,	Wright.—127.
Fleming,		

Le sous-amendement est rejeté.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Wood (Brockville) :

POUR :
Messieurs

Auger,	Farrow,	Mitchell,
Bain (Soulanges),	Fortin,	Montplaisir,
Bell,	Gordon,	Patterson (Essex),
Bergeron,	Gigault,	Pinsonneault,
Billy,	Guilbault,	Platt,
Blake,	Gillet,	Pope,
Blondeau,	Haggart,	Pruyn,
Bourassa,	Hosson,	Robertson (Hamilton),
Bowell,	Hickey,	Robertson (Hastings),
Bryson,	Hurteau,	Small,

Campbell (Victoria),	Kaulbach,	Smyth,
Casgrain,	Kilvert,	Taschereau,
Cochrane,	Labrosse,	Taylor,
Costigan,	Landry (Kent),	Valin,
Coughlin,	Langevin,	Vanasse,
Cuthbert,	Lesage,	Wallace (Albert),
Dessaulniers (Maski'gè),	Macmaster,	Wallace (York),
Dessaulniers (St-Maurice),	Macmillan (Middlesex),	Wells,
Dodd,	McMillan (Vaudreuil),	White (Hastings),
Dugas,	McGreevy,	White (Renfrew),
Dupont,	McLelan,	Wood (Brockville).—63.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Geoffrion,	Mills,
Allen,	Gillmor,	Mulock,
Armstrong,	Gunn,	Paint,
Baker (Missisquoi),	Hackett,	Paterson (Brant),
Baker (Victoria),	Hall,	Ray,
Barnard,	Harley,	Ross,
Beaty,	Holton,	Royal,
Bergin,	Homer,	Scriber,
Burpee,	Innes,	Shanly,
Cameron (Huron),	Jamieson,	Somerville (Brant),
Cameron (Inverness),	Kirk,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Kranz,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Landerkin,	Sproule,
Carling,	Laurier,	Stairs,
Caron,	Lister,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Livingston,	Tassé,
Casey,	Macdonald (King),	Temple,
Colby,	Macdonald (sir John),	Townshend,
Curran,	Mackintosh,	Trow,
Daly,	McCallum,	Vail,
Dawson,	McCraney,	Watson,
Desjardins,	McDougald (Pictou),	Weldon,
Dickinson,	McDougall (Cap Bre't'n),	White (Cardwell),
Edgar,	McIsaac,	Wigle,
Fairbank,	McMullen,	Wilson,
Fisher,	McNeill,	Wood (Westmoreland),
Fleming,	Massue,	Wright.—82.
Foster,		

L'amendement est rejeté.

M. HICKEY : Je pense que la motion que je vais proposer contribuera beaucoup à faire disparaître les préventions qui semblent exister dans les esprits au sujet de cette question. Je propose que les mots suivants soient ajoutés à la motion :

Et que le discours de nul orateur ne sera rapporté pendant une durée de plus d'une heure, à l'exception de deux membres du gouvernement et de deux membres de l'opposition ; et que lors des délibérations des comités généraux sur des bills, le discours de nul orateur ne sera rapporté pendant plus de dix minutes.

M. MITCHELL : Je ne sais pas quelle peut être l'idée de l'auteur de cette résolution. Mon opinion est qu'un député devrait être en état d'exprimer en peu de temps tout ce qu'il se propose de dire à cette Chambre ; et je suis sûr que si les longs discours qui ont duré cinq ou six heures n'avaient duré qu'une heure, ils auraient été lus par un plus grand nombre de personnes, et certainement, un plus grand nombre du public les aurait appréciés. Je ne suis pas en faveur des longs discours ; moi-même, dernièrement, je ne me suis pas laissé entraîner à faire de longs discours, car j'en ai vu les mauvaises conséquences, et je me suis efforcé d'abrégier mes remarques et d'exprimer mes opinions aussi clairement et aussi succinctement que possible. Mais je n'aime pas cette manière de mettre deux partis aux prises en cette Chambre. Je pense que ce n'est pas agir raisonnablement envers ce que tout le monde sait exister en cette Chambre ; c'est-à-dire, envers un élément nombreux et indépendant qui règne dans les deux partis de cette Chambre, parmi les partisans du très honorable premier ministre, comme parmi ceux du chef de la gauche. Il existe un élément indépendant, qui n'est pas content du despotisme de parti, qui ne suit pas un parti parce qu'il l'aime, mais par nécessité, parce qu'il doit appartenir à un parti. Il n'est pas raisonnable, je pense, pour ce parti indépendant, qui augmente toujours en nombre, et pour ce sentiment d'indépendance qui va toujours augmentant au Canada, que l'on adopte une motion qui empêcherait le chef de ce parti de parler.

M. WHITE (Hastings)

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez ! écoutez !

M. MITCHELL : Je suis heureux que mes remarques soient ainsi approuvées. J'étais sûr qu'elles le seraient et je pense que les signes d'approbation par lesquels on accueille ces remarques doivent démontrer à la Chambre que les énoncés que j'ai faits au sujet de l'existence d'un grand parti indépendant et de sentiments d'indépendance parmi les partisans des deux côtés de la Chambre, devraient empêcher qu'un tel amendement ne fût adopté par la Chambre. Je n'ai aucune raison particulière de m'opposer à l'amendement, pourvu que l'on fasse une chose. On pourrait le restreindre à deux des chefs de chacun des différents partis de la Chambre ; et, comme je l'ai déjà dit, je devrais être porté à croire, d'après l'approbation avec laquelle on a accueilli mes remarques, qu'une semblable proposition serait adoptée. J'espère que l'honorable député qui a proposé cet amendement en comprendra l'injustice. Il a souvent fait profession d'appartenir au parti indépendant, bien que son indépendance, comme celle de quelques autres, ne soit probablement qu'en parole ; car, lorsqu'il se présente un vote, je remarque qu'il vote avec son parti. Il y a aussi mon honorable ami le député du comté d'Ottawa, qui siège vis-à-vis de moi. De temps à autre, il prononce un discours indépendant, mais je regrette de dire qu'il ne donne pas souvent de votes indépendants.

M. WRIGHT : Je vote toujours avec mon honorable ami du centre gauche.

M. MITCHELL : Quelques honorables députés me font la même objection, mais je pense que c'est sans juste cause. Si l'amendement est restreint à deux membres de chaque parti, je pense que le parti indépendant devrait être compris.

M. LANDRY (Kent) : Je considère cet amendement comme très répréhensible. J'ai voté avec la minorité sur la dernière motion ; mais je considère cet amendement comme très répréhensible. D'abord, je pense qu'il produira ce mauvais effet que, lorsque vous ferez des discours dans la Chambre dans le simple but de faire passer du temps ou de faire de l'obstruction, les députés consacreront peut-être la première heure à prononcer un discours qu'ils regarderont comme digne d'être rapporté, mais ils continueront à parler pour faire passer le temps. Je pense aussi, pour la même raison, que c'est une chose également répréhensible de faire rapporter pendant dix minutes les discours prononcés en comité général. Vous verrez que ceux qui ont proposé l'abolition des *Débats*, l'ont fait à cause des dépenses que cette publication entraîne. Cet amendement, s'il est adopté, aura l'effet de diminuer très peu les dépenses. Il faudra le même personnel, et je suppose que nous le paierons comme aujourd'hui ; puis il serait très ennuyeux de voir ces gens regarder continuellement à l'horloge pour constater si les dix minutes sont éconlées, et cela, lorsqu'un député ne fera peut-être qu'aborder la partie importante de son discours. Si nous devons avoir des *Débats*, nous devrions les avoir avec tous les avantages que l'on peut en retirer, et il ne faudrait pas les abréger comme propose de le faire cet amendement.

Je serai donc obligé de voter contre l'amendement, bien que je désire beaucoup voir diminuer les dépenses. Je pense que les *Débats* seront une institution précieuse, et j'approuve tout ce que l'on a dit au sujet de la compétence avec laquelle le personnel des *Débats* fait son travail ; mais j'ai adopté cette attitude, simplement parce que j'ai vu avec alarme l'augmentation des dépenses, non seulement dans ce département, mais dans presque tous les départements qui se rattachent à la législation, dépenses qui ont toujours augmenté depuis la Confédération jusqu'à aujourd'hui. Je considère qu'il est de mon devoir de voter en faveur de toute résolution tendant à diminuer les dépenses, non seulement en ce qui concerne les *Débats*, mais en ce qui concerne tous les départements de la législation.

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Hickey :

Pour :

Messieurs

Abbott,	Gordon,	Patterson (Essex),
Bain (Soulanges),	Guilbert,	Pinsonneault,
Baker (Victoria),	Guillet,	Pope,
Barnard,	Hackett,	Pruyn,
Bergeron,	Haggart,	Riopel,
Billy,	Hesson,	Robertson (Hastings),
Bryson,	Hickey,	Small,
Cochrane,	Homer,	Taschereau,
Coughlin,	Hurteau,	Tassé,
Curran,	Jamieson,	Temple,
Dawson,	Kaulbach,	Thompson,
Desaulniers (Maskingó),	Lesage,	Wallace (Albert),
Desaulniers (St. M'rice),	Macdonald (King),	Wallace (York),
Dodd,	McMillan (Vaudreuil),	Wells,
Dugas,	McCallum,	White (Hastings),
Dupont,	McCranev,	Wigle,
Farrow,	McGreevy,	Wood (Brockville).—53.
Foster,	Massue,	

Contre :

Messieurs

Allen,	Fortin,	Mitchell,
Armstrong,	Geoffron,	Moffat,
Anger,	Gigault,	Montplaisir,
Baker (Missisquoi),	Gillmor,	Mulock,
Beaty,	Gunn,	Paint,
Bell,	Hall,	Patterson (Brant),
Bergin,	Harley,	Platt,
Blake,	Holton,	Ray,
Blondeau,	Innes,	Robertson (Hamilton),
Bourassa,	Kilvert,	Ross,
Bowell,	Kirk,	Royal,
Burpee,	Kranz,	Scriver,
Cameron (Huron),	Landerkin,	Shanly,
Cameron (Inverness),	Landry (Kent),	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Langevin,	Somerville (Brace),
Campbell (Renfrew),	Laurier,	Springer,
Campbell (Victoria),	Lister,	Sproule,
Carling,	Livingston,	Stairs,
Caron,	Macdonald (sir John),	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Mackintosh,	Trow,
Casey,	Macmaster,	Vail,
Casgrain,	Macmillan (Middlesex),	Valin,
Colby,	McDougald (Pictou),	Vanasse,
Costigan,	McDougall (C. Breton),	Watson,
Daly,	McIntyre,	Weldon,
Desjardins,	McIsaac,	White (Cardwell),
Dickinson,	McLelan,	White (Renfrew),
Fairbank,	McMullen,	Wilson,
Fisher,	McNeill,	Wood (Westmoreland),
Fleming,	Mills,	Wright.—91.
Forbes,		

L'amendement est rejeté.

La motion principale est adoptée sur division.

VOL DES BONS DU GOUVERNEMENT.

M. BLAKE : On a fait, dans les journaux publics, certains énoncés sur lesquels je crois de mon devoir d'appeler l'attention du gouvernement. Je vois, dans le *Witness* de Montréal du 13 du courant, un énoncé portant que certains bons du gouvernement sont disparus des voûtes du gouvernement, et qu'au cours d'une enquête faite récemment au sujet de l'administration du département des finances, l'on a découvert une défalcation de \$12,000 dans les comptes d'un certain fonctionnaire :

Et l'on dit que des bons d'une valeur de plus d'un million de dollars, tous signés et prêts pour émission, ont été déposés dans la voûte, où tout fonctionnaire du département avait accès libre.

Comme conséquence, le gouvernement doit aujourd'hui payer \$25,000 à la Banque de Montréal, qui a fait l'avance aux fonctionnaires malhonnêtes. Je pense que l'honorable monsieur verra que ce sont là des énoncés très compromettants, et il serait bon que l'on donnât à la Chambre et au pays des renseignements officiels sur la question.

M. BOWELL : Le département des finances n'a appris d'aucune manière quelconque que des vols avaient été commis, ou qu'il y avait eu des défalcatons qu'il m'ait été possible de découvrir. J'ai entendu parler de cette rumeur hier

soir, et un des membres de la galerie de la presse m'a envoyé une note me demandant s'il y avait quelque chose de fondé dans cette rumeur. J'ai envoyé immédiatement demander à M. Toller s'il y avait quelque chose de vrai dans tout cela ; il m'a répondu qu'il n'en savait rien.

SPIRITUEUX RETIRÉS DES ENTREPOTS.

M. BLAKE : Je désire attirer l'attention sur un énoncé portant que certains distillateurs sont venus à Ottawa pour insister à ce que les spiritueux retirés par eux des entrepôts, avant le 9 juillet, ne fussent soumis qu'à l'ancien droit.

Ils prétendent que, par quelque malentendu de la part du ministre des douanes, les nouveaux droits d'accise ont été appliqués trois jours avant que l'on n'eût commencé à augmenter les droits de douanes, et qu'entre le 6 et le 9 du présent mois, de grandes quantités de liqueurs importées ont été retirées des entrepôts aux anciens droits.

Je demande au ministre des douanes si cet énoncé est exact ?

M. BOWELL : Je crois que cet énoncé est exact, en substance, en ce qui concerne le fait que l'on a retiré des liqueurs des entrepôts de douanes. La différence entre les deux ordres donnés était simplement celle-ci : Le sous-ministre des douanes a donné instruction de ne pas accepter d'entrées. Le commissaire des douanes a toujours fait ce qu'il avait fait dans le passé : il a donné instructions aux opérateurs du télégraphe de ne transmettre aucune dépêche affectant le tarif ; et le résultat, je suppose, a été que deux ou trois jours après que l'on eût proposé la réunion de la Chambre en comité, quelques marchands qui, en hommes d'affaires, ont pensé qu'il y avait des changements, ont fait leurs entrées. Comme la Chambre a admis le principe que les droits devaient être appliqués à dater du 6 du mois, jour où l'on a fait la motion demandant la formation du comité des voies et moyens, je suppose que l'on demandera de modifier les entrées à ceux qui les ont faites.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre des douanes peut-il dire que l'on demandera des modifications aux importateurs qui ont retiré des marchandises des entrepôts ?

M. BOWELL : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Lorsque l'on a discuté ces résolutions, j'ai appelé l'attention sur les énoncés qui avaient été faits relativement à la quantité de spiritueux que l'on prétendait avoir été retirés des entrepôts dans la province de Québec, et j'ai demandé à l'honorable ministre de se renseigner sur la quantité que l'on avait retirée immédiatement avant le 6.

M. BOWELL : J'ai dit à la Chambre que je m'assurerais, autant que possible, de la quantité que l'on avait retirée des entrepôts durant ces jours. Les 6, 7 et 8, les droits payés se sont élevés à \$54,000, et, dans la cité de Montréal, à \$139,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que cela se rapporte aux douanes ou à l'accise ?

M. BOWELL : Aux douanes, exclusivement ; on n'a donné aucun certificat à l'accise, pour la simple raison que le département refusait de les accepter.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mais la question concernait deux choses distinctes ; celle, au sujet de laquelle l'honorable ministre vient de donner des renseignements, et celle qui concerne la quantité de spiritueux soumis aux droits d'accise, spiritueux qui ont été retirés des entrepôts entre le 1er juillet et le 6, dans la province de Québec. Naturellement, je sais que cette question n'appartient pas spécialement au ministre des douanes, mais plus particulièrement au ministre du revenu de l'intérieur. Mais j'ai attiré l'attention sur l'énoncé qu'entre le 1er et le 6 de juillet, une grande quantité de spiritueux, outre les marchandises soumises aux droits de douanes, avait été retirée des entrepôts de la province de Québec, et j'ai demandé des renseigne-

ments sur la quantité de spiritueux retirée des entrepôts de cette province entre ces dates. Il serait beaucoup à désirer que nous eussions ces renseignements ce soir ou demain.

M. COSTIGAN : Je les aurai ce soir.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. BLAKE : Avant que l'ordre du jour ne soit appelé, je me permettrai de demander à l'honorable premier ministre s'il a l'intention de présenter un projet relativement à des concessions de terres ou à des subventions en argent aux chemins de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. BLAKE : Puis l'on a promis que l'on présenterait un projet relativement aux compagnies de colonisation.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne pense pas avoir dit qu'il y avait un semblable projet.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—ÉTATS.

M. BLAKE : Je me permettrai d'attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre sur un rapport qui a été présenté aujourd'hui; c'est un des rapports demandés depuis longtemps relativement à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; le secrétaire de la compagnie a répondu le 30 mai 1885, et le rapport n'a été produit qu'aujourd'hui, après la présentation de toutes les mesures relatives au chemin de fer Canadien du Pacifique, et bien qu'il eût été au bureau du ministre durant tout le temps qu'a duré la discussion de ces mesures.

SUBSIDES—CONCOURS.

Publication des *Débats* \$47,500

M. BAKER : Je désire demander au président du comité des *Débats* si le comité a l'intention de recommander qu'une somme supplémentaire soit payée à M. Boyce, qui revise les comptes-rendus. Je vois que ses appointements ne sont que de \$800, et nous avons eu une session de six mois. À ma connaissance personnelle, il est à son bureau depuis le matin jusqu'au matin suivant. La somme de travail qu'il a faite suffit pour lui donner droit à quelque reconnaissance pour le surcroît de besogne qu'il a dû faire pendant cette session.

M. WHITE (Cardwell) : La question n'a pas encore été soumise au comité.

M. BLAKE : Cela devrait attirer l'attention du comité. Naturellement, tous les membres du personnel des *Débats* ont eu un surcroît de besogne; mais en ce qui concerne les principaux officiers, nous avons leurs services pour toute l'année et l'indemnité est basée sur cette théorie, et ils doivent se conformer aux circonstances; mais puisque les appointements du reviseur sont fixés à \$800 pour la besogne qu'il doit accomplir, vu la longueur de la session, on devrait considérer la question de lui accorder un montant additionnel.

M. MILLS : Je partage tout à fait cette opinion. Cette session a été aussi longue que deux sessions ordinaires, et sans doute que la somme de travail a été considérable. Je considère que la rémunération payée est tout à fait insuffisante.

M. HAGGART : Je vois qu'il y a ici une augmentation de \$10,950, comparativement à l'année dernière. Je propose que le montant soit réduit au chiffre de l'année dernière, \$36,144.

M. L'ORATEUR : L'estimation supplémentaire pour cette année est la même que l'année dernière.

Sir RICHARD CARTWRIGHT

M. BOWELL : L'année dernière, les dépenses ont été d'environ \$34,700. Les estimations supplémentaires contenant un autre crédit de \$10,000, pour payer la différence des dépenses se rattachant à la publication des *Débats*, l'an dernier.

M. BLAKE : Si l'énoncé de l'honorable député de Cardwell est exact, il ne sera pas nécessaire de dépenser un montant aussi considérable. Le comité n'a pas fait lui-même de recommandation relativement à une partie considérable et importante du rapport; et cela, probablement, parce qu'il n'a pas cru que la chose fût de sa juridiction.

J'approuve entièrement la suggestion que l'on a faite dans le rapport, d'utiliser les services des sténographes durant toute l'année. Mon opinion est que l'on peut réaliser une économie beaucoup plus considérable que celle suggérée par le comité; et cela, parce que, d'après moi, il y a un grand nombre d'enquêtes départementales importantes qui sont faites aujourd'hui d'une manière très imparfaite, à cause de l'absence de sténographes. Nous savons aussi qu'il y a des enquêtes au sujet de questions se rattachant aux douanes et à l'accise. Ce sont des questions de grande importance. Ces questions impliquent des droits privés très importants et des matières importantes. Pour des raisons d'économie, on n'emploie pas de sténographes; je ne dis pas qu'on devrait les employer au taux régulier qu'il faut leur payer; mais en épargnant le temps des fonctionnaires plus haut placés, qui sont ou devraient être occupés à ces enquêtes qui impliquent, comme je l'ai dit, des questions importantes et des droits privés importants, on faciliterait beaucoup leur besogne. Je crois que les sténographes rendraient de grands services au public.

Ceux qui n'ont pas connu la manière imparfaite dont la justice était administrée avant que les cours d'Ontario n'eussent nommé des sténographes, ne peuvent pas se faire une idée de la supériorité de cette méthode de faire des enquêtes; surtout lorsqu'il arrive, comme cela arrive fréquemment, qu'en dernier ressort, la décision est rendue par le ministre qui n'a pas entendu les témoignages; et je ne dirai pas qu'il est important, mais je dirai qu'il est essentiel, pour qu'il se forme une opinion exacte sur la question qui lui est soumise, qu'il ait un rapport *verbatim* de ce qui a été dit par chacun des intéressés à l'enquête. Je maintiens cela, parce que c'est une chose qui implique un surcroît de besogne pour les sténographes. Naturellement, je comprends qu'en vertu de ce système, les dépenses publiques doivent être augmentées; il n'y aura que les frais de voyage que les sténographes seront obligés de déboursier pour se rendre au lieu où les appellent leurs travaux. Il est juste, aussi, je pense, de faire observer que, d'après moi, on ne se propose pas de défendre aux sténographes d'exiger les taux ordinaires pour les copies que pourraient désirer des particuliers, et cela aux dépens de ces particuliers. Ce système est suivi dans d'autres cas; cela donnera aux sténographes une certaine rémunération, quelque modérée qu'elle soit, et la chose sera avantageuse au service public, car, lorsqu'ils espèrent une considération de cette espèce, les gens travaillent un peu mieux que lorsqu'ils pensent ne recevoir qu'une somme de travail supplémentaire.

M. WHITE (Hastings) : Le public paie tout.

M. BLAKE : Le public ne paiera rien de plus. Le public paie \$2,000 par année à chacun de ces fonctionnaires; voilà tout. S'ils vont quelque part, d'après les ordres d'un département, et qu'ils prennent des témoignages, leurs dépenses de voyage réelles leur seront accordées. C'est tout ce que l'on se propose d'exiger. Je pense que nous avons une occasion d'améliorer considérablement l'administration d'une branche importante du service public, en utilisant ainsi les sténographes; et cela n'ajoutera rien aux dépenses publiques, mais cela pourra convenablement être pris sur les dépenses des *Débats*. Afin de réaliser ce projet, il sera nécessaire de tenir un compte des différentes dépenses faites pour

les sténographes lorsqu'ils seront employés d'une façon ou d'une autre durant la vacance, et il faudra imputer la somme que représentent ces services sur le compte du département et la créditer au montant imputé sur les *Débats*. Ce sera un avantage public qui découlera du système des *Débats*, et partant, il faudra déduire la somme que représentera cet avantage des dépenses publiques imputées sur ce compte. On n'augmentera pas par là les dépenses, mais on utilisera dans l'intérêt public les services des fonctionnaires que nous croyons nécessaire d'employer aux *Débats*, et en conséquence, ces services rendus dans l'intérêt public, on en tiendra compte aux départements qui en auront eu le bénéfice.

M. HAGGART : Conformément à l'avis que j'ai donné, je propose, appuyé par M. Mitchell, que la somme de \$17,100 qui figure dans les estimations pour 1885-86 soit réduite à \$36,144, crédit voté pour les *Débats* de 1884-85. Je vois que la somme votée pour les *Débats* de 1884-85 était de \$36,144, et que, dans les estimations supplémentaires de cette année, dans le but, je suppose, de payer les dépenses des *Débats* motivées par la longueur de la session, il y a un crédit de \$10,936. Or, si l'on a l'intention de réduire les dépenses des *Débats*, le montant devrait être réduit aux dépenses ordinaires faites durant l'année. L'année dernière, lorsqu'on a proposé d'abolir tout à fait les *Débats*, on a dit que le personnel engagé, que nous ne pouvions pas le renvoyer pour cette raison, et le montant, on l'espérait, serait suffisant pour payer toutes les dépenses nécessaires. Je vois maintenant qu'il y a eu une augmentation de dépenses de plus de \$10,000, et malgré les observations faites par l'honorable député qui a présenté le rapport du comité, je pense que les dépenses devraient être réduites, au lieu de stipuler une augmentation de près de \$11,000.

M. WHITE (Cardwell) : Le montant réel que les *Débats* ont coûté l'année dernière, a été de \$38,114.84; mais les sténographes ne recevaient pas les appointements qu'ils reçoivent aujourd'hui et que le parlement, en vertu d'une résolution, a décidé de leur payer; on a commencé à leur payer ces appointements cette année. L'année dernière, si les appointements que le parlement a décidé de payer au personnel lui avaient été payés cette année-là, les *Débats* auraient coûté environ \$45,000; et l'épargne que nous espérons faire, d'après ce que j'ai dit, sera d'environ \$4,000. Si l'honorable député voulait mettre \$40,000 au lieu de \$36,144, je pense que nous pourrions passer une autre année avec ce montant.

M. BLAKE : Je ne pense pas que l'honorable député de Lanark saisisse exactement les raisons qui motivent le crédit supplémentaire. Dans mon opinion, le crédit supplémentaire ne se rapporte en rien à la longueur de la session. Il faudra un crédit distinct pour ce qui se rapporte à la longueur de la session. J'ai compris que le crédit supplémentaire était motivé par la résolution adoptée à la dernière session pour augmenter les appointements du personnel.

M. BOWELL : En partie.

M. HAGGART : L'article dit que c'est pour rembourser un montant dépensé depuis le 1er juillet 1884, dans le dernier compte des *Débats* de la session de 1884, \$10,036, avec une balance de \$1,262.43 périmée le 30 juin 1884.

M. BLAKE : Cela, c'est l'an dernier. Maintenant, je ne suis pas préparé—je n'ai jamais été préparé—bien que j'aie voté l'an dernier et ai voté aujourd'hui contre la continuation des *Débats*, pour des raisons dont je n'ai pas besoin d'enquêter la Chambre—je n'ai jamais été préparé à m'opposer à des dépenses quelconques demandées pour rendre efficaces les *Débats*. Je crois que lorsqu'une majorité de la Chambre décide qu'on aura un rapport officiel, il faut qu'on ait un rapport officiel convenable. Tandis que je crois que cette dépense est excessive et bien que je m'attendais à ce que les honorables membres qui sont responsables des dé-

penses du pays,—après que le rapport du comité de la Chambre fut adopté—réduiraient ce vote. Je pense que l'honorable député de Lanark s'est jeté trop d'un côté, tandis que l'honorable député de Cardwell demande une réduction trop petite. Je crois qu'on utilisant les services des reporters officiels de la manière suggérée, au moins \$6,000 seraient justement accordées à cette circonstance.

Nous ne pouvons dans un sens regarder cela comme une épargne dans les *Débats*, mais nous le pourrions dans un autre. C'est vraiment, et ce devrait être un transport du vote, de sorte qu'au lieu d'être \$6,000 pour les *Débats*, ce devrait être \$6,000 pour les reporters officiels pour l'ouvrage qu'on suggère qu'ils pourraient faire, ou \$4,000 comme le dit l'honorable député de Cardwell pour l'ouvrage fait maintenant aux frais publics par d'autres reporters. Je dis, alors, nous pouvons épargner \$4,000 de cette façon et nous pouvons en épargner encore \$4,000 sur le vote spécifique, par la réduction du coût de l'imprimerie et le nombre des exemplaires tel qu'énoncé par l'honorable député de Cardwell.

M. TASSÉ : M. le Président, je désire profiter de la motion qui est maintenant devant la Chambre pour attirer l'attention du comité des *Débats* sur l'opportunité d'accorder une gratification aux messieurs employés à la traduction. Tout le monde s'accorde à reconnaître que ce personnel est très compétent et qu'il exécute sa besogne avec beaucoup de diligence. Cette année, si je suis bien informé, les *Débats* vont prendre des proportions tellement énormes qu'ils ne couvriront pas moins de 3,400 à 3,500 pages; ce qui fait plus du double de l'année dernière, alors que les débats ne couvraient que 1,400 pages. Ces messieurs reçoivent \$1,000 par année, et en acceptant ce salaire ils ont dû se baser sur une session de trois ou quatre mois au plus. Comme la session aura environ six mois cette année, je crois que dans ces circonstances le comité ne devrait pas hésiter à recommander une généreuse gratification aux traducteurs.

M. LAURIER : Je crois que les observations de l'honorable député d'Ottawa (M. Tassé) s'appliquent parfaitement à la circonstance actuelle. Les traducteurs français ne sont nommés que pour le temps de la session, laquelle, généralement, n'exécute jamais trois ou quatre mois. La session actuelle a duré près de six mois, et assurément ce n'était pas ce qu'ils avaient en vue lorsqu'ils ont accepté la position qu'ils occupent comme commis sessionnels—parce qu'ils sont commis sessionnels;—ils ne sont pas sur le même pied que les rapporteurs, qui sont employés à l'année. Je crois que, pour cette raison, cette demande s'applique également aux correcteurs d'épreuve.

M. HAGGART : A la suggestion de l'honorable député de Cardwell et avec la permission de la Chambre, j'amènerai la motion en insérant \$40,000 au lieu de \$36,411.

Résolution adoptée telle qu'amendée.

Sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. \$680,831.45

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je demanderai au premier ministre quelle somme il croit devoir être obligé de déployer pour les affaires des sauvages pour l'année 1886. Ces estimations furent préparées, comme tout le monde le sait, avant les troubles survenus au Nord-Ouest. En 1884, une dépense d'environ \$100,000—je parle de mémoire—fut accordée pour ce service, et pour l'année qui s'est terminée le premier juillet dernier, autant que je puis en juger, la dépense doit avoir considérablement dépassé la somme demandée. Je doute que l'honorable ministre puisse retrancher les dépenses à la somme donnée; et comme nous sommes maintenant dans l'année 1885-86, je voudrais savoir autant que possible quelle somme il croit devoir être dépensée d'après son opinion.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il m'est presque impossible de donner à cela de réponse positive. Je ne crois pas

cependant que les dépenses excèdent les estimations. Je ne crois pas qu'il y ait plus grande misère cette année que par les années précédentes. Au contraire, je crois qu'il y aura une grande augmentation dans la quantité de nourriture prélevée dans les différentes réserves. Après, il faut considérer que les troubles dans les réserves sauvages ne se sont pas beaucoup étendus à travers le pays. Comme de raison, il a dû y avoir une interruption, à un point lamentable, dans les industries des sauvages de la Saskatchewan du Nord, mais ceci ne s'applique pas à la grande masse des sauvages. Il y a eu aussi beaucoup d'inquiétude. Les sauvages, comme beaucoup d'autres populations, ont été excités par les faux rapports faits sur les succès des Métis, ce qui les rendit inquiets et mécontents et les empêcha de travailler comme il faut. Mais en général les rapports sont favorables et les sauvages s'appliquent à la culture de la terre, surtout de racines, et peu de céréales. Conséquemment, je ne crois pas qu'il y ait plus grande destitution l'an prochain qu'avant, et d'un autre côté je suis heureux de savoir que leurs provisions de réserve sont beaucoup plus considérables que l'an dernier. Je crois que sans les troubles, le surplus aurait encore été plus grand. Je reçois maintenant des rapports tous les ans, et avant que la Chambre ne s'ajourne, j'espère pouvoir lui donner des renseignements généraux sur les différentes réserves.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'aurais pas fait la remarque, si ce n'était à cause du fait que dans les estimations supplémentaires pour l'année qui vient de se terminer, l'honorable ministre demande \$324,850 en addition à la somme demandée ici, faisant en tout \$1,100,000 net; et bien que je ne pense pas que la dépense excédera celle de 1884-1885, certainement il aurait besoin de plus d'un million.

M. MILLS : J'appellerai de nouveau l'attention de la Chambre sur la nécessité d'avoir des renseignements détaillés montrant le montant des produits prélevés dans chaque réserve et le montant que les sauvages reçoivent en différents endroits, afin d'empêcher la famine et la misère. Ce n'est que comme cela que vous pouvez fixer l'attention publique sur l'ouvrage fait par chaque instructeur de ferme. Il me semble d'une grande conséquence que chaque instructeur de ferme sente que le pays a les yeux sur lui attendant le résultat de ses efforts. Naturellement, nous remarquons ceux qui réussissent et ceux qui sont malheureux. Quand un instructeur ne réussit pas, la première chose à voir c'est si les sauvages ont une réserve propre à la culture et s'ils feraient mieux avec un autre instructeur. Quand un inspecteur sentira qu'il a les yeux du public sur lui, il fera beaucoup mieux que s'il croyait qu'il n'était qu'un simple officier public et que le résultat sera le même, qu'il réussisse ou non; et quand il ne réussit pas à engager les sauvages à la culture où les lieux sont favorables, il devrait être remplacé. Naturellement, plus le succès est grand, moins grande est la charge sur le trésor public. Ce serait aussi d'un plus grand avantage pour le département et ajouterait au confort de l'honorable ministre lui-même si on lui faisait des rapports distincts qui seraient soumis au parlement, de sorte que quand il faudrait voter, on saurait ce que coûte chaque homme au pays et qui a la charge de chaque bande sauvage.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai dit à l'honorable député, l'autre soir, je crois, quand nous avons discuté la même question, que je pensais bien comme lui et que j'avais ordonné que des rapports fussent faits autant que possible pour qu'ils soient déposés pendant cette session devant la Chambre. Je ne sais si cela peut se faire parfaitement, mais ce sera aussi bien fait que le permettront les autorités. Je crois aussi comme l'honorable député, que ces rapports devraient faire partie du rapport annuel du département des sauvages, afin qu'on puisse constater l'ouvrage de chacun des officiers du département. Ce sera un empêchement aux troubles en même temps qu'une amélioration encourageante.

Sir JOHN A. MACDONALD

Je pense aussi que cette charge n'a pas été créée en faveur des instructeurs de ferme, mais pour les sauvages, et que tout employé qui ne réussirait pas devrait être envoyé. Bien qu'il puisse désirer beaucoup faire son ouvrage, il peut manquer du pouvoir de se faire obéir et imiter par les sauvages. Même dans le cas de professeurs ordinaires, ils peuvent être très instruits et ne savoir pas bien enseigner. Nous avons sans aucun remords renvoyé des hommes qui par leur impatience ou leur manque d'aptitudes, n'étaient pas capables de s'arranger avec les sauvages. Ce ne sont pas des employés civils; il n'y a rien de permanent dans leur nomination. Nous pouvons toujours nous débarrasser d'un homme qui ne réussit pas, et il paierait son manque d'habileté en étant renvoyé; mais si c'est un homme respectable et s'il a fait de son mieux, on lui accordera une petite indemnité. Il est important que nous donnions cette position à des hommes qui connaissent le caractère sauvage et qui ont demeuré quelque temps dans le pays. D'abord on ne pouvait en trouver, mais maintenant il est facile d'en rencontrer qui connaissent les sauvages et qui sont capables de les influencer et de leur donner des connaissances. S'ils peuvent apprendre la langue tant mieux, mais je ne trouve pas que le procédé d'apprendre la langue sauvage ait fait autant de progrès qu'il serait à désirer. C'est difficile de faire sortir les sauvages de leurs réserves. Ces réserves leur ont été accordées par traités, et c'est difficile de les engager à s'en dessaisir. Primitivement, ces réserves furent choisies pour rencontrer les vues des sauvages. Il faut les amener à un traité, et ils ont choisi eux-mêmes les localités, préférant les terres où se trouvaient les os de leurs ancêtres comme réserves. Nous les avons engagés avec succès à se dessaisir de cette immense étendue de terrain qui s'étend le long de la Saskatchewan du Sud un mille de chaque côté, qu'ils devaient avoir pendant dix ans. On trouva que ceci était une barrière insupportable opposée à la colonisation du pays, et l'on s'est efforcé de faire concéder cette étendue de terre par les sauvages contre des réserves séparées. Ces sauvages sont les Pieds-Noirs et les Gens-du-Sang, et quoique appartenant à la même nation ils ne s'arrangent pas très bien, et il faut les placer sur des réserves séparées. Quant à la discussion soulevée par l'honorable représentant de Huron (Cameron) pour demander des instruments aratoires, j'ai une note disant que le département demande ces articles, charrues John Deer, charriots Chatham, et sucre en morceaux de Paris, transportés à différentes parties du Manitoba et du Nord-Ouest, et conséquemment il y a compétition entre ceux qui ont de meilleurs moyens de transport que les manufactures. L'honorable député a appelé l'attention du comité sur une annonce du wagon Chatham qui s'est glissée sous forme de soumission, mais rien n'a apparu dans la réclame, le "puff," s'il y en a eu, ne s'est pas rendu au public. Il ne se rendit qu'auprès de ceux qui se disputaient ces wagons.

M. MILLS : L'honorable ministre veut-il dire quelle espèce d'arpentage sera fait dans la Colombie-Anglaise, sur quelle partie du parcours du chemin de fer on les fera, et dans quel but ?

M. McLELAN : On s'arrange pour un arpentage général du parcours.

M. MILLS : L'honorable député ne croit certainement pas qu'il puisse faire arpenter tout le parcours de la Colombie en un an ?

M. McLELAN : Non.

M. MILLS : Où se feront les arpentages ?

M. McLELAN : Nous avons l'intention de prendre des observations et de faire les lignes qui serviront de base à tout le système d'arpentage.

M. BLAKE : Où s'étendront ces lignes de base ?

M. McLELAN : On fait des observations pour fixer les points de latitude et de longitude. Ayant pris les points astronomiques, ils pourront arpenter toute la longueur, et je crois que cette année l'arpentage principal sera de Port-Moody à l'est.

M. MILLS : L'honorable député a-t-il l'intention de ne fixer cette année que les points astronomiques, ou a-t-il l'intention de faire beaucoup plus ? L'arpentage astronomique fait-il partie de l'arpentage à l'est des montagnes Rocheuses ou est-ce un arpentage indépendant ?

M. McLELAN : Je ne puis le dire. Je pourrai donner plus ample information quand les estimations supplémentaires seront devant nous.

M. BLAKE : Si l'honorable député se prête à ce que la discussion se fasse quand les estimations supplémentaires seront soumises, je remettrai à plus tard certaines remarques que j'avais à faire, surtout vu qu'un mémoire à ce sujet vient d'être déposé, et que je n'ai pas eu le temps de le lire.

M. WATSON : Le ministre intérimaire s'est proposé de répondre à ma question sur la nomination de Louis Schmidt.

M. McLELAN : Je n'ai pas l'information ici.

Comme il est six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

Don à la veuve de feu C. McManus, garde du pénitencier de Kingston\$670.30

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le premier ministre devait s'assurer quelle était la règle concernant cet article particulier.

M. BOWELL : Quand cet officier a résigné, en avril 1883, on proposa de lui donner une gratification d'un mois de salaire par année de service. Il y est entré en 1853. Il mourut avant que le don ne lui fut accordé. Alors le don du salaire de deux mois fut accordé à la veuve, et le ministre de la justice recommanda au conseil que la balance de la somme totale du don d'un mois de salaire pour chaque année de service devait être payée à la veuve.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre s'est assuré que la règle était pour deux ou trois ans, selon le cas ; qu'elle ne s'arrête pas à une année ?

M. BOWELL : Non. La règle a été que quand un officier se retire à cause de mauvaise santé et n'est pas assez âgé pour être mis à la retraite, on lui donne le salaire d'un mois pour chaque année qu'il a servi. Quelquefois on ne leur donne pas toute la somme, et d'autres fois on leur donne simplement le salaire d'une année,—quelquefois seulement six mois. Ceci est la base de la recommandation du ministre de la justice.

ORDRES RESCINDÉS.

Les ordres suivants furent rescindés :

Que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 4) pour s'entendre sur la distribution des biens des débiteurs insolubles.—(Sir John A. Macdonald.)

Que la Chambre se forme en comité pour considérer une certaine résolution proposée concernant la rémunération des officiers revisiteurs, de leurs commis et employés, qui pourront être nommés en vertu du bill (n° 103) concernant la franchise électorale.—(Sir John A. Macdonald.)

M. CARLING : Je propose que l'ordre pour la seconde lecture du bill (n° 151) concernant le service postal par paquets soit rescindé.

M. BLAKE : J'espère que ce que le premier ministre a donné à entendre l'autre jour, ne signifie pas qu'il y a entente avec M. Allan pour la construction de steamers à grande vi-

tesse, d'après la théorie que ce contrat proposé à la ratification par ce bill doit être ratifié plus tard, ou d'après un arrangement pour d'autres contrats différents. J'ai déjà dit, et je ne veux pas le discuter maintenant, que cela tire à beaucoup de conséquence que l'on fasse des grands efforts, si l'on doit accorder des subsides fixes, de s'assurer les services aux prix comparativement bas des autres lignes, et qu'il est peut-être encore plus important de s'assurer les services des vaisseaux les plus rapides de chaque ligne. Tout en admettant qu'il faut mieux ne pas travailler pendant cette session à la ratification du contrat, j'espère que pendant le temps qui séparera les deux sessions on travaillera à formuler une proposition satisfaisante, basée sur les suggestions qui ont été faites, plutôt que de voir la Chambre priée pendant la session prochaine de ratifier cette même proposition, avec des changements sans importance qui peuvent être faits à cause de la défaveur dont ce contrat est l'objet en général.

Sir JOHN A. MACDONALD : Tout ce que je puis dire, c'est que cette question, quand le parlement se réunira de nouveau, sera telle qu'elle est maintenant.

Ordre rescindé et bill retiré.

COUR SUPÉRIEURE, QUÉBEC.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre se réunisse en comité de toute la Chambre pour examiner les résolutions suivantes :

1. Qu'il convient de décider de payer au juge senior puisné de la cour supérieure de la province de Québec, résidant à Québec, si le juge en chef demeure à Montréal, ou au juge senior puisné de Montréal, si le juge réside à Québec, un salaire annuel de \$1,000, en sus de son autre salaire.
2. Qu'un tel salaire sera payé avec les argents non appropriés formant partie des fonds de revenu consolidé du Canada.

Le but de ce bill est de placer le juge senior puisné au même rang que le juge en chef quant au salaire. L'on sait, monsieur, qu'il y a de fait deux systèmes judiciaires dans la province de Québec, l'un dont le centre est à Québec et l'autre à Montréal. Ils ont un système judiciaire différent à Québec et un barreau différent. Il arrive qu'il n'y a qu'un juge en chef de la cour supérieure, mais à cause de la constitution particulière des cours dans la province de Québec, si le juge en chef préside à une cour et appartient à un barreau, le juge senior puisné joue le même rôle dans l'autre cour, de fait le juge puisné est le juge en chef du district qui est sous sa juridiction. Nous proposons donc qu'il ait le salaire d'un juge en chef. Nous proposons que quand le juge senior de la cour supérieure est à Montréal, il ait le même salaire quand le juge en chef est à Québec, et *vice versa*. La proposition est si raisonnable que je crois n'avoir qu'à en faire part à la Chambre pour avoir son consentement. Il n'y a que deux juges en chef dans la province de Québec, tandis que nous en avons quatre dans Ontario. Je n'ai pas à parler du mérite ou du démérite du juge senior de la cour supérieure de Montréal. Je dis seulement qu'il y a deux juges en chef, l'un à Montréal et l'autre à Québec, et comme ils remplissent les mêmes devoirs et ont la même responsabilité, ils doivent avoir le même salaire.

M. BLAKE : Peut-être l'honorable membre nous dira quels devoirs de plus que les autres juges puisnés de cette cour remplissent les juges puisnés senior.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le juge senior de Montréal remplit présentement tous les devoirs que remplit ailleurs le juge en chef ; il préside la cour, prend l'initiative, agit enfin comme un juge en chef. L'honorable député sait bien quels sont les devoirs respectifs d'un juge puisné et du juge en chef. Il guide et contrôle, autant que le fait le juge en chef, la pratique générale dans une cour. Mon honorable ami me rappelle qu'ils ont à régler l'ouvrage des juges de cour Supérieure dans toute la province. Quand un juge est absent ou malade, il doit envoyer dans ce district

quelqu'un qui le remplace, et c'est lui qui est chargé de la responsabilité de ces devoirs.

M. BLAKE: J'avais supposé, et je crois qu'on l'a dit en d'autre temps, que ces devoirs, qui ne sont pas sans importance, de distribuer l'ouvrage entre les juges de la cour supérieure, incombaient au juge en chef de cette cour à Québec, et non pas au juge senior puisné de Montréal. Je croyais que le juge en chef remplissait ce devoir, en quelque cour qu'il présidât. Je ne crois pas que d'après les statuts le juge senior ait droit de se charger de ces devoirs, et je pense qu'il n'a rien de plus à faire que les juges junior de la cour. Vraiment, l'honorable député, en expliquant sa position, semble être dans le cas de ce grand dignitaire ecclésiastique à qui l'on demandait quelles étaient les fonctions d'un archidiacre, et qui répondit qu'elles étaient archidiaconales.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai pensé à cette histoire.

M. BLAKE: Oui; j'ai pensé quand j'ai vu l'honorable député sourire, que son explication avait dû la lui rappeler.

M. BAKER (Missisquoi): Il est vrai qu'avant la session de 1884 de la législature de Québec, les fonctions de juge en chef dans le district de Montréal étaient remplies là par le juge senior, par courtoisie et gratuitement, et avaient été ainsi remplies pendant bien des années; mais en 1884 la législature de Québec a passé un acte déclarant en termes précis, que quand le juge en chef résidait dans le district de Québec, les fonctions d'un juge en chef seraient remplies par le juge senior puisné, à Montréal, et *vice versa*; de sorte que nous avons l'autorité directe de la législature pour l'arrangement qui maintenant existe dans le district de Montréal, et ces fonctions ont été remplies depuis juin 1881, par le juge senior puisné.

LES TROUBLES AU NORD-OUEST.—RECONNAISSANCE DES SERVICES DES VOLONTAIRES.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération certain projet de résolutions à l'effet d'autoriser l'octroi de lots de terre ou de billets rachetables en terres, aux membres de la force militaire qui a été appelée à supprimer l'insurrection des Métis et des sauvages du Nord-Ouest.

Je pense que des deux côtés de la Chambre, l'on va se montrer d'accord sur le but de ces résolutions et leur esprit en général. Tous nous sommes d'avis que les services de nos volontaires, qui n'ont pas hésité à quitter leurs foyers pour aller rétablir la paix ou faire respecter l'ordre et la loi dans un endroit où il y avait désordre et insurrection, devraient être récompensés. C'est dans ce but-là que je vous soumets ces résolutions. Je vous les soumets aussi dans un autre but, celui d'ouvrir cette partie du Dominion aux jeunes gens de notre milice volontaire qui ont vu le Nord-Ouest, qui en connaissent les avantages, qui ont pu peut-être y prendre goût, et ne demanderaient que de s'y établir. Il serait très important aussi, je pense, pour le Nord-Ouest comme pour tout le Dominion en général, que le plus grand nombre possible de ces braves finiraient par rester dans le Nord-Ouest, où ils sont allés comme soldats loyaux ainsi que comme défenseurs de la suprématie de la loi et du gouvernement du Canada tel que constitué. Cependant il est plus que probable que la plus grande partie de la milice qui est actuellement en devoir dans le Nord-Ouest ne tiennent pas à s'y établir et retourner dans ses foyers; malgré tout, d'après mon opinion, d'après l'opinion du gouvernement, il faut pourtant reconnaître leurs insignes services.

Chacun de ces soldats qui peut avoir l'intention de s'établir dans le Nord-Ouest, a déjà, comme le colon ordinaire, droit à 160 acres de terre gratuitement, exception faite d'un honoraire de \$10 pour l'entrée. A part cela, le colon ordinaire a encore un droit de préemption sur les 160 acres de

Sir JOHN A. MACDONALD.

terre voisins. Nous sommes d'avis que nos soldats devraient avoir 320 acres au lieu de 160 comme établissement, et recevoir pour ces 320 acres leur patente libre de toutes charges et honoraires. On leur accorde dans ces résolutions une certaine période, afin qu'ils puissent voir s'il leur est possible et avantageux de se faire colons ou non. Quant à ceux qui préféreront ne pas devenir colons et retourner à leurs foyers dans les anciennes provinces, on leur donnera au lieu d'une patente pour 320 acres de terre, un billet pour 80 acres, simplement à titre de reconnaissance, et ce billet, ils pourront le donner en paiement de frais pour coupe de bois ou pâturages sur les terres de la Couronne. L'on a aussi pourvu à ce que le soldat puisse, s'il accepte le rôle et les avantages de colon, se faire remplacer s'il ne s'établit pas lui-même personnellement sur le lot qui lui sera échu. Il pourra faire avec son substitut les arrangements qu'il voudra. Il aura droit de propriété sur ses 320 acres, ou pourra les transporter à son substitut; mais s'il lui arrive de se faire remplacer, il n'aura pas droit de garder la terre en son nom, et y tenir une espèce de locataire ou fermier, parce que ce serait exposer le système de tenure actuel, à être éladé; on sait que d'après le système en vigueur, la terre doit être occupée par son propriétaire.

S'il arrive que le soldat préfère résider dans Ontario, Québec ou la Nouvelle-Ecosse, il pourra le faire, et disposer de ses 320 acres en faveur d'un substitut qui ira s'y établir, aura la propriété en son nom, et se trouvera personnellement tenu aux mêmes conditions que le colon ordinaire. Voilà quel est le but et l'esprit, et l'objet de ces résolutions, et je suis sûr que la Chambre va leur faire un excellent accueil. Elles ont un double objet; premièrement, celui de reconnaître d'une manière substantielle les services rendus par nos volontaires, à part la solde ordinaire de chaque jour, et cela au moyen d'un lot de terre ou d'un billet, s'ils ne veulent pas prendre de terre; elles établissent, deuxièmement, une distinction entre les soldats qui ne veulent pas devenir colons et ceux qui le voudront. Encore une fois, le soldat qui ne voudra pas devenir colon, mais qui préférera retourner dans ses pénates, recevra un billet qui lui donnera droit à 80 acres; celui qui se fera colon, recevra 320 acres. Voilà le système qu'après mûre considération, le gouvernement a résolu de soumettre à l'approbation de la Chambre.

M. BLAKE: Je ne me lève pas pour dire un mot sur les détails du projet, parce que l'on aura l'occasion de le discuter plus convenablement, plus à fond, en comité. Je ne voudrais pas non plus faire ici les observations que je me propose de faire en comité. Comme la Chambre doit s'y attendre, d'après l'interpellation qu'il m'est arrivé de faire dernièrement, tout ce que j'ai à dire pour le moment, c'est que j'approuve entièrement l'idée de mon honorable ami; je suis moi aussi d'avis que l'on doit récompenser d'une manière substantielle nos volontaires pour les services qu'ils ont rendus. Notre milice volontaire occupe une position toute autre que la milice permanente des autres pays. Il nous faut absolument tenir compte de la nature de leur engagement, des circonstances de leur enrôlement, des sacrifices considérables qu'ils sont forcés de faire, lorsqu'ils sont forcés d'aller en service actif, tout cela nous impose le devoir de reconnaître d'une manière tangible et substantielle leurs services dans le Nord-Ouest.

La proposition est adoptée et la Chambre se forme ensuite en comité des subsides.

(En comité.)

Sur la résolution 1,

M. WATSON: Je concours cordialement dans la proposition du gouvernement de reconnaître d'une manière substantielle les services de nos volontaires. Je conseillerai cependant au premier ministre, d'ajouter à ses résolutions quelque disposition particulière pour les volontaires du

Manitoba qui ont fait la campagne. La plupart occupent déjà des terres, et il n'y a pas de doute qu'au lieu de recevoir de nouveaux lots de terre, ils préféreraient d'autres arrangements. Un grand nombre ont déjà des établissements d'une étendue de 160 acres, avec droit de préemption sur 160 acres de plus. Ces droits de préemption ne sont pas encore payés, ça va de soi; je suis sûr que si ces soldats reçoivent un titre de propriété ou patente pour la demission qu'ils occupent déjà, cette conduite là leur ferait d'un grand bout, beaucoup plus de plaisir que le privilège qu'on veut leur accorder d'occuper d'autre terre. Ces volontaires ne recevront donc que \$80 chacun s'ils ne tiennent pas à prendre d'autres terres. Le billet *scrip* en question peut valoir environ 75 cts dans la piastre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ça devrait valoir une piastre.

M. WATSON: Je suis en état de pouvoir informer l'honorable ministre que le *scrip* donné aux Métis se vend actuellement 76 cents par piastre dans l'Ouest; celui que l'on se propose de donner aux volontaires ne vaudra certainement pas plus. Dans le cas du capitaine Browne, qui a été tué à Batoche, c'était l'un des éclaireurs de Boulton, — le capitaine Brown avait rempli les conditions de l'Acte d'Etablissement (Homestead Act), mais il n'avait pas reçu la patente pour son établissement et préemption, pour la bonne raison qu'il n'avait pas payé pour sa préemption. En pareil cas, je suggérerais d'émaner la patente gratuitement, comme d'après moi, l'on devrait émaner une patente en faveur d'un colon qui a déjà reçu sa terre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ces résolutions ont une portée générale. Elles affectent toute la milice. Il serait absolument impossible de les amender de manière à ce qu'elles puissent pourvoir à tous les cas possibles. Il y a le cas de ceux qui sont tombés sur le champ de bataille, celui de ceux qui ont succombé malheureusement aux fatigues de la campagne, celui encore de maints autres individus qui pour une raison ou pour une autre peuvent avoir besoin d'un changement ou d'une modification quelconque dans ces propositions générales. On peut compter que tous ces cas-là seront dûment examinés. Mais on peut facilement s'apercevoir qu'il nous serait tout à fait impossible de rédiger une série de résolutions et de les amender ensuite de manière à ce qu'elles puissent pourvoir à tous les cas possibles. Il n'y a pas de doute que tout l'été va se passer avant que l'on puisse mettre ces résolutions à effet. Il va nous falloir les réclamations de chaque soldat dûment certifiées par le commandant du bataillon, d'après un système quelconque que le département de la milice devra adopter; quand la réclamation aura été bien constatée, il restera encore à émaner le mandat d'après l'Acte des terres du Dominion; autrement dit le mandat de gratification de la milice; alors l'individu aura à choisir un lot de terre ou à déclarer qu'il a l'intention de se faire colon. Tout cela prendra un peu de temps. Ça prendra peut-être l'été et l'automne.

Lorsque nous aurons adopté en principe l'idée de faire des octrois de terre ou le don d'un billet *scrip* en guise de lots de terre aux volontaires ou miliciens qui auront été en service, alors nous pourrions décider de certains cas spéciaux que l'on aura représentés au département, et l'on peut être sûr des deux côtés de cette Chambre, que le gouvernement saura exercer la plus grande générosité possible dans chaque cas, tenir compte entre autres choses des grands services que nous ont rendus nos soldats, et de la situation dans laquelle peuvent se trouver certaines familles qui se trouvent à avoir perdu quelqu'un des leurs. Je crois qu'il vaut mieux adopter les résolutions telles qu'elles sont avec leur caractère général, quitte à traiter ensuite d'une manière spéciale les cas spéciaux.

M. WATSON: Je n'ai simplement fait que mentionner ce cas-là comme un cas qui peut se présenter, et je m'aper-

çois avec plaisir que le gouvernement se propose de voir à ces cas-là d'une manière toute particulière. Je ne m'attendais pas à ce que l'on pût rédiger ces résolutions de manière à leur faire comprendre tous les cas spéciaux qui peuvent se présenter, mais on devrait s'arranger de manière à ce qu'elles puissent rencontrer le cas des volontaires du Manitoba qui ont déjà des établissements. Ça intéresse un très grand nombre de soldats. Il peut y avoir actuellement quinze cents hommes du Manitoba dans le service actif, et sur ce nombre, il en est certainement au moins la moitié qui sont cultivateurs et colons, et probablement un quart qui n'ont pas encore payé leur préemption. Il me semble que le premier ministre devrait pourvoir à ces établissements. Je pense que ces volontaires du Manitoba devraient être l'objet d'une considération toute spéciale; ils sont allés en campagne, et cette année ils ne purent pas compter sur la moindre récolte. Ainsi donc, bon nombre d'entre eux vont avoir à souffrir beaucoup plus que les soldats de l'est; grand nombre d'entre eux ont perdu certain salaire, mais non tout le profit d'une année complète; ces cultivateurs ou colons, au contraire, se trouvent à avoir perdu tout le profit d'une année d'exploitation agricole, et je pense qu'il ne serait que juste de voir à ce que ceux qui ont encore leurs frais de préemption à déboursier, n'eussent plus rien à payer et qu'on leur donnât une patente pour les 320 acres.

Alors la question regarde cette grande classe qui peut comprendre en tout 1,400 ou 1,500 hommes, dont une partie considérable—naturellement il y en avait un grand nombre de Winnipeg et des autres centres de population—est composée de colons résidents; et je suppose qu'il y en a plusieurs milliers parmi eux, soit que vous vouliez appliquer à ceux-ci ou aux colons actuels la mesure de soulagement par laquelle ils peuvent profiter de votre bienveillance, est-ce qu'il n'y aurait pas plus d'analogie avec le cas des autres si vous disiez qu'ils peuvent avoir leur préemption gratuitement et que ce sera là leur récompense? Naturellement il n'y a rien d'engageant à leur dire qu'ils peuvent avoir une autre préemption. De fait il n'ont qu'un choix d'option; il doivent prendre \$80 de *scrip*, et c'est tout ce que vous leur accordez. La seconde observation que j'ai à faire c'est que la récompense en argent ou en valeur d'argent leur sera de peu d'avantage. Quand mon honorable ami a dit que l'inscription se vendait 76 cents, l'honorable ministre a dit qu'elle devait valoir une piastre. A rien ne sert de discuter ce que cela devrait valoir, la question est de savoir ce que cela vaut, et la valeur diminuera quand vous en aurez mis en vente pour des centaines de mille piastres. La loi de fourniture et de demande doit affecter le prix, et le résultat de donner ce *scrip* en addition à la somme d'inscriptions qui seront émises pour satisfaire les Métis, sera que le volontaire ne recevra pas \$80, probablement pas plus que \$60 des \$80; le public perdra \$80 et les spéculateurs gagneront la différence de 60 à 80; les spéculateurs d'inscriptions de terres feront tout le profit. Cette inscription est une perte de \$80 pour l'Etat, sans être un gain pour le volontaire. Puis sans que vous vouliez accorder une commodité qui dans le moment vaut \$60 et qui vaudra moins par le fait que vous préparez une grande émission additionnelle, qui donnera beaucoup de profits aux spéculateurs et aux volontaires quelque chose entre \$60 et \$50. Je crois qu'il vaudrait mieux lui donner l'alternative de prendre une plus petite somme en argent comptant; laissez-le prendre l'inscription s'il veut, mais aussi qu'il prenne s'il préfère une somme plus petite qui lui vaudra plus que l'inscription.

M. MILLS: Je ne crois pas qu'il soit difficile de mettre à exécution les suggestions faites par l'honorable député de Marquette (M. Watson), concernant ceux qui ont déjà pris des terres dans le Nord-Ouest. L'honorable député connaît le plan adopté auparavant quand on envoya des mandats militaires aux volontaires en 1871. Ceux qui ne voulaient pas demeurer dans le pays, eurent tant d'argent comptant au

lieu de terre. Si l'honorable député voulait faire un arrangement semblable, de sorte qu'un homme qui s'est déjà assuré 160 acres de terre pourrait déposer devant le gouvernement son mandat de 160 acres de terres et qu'on l'accepterait comme paiement de la terre dont il est possesseur, cela ferait bien mieux son affaire et celle du gouvernement, parce qu'il ne veut pas plus de terre et que ce n'est pas dans l'intérêt du public qu'il en ait plus, vu que c'est un nouveau colon sur les terres de la Couronne. Il est donc important que le gouvernement ne fasse pas acheter 160 acres de terre à celui qui en a déjà autant qu'il en peut cultiver.

Si donc il ne veut pas prendre 160 acres de plus, c'est donc autant de son intérêt et celui du public que son mandat de 160 acres soit reçu comme paiement de la terre qu'il a déjà.

Sir JOHN A. MACDONALD: D'abord je ne suis pas du tout prêt à recommander qu'au lieu d'inscription on donne de l'argent aux soldats. Ils viendront chercher leurs 50, 60 et 80 piastres, ce qui pèsera beaucoup sur le trésor; bon nombre de volontaires sont des jeunes gens et ce sera un engagement pour leur faire demander leur argent au lieu de prendre les terres. Je ne crois pas qu'on doit leur offrir des chances pour laisser le pays. Les jeunes sont les jeunes gens, et vous leur direz: vous aurez tant d'argent de suite si vous ne voulez pas vous établir, et ils choisiront l'argent. Mais j'ai déjà dit que l'intention du gouvernement en passant cette résolution était d'abord d'accorder une récompense matérielle et puis d'encourager les volontaires à la colonisation. Ce seraient de bons colons; des soldats habitués à la loyauté dont ils ont fait preuve, des avant-gardes pour imposer la paix et maintenir l'ordre dans le Nord-Ouest. Ce serait une excellente chose que de les implanter là; ils seraient non seulement de bons colons, mais des hommes qui ayant une fois servi leur patrie seraient prêts à le faire de nouveau. Nous ne devons donc pas en leur offrant une petite somme, les engager au retour. Et puis il y a cette objection substantielle que ce sera trop puiser dans les fonds publics que de payer cette somme à plusieurs milliers d'hommes qui prendront l'argent au lieu de s'établir sur ces terres. L'autre question est plus substantielle, à savoir, si l'inscription pourra servir pour payer toutes sortes de terres. Les deux régiments qui ont battu les champs dans le Nord-Ouest, outre le corps d'artillerie, doivent être dans une position semblable à celle des volontaires de l'est. S'ils veulent des terres de plus ils peuvent les avoir; si non ils doivent être traités de la même façon que les volontaires d'Ontario. S'ils ne veulent pas la terre, ils peuvent avoir l'inscription, et s'ils veulent la terre, non seulement ils peuvent l'avoir, mais avoir des avantages spéciaux. Les volontaires partis de Winnipeg auront certains avantages sur leurs camarades de l'Est parce qu'ils sont à Winnipeg; ils voient venir les colons et peuvent avoir des substituteurs pour tous les 320 acres.

Pour les volontaires ils n'ont pas autant de chance d'en faire autant. Le soldat, par exemple, parti de Québec, comme le 9e régiment, peut ne pas trouver de substitut du tout et peut être obligé de prendre l'inscription pour \$80. Mais les soldats des deux régiments et du corps d'artillerie de Winnipeg peuvent toujours avoir un substitut, peuvent toujours faire un arrangement, et ils ont un grand avantage sur leurs camarades de l'Est. Je ne crois pas qu'on puisse faire une distinction entre ces soldats qui partent de Winnipeg, faire une distinction en leur faveur et contre les volontaires de Québec ou même de Toronto. Puis, quant à l'émission de l'inscription, si l'honorable député regarde la troisième résolution, elle dit ceci:

Que toute personne ayant le droit d'après ces règlements de choisir et d'entrer par lui-même ou par son substitut 320 acres de terres, comme établissement de la manière et suivant les conditions ci-dessus prescrites, peut, s'il le préfère, recevoir à la place une inscription de \$80 qui seront reçues en paiement pour toute terre du Dominion mise en vente, ou en paiement pour les préemptions ou ventes des terres louées pour pâturage ou pour la meisson du foin.

M. MILLS

En sorte que si cela ne convient pas au volontaire demeurant à Winnipeg d'aller prendre possession de ces 320 acres de plus, il reçoit ses \$80 d'inscription, dont il peut se servir pour payer les terres qu'il achète en préemption. Je ne crois pas qu'il soit bon de faire une distinction; ils doivent être mis exactement sur le même pied, qu'ils viennent de Winnipeg, de Québec ou d'Halifax.

M. WATSON: Je ne suggère pas du tant qu'il y ait une distinction entre les volontaires de Winnipeg et ceux de l'Est, loin de là. Je crois que les volontaires de l'est méritent tout autant de considération que ceux de l'ouest. Mais les jeunes cultivateurs qui ont déjà une terre, qui ne peuvent payer un substitut pour s'occuper de leur nouvelle terre, ne reçoivent à la place que \$80. Bon nombre de ces jeunes hommes ne sont pas dans une position avantageuse; quelques-uns ont un loyer de six mois à payer, quelques-uns sont en arrière, et ce sera un grand soulagement pour ces volontaires qui ont sacrifié leur travail d'une année en allant en avant. C'est en faveur de ceux-là que je parle, pour qu'ils aient la concession de cette terre qu'ils devraient payer, d'après l'acte des terres. Il devrait être dit dans le bill que le volontaire qui occupe une terre ou une préemption devrait être délivré de tout paiement au lieu de ces autres considérations faites pour les volontaires qui n'ont pas de terres. Mes remarques s'appliquent non pas aux volontaires de Winnipeg, mais aux jeunes cultivateurs qui ont pris le fusil.

Sir JOHN MACDONALD: Considérez comme ceci pourrait se faire. Un volontaire a une terre et a promis de payer \$2 l'acre pour la préemption, et on propose de lui faire un présent de cette préemption. Il aura \$2 l'acre et l'homme de l'est aura \$80. Ça ne pourrait faire.

M. WATSON: L'honorable ministre parle d'un homme qui reçoit \$80 en inscription, tandis que je parle d'un homme qui a une terre dans le pays. Je ne vois pas qu'une terre prise vaille plus qu'une autre qui ne l'est pas encore. Il ne devrait pas y avoir de différence. Ceci semblerait fait pour se jouer d'un homme qui ne pourrait prendre une seconde terre, car dans ce cas il ne recevrait que \$80, tandis qu'un autre aurait droit à 160 acres.

Sur la 2e résolution,

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois qu'il vaudrait mieux prolonger le temps un peu. Je ne tiendrais pas à le prolonger indéfiniment, mais le 1er juin est un peu tôt. La plupart des personnes qui portent maintenant les armes dans le Nord-Ouest viennent du Bas-Canada et s'en retourneront pour différentes raisons. S'ils allaient au Nord-Ouest pour choisir des terres, ce serait probablement dans le courant de l'année prochaine, et ce serait difficile pour eux de faire un choix vers le 1er juin si la saison était pluvieuse ou l'hiver long. Le ministre sait bien que la plupart des volontaires ne profiteront pas de cette année pour rester dans la province, mais reviendront au printemps prochain.

M. FAIRBANK: Je vois par les remarques du premier ministre que son premier but est d'avoir des colons. A ce point de vue, je crois que le temps limité empêcherait qu'on atteignît ce but. La plupart des volontaires s'en vont maintenant chez eux. Ils ont fait des arrangements chez eux avant de partir, et il ne leur conviendra pas de repartir de suite pour le Nord-Ouest, et le 1er juin arrivera bien vite au Nord-Ouest. Je ne crois pas qu'il résulterait d'inconvénient dans ce retard, qui favoriserait beaucoup la colonisation contre l'inscription. Le temps étant limité, cela offre des avantages à l'acceptation de l'inscription. Les volontaires, étant sur leur retour, peuvent difficilement revenir cette saison. De plus, je suppose qu'ils pourraient partir avant d'avoir leurs garanties, mais peut-être aimeraient-ils mieux avoir des documents en leur possession montrant qu'ils ont droit de faire cette location. Si c'est le cas, il doit s'écouler un temps considérable avant qu'on puisse les mettre en possession des mandats. Les commandants doivent faire des rapports, il

doit y avoir identification, et autres choses. Ceci remettrait à trop tard. Ils devront partir tôt dans le printemps pour avoir le temps nécessaire d'examiner ce grand pays et faire une location. Je crois donc que ce serait beaucoup mieux si le temps était prolongé afin de donner la saison entière.

Sir JOHN A. MACDONALD : La première décision du gouvernement était de fixer le 1er janvier 1886 comme le temps pendant lequel les gens devraient se décider ; mais après réflexion, suivant l'argument fait par l'honorable député nous avons éloigné cette date jusqu'au 1er juin 1886. Il est important que ces affaires-là ne traînent pas en longueur et que les gens s'y rendent. Bien que nous ayons d'abord cru le 1er janvier suffisant, nous avons décidé de remettre au 1er juin. Les gens ont certainement dans ce temps l'occasion de décider s'ils seront ou non colons du Nord-Ouest.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il ne s'agit pas de décider s'ils seront colons, mais de choisir une terre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne vois pas d'objection, avec le consentement de la Chambre, à ce qu'on recule cette date du 1er juin au 1er août, ce qui leur donnerait toute la saison. On ne peut s'arrêter à cette question.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que ceci est assez raisonnable.

Résolution modifiée, en insérant le 1er août au lieu de 1er juin.

Résolution 3,

M. WATSON : Je propose qu'à la fin de cette résolution on ajoute ceci :

Tout membre de la dite milice enrôlée qui a une possession et une préemption aura le droit, au lieu du don mentionné plus haut, de recevoir sa préemption gratis.

Je crois que ce n'est que juste d'ajouter cette disposition, comme elle ne fait que leur accorder le privilège de garder la terre qu'ils ont déjà, au lieu de prendre une autre terre qu'ils auraient à défricher. Il pourrait partir et prendre possession de la terre par l'intermédiaire d'un autre, comme il a le droit en ayant un substitut.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette disposition est impossible. Ce serait une cause de mécontentement parmi tous les volontaires, excepté quelques corps du Manitoba. L'honorable député dit que ce n'est que 160 acres, mais c'est plus que cela, parce que les préemptions sont de \$2 l'acre, et les volontaires du Manitoba auraient \$320, au lieu de \$80, comme les autres reçoivent.

M. WATSON : Je ne propose pas cela du tout. Il n'y a pas de préemptions maintenant à moins de \$2 l'acre, et l'honorable député propose de donner 320 acres comme ferme. Ils reçoivent 160 acres gratis, et pourquoi recevraient-ils, ceux qui ont le moyen d'avoir une seconde terre, \$320, tandis que l'homme qui ne peut pas le faire et n'a qu'une préemption, reçoit \$80 en inscription.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il en est de même du volontaire de l'est ; s'il ne peut avoir la terre, il reçoit l'inscription.

M. WATSON : Ces hommes peuvent revenir et retourner à leurs travaux ordinaires, mais il y en a un grand nombre qui ont perdu tout le revenu de leur travail cette année.

Sir JOHN A. MACDONALD : Les hommes de l'est n'ont-ils pas perdu le revenu de leur travail ?

M. WATSON : Il y a un très petit nombre de volontaires de l'Est qui sont cultivateurs. Je ne crois pas qu'il y en ait une demi-douzaine qui aient négligé de rentrer leur moisson du printemps.

Sir JOHN A. MACDONALD : Vous n'en savez rien.

Résolutions rapportées telles qu'amendées.

Motion pour l'approbation des résolutions.

M. WATSON : Je propose que les résolutions ne soient pas approuvées, mais renvoyées pour faire l'amendement que j'ai lu en comité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crains que ceci ne soit pas dans l'ordre. Il ne peut y avoir d'augmentation de cette sorte sans l'assentiment de la couronne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que c'est une application un peu sévère de la règle. C'est un changement, et non une addition dans la somme.

M. MILLS : Je ne crois pas que ce soit plus que n'a fait l'honorable ministre vis-à-vis de la Chambre par ces résolutions.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est après avoir reçu le consentement de la couronne.

M. MILLS : L'honorable ministre propose de donner 160 acres du domaine public, et il a, je suppose, obtenu le consentement de la couronne à cette proposition. Maintenant, ces autres gens ont déjà des formes, et ils veulent qu'au lieu de les forcer à prendre une forme additionnelle, cette préemption qui leur est accordée soit attachée à la ferme qu'ils ont déjà. Il n'y a pas de charge additionnelle. C'est encore 160 acres, mais ce n'est pas plus.

Sir JOHN A. MACDONALD : Eh bien, c'est un peu agaçant d'entendre de pareils arguments quand c'est si clair. L'honorable député veut que tout volontaire du Manitoba qui aura une préemption de \$320 qu'il doit à la Couronne, reçoive ces \$320 en cadeau au lieu de \$80.

M. WATSON : C'est simplement remplacer la ferme que veut leur accorder le ministre par la préemption que je prétends qu'ils doivent avoir.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce serait une injustice directe aux volontaires d'Ontario, de Québec et des autres provinces.

M. MITCHELL : Je comprends que la suggestion de l'honorable député va simplement à accorder aux volontaires du Manitoba des avantages refusés à toutes les autres provinces. Cela ne devrait pas être.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ceci, toutefois, ne regarde pas la question d'ordre, c'est une autre affaire.

M. L'ORATEUR : La question d'ordre n'est pas très facile à décider. La terre offerte maintenant aux volontaires est 160 acres pris sur toutes les terres à vendre du Nord-Ouest, et l'amendement veut que ce soient 160 acres achetées par eux-mêmes.

Un honorable DÉPUTÉ : Ceci n'est pas à vendre.

M. L'ORATEUR : Non. La question est, le changement peut-il être fait sans le consentement de la couronne. Je crois que la terre a été achetée comme une sorte de dette envers la couronne, ce qui serait donner \$160 ou 160 acres de terre, et je crois que c'est un changement matériel qui demande le consentement de la couronne.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est effacer une dette.

M. L'ORATEUR : Oui, c'est effacer une dette de 320 acres en accordant \$160.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas dans tous les cas, des fois l'acre vaut \$1, comme dans le rang 1.

M. L'ORATEUR : Ceci montre qu'il y a différents cas dans lesquels il y a eu préemption, et par conséquent c'est une addition.

M. WATSON : Je suis peiné de voir que l'honorable premier ministre ne veut pas accepter cette proposition, et même si elle n'est pas dans l'ordre qu'il n'envoie pas un message pour obtenir la permission. Elle ne me semble

que juste et ce n'est pas empiéter sur les volontaires de l'est. Ils ont droit de prendre des terres dans l'ouest, les gens de l'ouest ont le droit de prendre leurs terres. Je suis bien fâché de ce que le ministre fasse cette opposition sur la question. Je ne veux tirer aucun avantage injuste des volontaires de l'est.

Résolutions lues une seconde fois et adoptées.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présente un projet de loi (n° 160) concernant une concession de terres à la milice de service dans le Manitoba et au Nord-Ouest.

Proposition adoptée et le bill est lu pour la première fois.

CHEMINS DE FER DANS LE NORD-OUEST.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 158) pour autoriser de nouveaux subsides, et faire de nouvelles dispositions pour la construction et l'opération efficace des chemins de fer y mentionnés.

M. BLAKE: L'honorable député a dit qu'il y avait quelque changement.

Sir HECTOR LANGEVIN: Dans la troisième clause nous insérons cette disposition qui a déjà été mise dans les subsides de l'an dernier, que cette compagnie ne peut être fusionnée avec l'autre.

Motion adoptée, le bill est lu la seconde fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sir JOHN A. MACDONALD: Je me rappelle que j'ai dit à l'honorable député d'Halifax (M. Stairs) qu'il n'était pas probable que ce bill arriverait ce soir, et je ne le vois pas dans la Chambre. Je ne crois pas qu'il soit juste d'avancer pendant son absence, et je propose que le comité se lève et demande à siéger de nouveau.

M. BLAKE: Les journaux m'apprennent que l'honorable député d'Halifax aime beaucoup ce bill.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je le crois.

Le comité se lève et fait rapport de progrès.

SUBSIDES—CHEMINS DE FER DU NORD-OUEST.

M. BOWELL: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. WATSON: Je demanderai la permission d'appeler l'attention de la Chambre, pour un instant, sur une affaire d'une importance assez considérable que je m'attendais voir traiter avant aujourd'hui. Je veux parler d'un octroi en terres pour le chemin de fer du Nord-Ouest-Central, allant à Rapid-City, d'un endroit sur le Pacifique canadien, à Melbourne. J'étais bien content au commencement de la session de voir annoncer dans le discours du Trône que les embranchements dans le Nord-Ouest seraient aidés par des concessions de terrains, et j'ai été aussi bien aise de voir accorder 6,400 acres par mille au chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest et du Manitoba et du Nord-Ouest, mais j'ai regretté en même temps que le chemin de fer Nord-Ouest-Central ne fût pas inclus. La charte originale de ce chemin a été obtenue en 1880, sous le nom du chemin de fer de Souris et des Montagnes-Rocheuses. Il devait partir d'un point, dans le township 11, rang 13, et devait aller, en suivant une direction nord-ouest, à Battleford. La ligne a été approuvée en 1881 jusqu'au Fort Ellice. En 1880, une concession de terres de 3,840 acres par mille, à \$1 par acre, fut offerte à ce chemin; mais, malheureusement, pour certaines raisons, la compagnie, comme d'autres compagnies, fut incapable de réussir, et à la dernière session le nom du chemin fut changé pour celui de Nord-Ouest-Central, et certains amendements à sa charte furent obtenus.

M. WATSON.

par l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty), qui est le président de la compagnie, et qui, je crois, a mis le chemin sur la voie du succès, s'il reçoit une concession comme les autres chemins de fer.

Une forte raison qui devrait faire considérer par le gouvernement ce chemin comme l'un des embranchements importants du Nord-Ouest, est qu'il traverse la partie du pays où la ligne originale du chemin de fer du Pacifique canadien a été tracée en 1879. En cette année-là la ligne du Pacifique canadien fut explorée pour traverser la Petite Saskatchewan à Rapid-City, et, en conséquence de cela, le pays environnant fut rapidement colonisé et une ville s'est formée à cet endroit; malheureusement, ils ont besoin de voies ferrées. Ils espéraient avoir un chemin de fer, mais au moment où leurs espérances semblaient être à la voilée de se réaliser, il paraît que le gouvernement n'accordera pas une concession gratuite à cette compagnie, comme il en a accordé aux autres. Le chemin de fer du Pacifique canadien passe à 22 milles au nord de Brandon, et à 18 milles au sud de Minnedosa, et il y a de l'espace entre ces deux places pour une autre voie ferrée. Des requêtes très pressantes ont été présentées au gouvernement, expliquant pourquoi il devra accorder de l'aide, et comme je me trouve à avoir, ici, une pétition semblable à celle présentée l'autre jour, portant 490 signatures, je prendrai la liberté de la lire à la Chambre:

La requête des sous-signés, propriétaires d'établissements le long de la ligne projetée du Nord-Ouest Central, soumet humblement;

Qu'attendu que la majorité des colons qui se sont établis dans ce district, l'ont fait sur l'assurance, par le gouvernement, que la ligne principale du Pacifique canadien serait construite sur la quatrième ligne entre les townships 12 et 13, et sur la publication de cartes officielles montrant que c'était là son tracé;

Et attendu que les colons établis le long de la ligne de Melbourne à Rapid-City, ont contribué largement à la construction du présent terrassement, entre ces deux endroits en y travaillant et en fournissant des approvisionnements;

Et attendu que si les travaux ne sont pas continués, ces personnes ne recevront aucune compensation, bien que, en plusieurs cas, leurs réclamations contre l'ancienne compagnie s'élève à plus de \$1,000, montant dont les cultivateurs peuvent difficilement supporter la perte;

Et attendu que les dommages causés aux propriétés par les travaux de terrassement ne peuvent jamais être réparés;

Et attendu que plusieurs des colons sont partis, et que d'autres seront obligés de partir, si l'avantage d'un chemin de fer ne leur est pas bientôt obtenu;

Vos requérants supplient humblement votre honorable assemblée de décider de donner de l'aide, par des concessions de terres gratuites, qui amènera la construction immédiate du chemin de fer Nord-Ouest Central;

Et vos requérants ne cesseront de prier.

Je crois que les travaux entre Melbourne et Rapid-City ont coûté environ \$100,000, dont \$42,000 dus pour travail et provisions sur le chemin, et sur lesquels environ \$12,000 sont dues aux marchands de Rapid-City pour provisions et \$30,000 aux cultivateurs le long de la ligne, entre Melbourne et Rapid-City. On a fait il y a deux ans un bon terrassement pour recevoir les rails, et, à moins que le gouvernement ne vienne au secours de la compagnie, ces personnes dont je viens de parler subiront nécessairement une lourde perte. Lorsque la charte a été accordée, il y a un an, changeant le nom du chemin de fer de Souris et des Montagnes-Rocheuses pour celui de Nord-Ouest Central, il y avait une clause dans la loi qui se lisait comme suit:

Le dit acte incorporant la dite compagnie de chemin de fer de Souris et des Montagnes-Rocheuses et les dits actes l'amendant, sont par les présentes continués en pleine force et vigueur, en autant que rien d'incompatible n'est contenu au présent acte tel qu'amendé; et la dite compagnie sous le nom qui lui est donné par les présentes, aura un nouveau délai d'un an et demi de la passation du présent acte pour le parachèvement et la mise en opération d'au moins 50 milles du dit chemin de fer, à partir de la ligne du Pacifique canadien, jusqu'à Melbourne ou jusqu'à tel autre point que les directeurs détermineront avec l'approbation du gouverneur général en conseil.

Je crois que l'une des objections contre la concession de terres à la compagnie Nord-Ouest Central, est que cette ligne se trouve trop près du Pacifique canadien et du Manitoba Nord-Ouest, et qu'il n'y a pas assez d'espace entre les deux pour autoriser le gouvernement à faire la concession de ter-

rains. C'est là une manière injuste d'envisager la question, car le gouvernement a accordé une charte et a approuvé le tracé du chemin, il y a quelques années, et en juin 1884, le gouvernement a passé un ordre en conseil augmentant la concession de terrains pour ce chemin, aussi bien que pour les autres. Le gouvernement connaissait le tracé du chemin et l'a approuvé, avec Melbourne comme point de départ, et depuis cette époque, l'a approuvé avec Sydney, encore plus à l'est, comme point de départ, par un ordre en conseil, et, vous verrez que tout autre point que les directeurs choisirent peut être adopté, pourvu qu'il soit approuvé par un ordre en conseil. En tant que Melbourne est concerné, cependant, la compagnie a le pouvoir de le prendre comme point de départ, sans un ordre en conseil.

Je pourrais aussi dire que la clause suivante se trouve dans la charte de la compagnie: "Les obligations de la compagnie, qui existent actuellement pour ouvrage fait par elle seront privilégiées sur l'entreprise. D'après la loi, la première charge de la nouvelle compagnie sont les obligations de l'ancienne. Il n'est que juste que le gouvernement vienne au secours de ce chemin, comme il l'a fait pour d'autres chemins. Aucun chemin de fer dans le Nord-Ouest n'occupe une position plus avantageuse, pourvu qu'il reçoive les mêmes conditions que les autres chemins de fer. Je sais que le président a un contrat signé par une très bonne société d'entrepreneurs qui sont prêts à prendre les terres concédées pour bâtir le chemin. Je crois que la raison qui a permis au président de faire un arrangement aussi favorable, est que le chemin traverse un pays colonisé, qui pourra subvenir aux frais d'exploitation d'une ligne locale, et je crois que les colons accorderaient un bonus à cette compagnie, afin d'obtenir une prompt construction. D'après la requête que j'ai lue, il est évident que les colons sont dans un immense embarras. Ils déclarent qu'à moins qu'ils n'aient une communication par chemin de fer ils devront partir. On a laissé entendre que la compagnie pourrait obtenir la concession de terrains si elle prenait un point de départ plus à l'ouest. Mais si elle faisait cela, ce serait une injustice pour les gens près de la ligne qui ont fait l'ouvrage et attendent anxieusement que les travaux soient poussés de l'avant. Je pourrais citer du *Standard* de Rapid-City, un article à ce sujet, faisant connaître les opinions de cette section du pays. Le journal dit:

Les gens, le long de la ligne projetée du Nord-Ouest Central, ont été abusés, d'année en année, par des espérances trompeuses d'un chemin de fer; et maintenant qu'elles pourraient être réalisées, si le gouvernement accordait une concession de terrains, vont-elles être à jamais anéanties?

Ces gens-là savent que le gouvernement peut les aider en leur donnant ces terres; et si le gouvernement ne trouve pas le moyen de les satisfaire, ils considéreront qu'on les a trompés. Il y a eu une requête de présentée, avec une circulaire y annexée, portant 500 signatures, et la circulaire donnent les noms de 125 colons qui ont laissé leurs établissements parce qu'ils n'avaient pas de voies ferrées. Je soutiens qu'il est tout aussi important de garder les colons dans le pays que de les y faire venir. Il a circulé, dans la presse, une rumeur disant qu'il y avait quelque raison pour que le gouvernement retienne cette concession de terrains; que l'un des directeurs du Nord-Ouest Central, l'honorable député de King, N.-E. (M. Woodworth), parce qu'il n'aurait pu arranger les choses à son goût, s'opposerait à ce qu'aucune aide ne soit accordée à cette compagnie.

J'espère que le gouvernement ne sera pas favorable à une telle requête, mais considérera les vrais intérêts des colons, et les promesses que ces gens ont reçues du gouvernement, promesses par ordre en conseil, et répétées par d'autres ordres en conseil, qui ont été passés depuis des années, indiquant Rapid-City comme tête de ligne de ce chemin, et Melbourne comme son point de départ. Le gouvernement ayant fait à ces gens des promesses qui leur ont fait croire que le chemin serait construit le long de la 4^{ème} ligne de

base, à deux milles de Rapid-City, ces gens ont cru que la ligne serait ainsi construite. Ils espèrent encore qu'ils pourraient avoir un chemin de fer si cette concession de terrain était faite. Cette compagnie n'a qu'environ trois mois, à compter d'aujourd'hui, pour commencer l'ouvrage, et en a 50 milles en voie de construction, jusqu'à Rapid-City. Je crois que cela pourrait être fait, si elle recevait des terres, et peut être fait même à cette époque de la saison. J'espère que le gouvernement jugera convenable d'accorder la même aide à cette compagnie qu'aux autres. On pourrait prétendre que cette partie du pays est près du chemin de fer du Nord-Ouest, mais il y a une chaîne de collines de sable qu'il est impossible de traverser par un chemin pour se rendre au chemin de fer du Nord-Ouest. Je pense qu'il est de la plus grande importance que cette affaire soit réglée à cette session. Si non, je crains que ces gens ne se découragent; quelques-uns sont déjà partis et d'autres menacent de partir. De Rapid-City à Fort-Ellice, c'est une des plus belles étendues de terrain du Nord-Ouest, bien colonisée par une bonne classe de cultivateurs, dont quelques-uns ont défriché de 200 à 300 acres, et, dans quelques cas, il n'y a pas moins de 1,200 acres de cultivés. S'ils recevaient \$1 par boisseau de grain, ils pourraient le transporter au chemin de fer, mais quand ils reçoivent de 45 cts. à 55 cts. par minot, cela ne les paie pas de cultiver du grain s'il faut le transporter si loin pour le marché. Le terrassement est fait sur une certaine longueur, et cet ouvrage sera inutile s'il n'est pas complété promptement. J'espère que le ministre verra qu'il est de son devoir de présenter une résolution pour venir en aide à ce chemin le plus tôt possible pendant cette session.

M. McLELAN: Je suis heureux de voir que l'honorable monsieur a formellement approuvé ce chemin. J'avais raison de craindre qu'il adoptât une conduite toute différente. Lorsqu'il a été proposé de faire des concessions gratuites de terrains aux autres chemins de colonisation du Nord-Ouest, le chef de l'opposition chercha à imposer des conditions que le gouvernement croyait devoir les rendre inefficaces. L'honorable monsieur n'était pas ici, alors, pour aider le gouvernement à faire adopter ces résolutions, car j'aurais craint qu'il ne donna pas un appui cordial à un octroi pour ce chemin. L'honorable monsieur est dans l'erreur en supposant qu'aucun membre de cette Chambre ait fait de l'opposition à cet octroi. C'est la politique adoptée par le gouvernement et supportée par la Chambre, que des concessions gratuites soient faites aux chemins destinés à ouvrir à la colonisation un district ou à offrir des commodités aux colons dans des établissements déjà faits. Ce chemin n'est pas entièrement destiné à ouvrir une section du pays qui n'a pas de communication par voie ferrée, sur une distance raisonnable. Les difficultés qu'il y a à aider ce chemin par une concession de terrain sont d'abord, qu'il est parallèle à la ligne principale du Pacifique canadien, et au chemin du Nord-Ouest déjà construit sur une longueur considérable, et si rapproché des deux, qu'elle est presque une ligne rivale pour eux. Sur un parcours considérable, il ne servira pas à ouvrir un nouveau pays sans voies ferrées, et en conséquence il ne remplit pas les conditions auxquelles le gouvernement et la Chambre ont convenu de donner de l'aide en terres aux chemins de fer. Puis il y a une autre difficulté, savoir: qu'il est si près des deux autres chemins, sur un long parcours vers l'ouest, que le gouvernement n'a pas de terres disponibles à concéder gratuitement. C'est dans la concession du chemin de fer du Pacifique canadien, ou dans la concession du chemin du Nord-Ouest, ou dans les terres prises par les colons ou par les personnes qui ont obtenu leurs patentes ou homesteads. De sorte que sur une distance considérable en allant à l'ouest, il n'y a plus de terres, non-seulement à proximité des deux chemins, mais il n'y en a plus à lui donner en subsides dans l'ouest. J'ai dit au président de la compagnie que si le chemin partait plus à l'ouest, ou bien s'il était fait là

où il est actuellement projeté, sans subsides, jusqu'à ce qu'il atteigne un point plus éloigné dans l'ouest, là où la compagnie possède déjà des terres qui peuvent être affectées à cela, et quand il serait rendu assez loin pour qu'il soit à une distance suffisante des deux chemins déjà construits, alors il pourrait recevoir une attention favorable; et j'ai cru que mes collègues seraient prêts à suivre le principe qui a été adopté par le gouvernement et par la Chambre, à propos de cette partie à l'ouest de Battleford. La position est celle-ci : Le président de la compagnie a pris cette affaire en considération et m'a demandé de suspendre la décision jusqu'à ce qu'il puisse consulter les actionnaires ou quelques personnes avec lesquelles il est en rapport. Je n'ai reçu sa réponse à ce sujet que dernièrement; et toute la question est maintenant sous la considération du gouvernement et sera immédiatement décidée.

M. HESSON : J'ai reçu beaucoup de lettres d'amis au Nord-Ouest qui se sont établis le long du chemin, comme l'honorable député de Marquette (M. Watson) a dit, il y a plusieurs années, lorsqu'il était question de construire le chemin sur le tracé primitif du chemin de fer du Pacifique canadien. Le ton des télégrammes que j'ai reçus est passablement du caractère de celui que l'honorable député de Marquette a fait connaître à cette Chambre. Je dois dire que je regrette que l'honorable député ait soulevé ici cette question. Ces affaires sont rarement conduites à un résultat satisfaisant par les efforts d'un seul homme en cette Chambre, quelque éloquent et capable qu'il puisse être, ou quel que soit le point jusqu'auquel il peut posséder la confiance. Si l'affaire m'eût été confiée, je n'aurais pas suivi cette voie. Cependant, comme elle a été soulevée devant cette Chambre, je crois qu'il est de mon devoir de dire que je concours dans ce qu'il a dit relativement au sentiment de la population de cette partie du pays. Ils considèrent qu'ils ont des droits particuliers auprès de ce gouvernement, parce que le chemin a été détourné de la ligne primitive où ils supposaient quelle passerait lorsqu'ils s'y sont établis. C'est une des parties du Manitoba des mieux établies; c'est sans aucun doute le jardin de ce pays, dirais-je presque. J'ai ici une liste imprimée contenant quelque chose comme les noms de 100 propriétaires de homestead qui ont laissé leurs terres après les avoir occupées durant deux ou trois ans, et d'autres les suivront. On dit qu'on a omis au moins vingt noms sur cette liste, et que le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, sur une distance de 100 milles, il y a plusieurs autres colons qui ont abandonné cette partie du pays parce qu'ils n'y pouvaient pas rendre la culture payante. Je regrette d'entendre le ministre de l'intérieur intérimaire, dire qu'il considère maintenant que ce chemin est situé trop près de celui du Manitoba et du Nord-Ouest. J'ai raison de croire, M. le Président, qu'un pays capable de produire aussi largement que ne le fait cette contrée, du grain et des animaux, peut être rendu profitable pour une autre ligne de chemin de fer.

La distance de 22 milles, de Brandon à Rapid-City, est certainement assez longue pour un cultivateur qui transporte son grain, et il y a 18 milles, de l'autre côté, pour aller à Minnedosa, où passe le chemin du Nord-Ouest. Maintenant, le gouvernement ayant accordé une charte pour ce chemin, ayant promis une concession de terrain de plusieurs milliers d'acres par mille, je pense que, maintenant, il ne reste plus au gouvernement qu'à faire honneur aux engagements pris vis-à-vis ces gens. Si des concessions de terrains n'eussent pas été faites gratuitement pour les embranchements du Sud-Ouest et du Manitoba et Nord-Ouest, je ne suppose pas que les administrateurs ou directeurs du Nord-Ouest et Central se seraient plaints. Mais ils ont juste raison de se plaindre, et il est de fait que de fortes dépenses ont été faites sur ce chemin, environ 50 milles de terrassement ayant déjà été faits, et cela sera, jusqu'à un certain point, d'aucune valeur, et les gens de cette partie du pays

M. McLELAN

sont maintenant privés de l'argent qu'ils ont gagné en faisant ces travaux. Je comprends que les entrepreneurs et gérants de ce chemin se sont engagés à faire face à cette obligation. Maintenant que chaque membre de cette Chambre considère un instant ce que veut dire le fait que les gens établis dans cette partie du pays, ayant accompli une grande quantité d'ouvrage sur ce chemin, seraient non-seulement désappointés en n'ayant pas le chemin, mais seraient aussi privés d'un salaire légitime pour l'ouvrage qu'ils ont fait. J'ai confiance que le gouvernement prendra l'affaire en considération et qu'il verra à remplir ces obligations envers les colons. Si par hasard la compagnie qui a entrepris la construction du chemin faillissait à mener à bonne fin l'entreprise, ce serait beaucoup mieux qu'elle porte la responsabilité plutôt que le gouvernement, pour avoir refusé, en cette affaire, un octroi qui a été fait dans tous les autres cas. Il serait sage que le gouvernement ne se rendît pas responsable du retard dans ces travaux ou du départ, comme il paraît que cela aura lieu, de cette partie du pays, d'un grand nombre de colons qui autrement pourraient être prospères et réussir. Je dis ceci parce que de nombreuses lettres et télégrammes appuyant l'avancé fait par l'honorable député de Marquette (M. Watson) m'ont été envoyés; et connaissant les faits comme je les connais, étant allé sur cette partie du chemin il y a deux ans, alors qu'on y travaillait au terrassement, et connaissant les colons, je me crois justifiable d'exprimer l'espoir que le gouvernement ne fera pas une exception en ce cas, mais mettra en pratique la règle de leur donner gratuitement les terres.

Le ministre intérimaire de l'intérieur a déclaré qu'il n'y avait plus de terres à donner, il est suffisamment décourageant pour les personnes faisant ces entreprises d'être obligées d'aller si loin pour obtenir leurs terrains, et, le moins que le gouvernement puisse faire est de les leur accorder aussitôt que possible, afin qu'ils aient de meilleures occasions de les prendre dans une bonne localité.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Chemin de fer du Pacifique canadien.....\$699,384.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pour quelles fins cette somme est-elle requise.

M. POPE: Pour payer au Pacifique canadien la balance de l'arrangement concernant la section "B," \$54,000; balance de dommages et intérêts; Manning et Cie., \$600,000. Il y a aussi un montant pour payer la balance due aux entrepreneurs de la section "B."

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Qu'a coûté la section "B," du commencement à la fin, comprenant contrat, dommages, et cette somme, et tout ce qui a pu être payé au chemin de fer du Pacifique canadien en la prenant.

M. POPE: Aussi près que possible, la somme sera d'environ \$3,900,000.

M. MILLS: C'est une bonne occasion de référer à une affaire d'une importance très considérable. L'honorable monsieur nous a justement donné une information plus précise qu'il n'est ordinairement capable de donner, concernant le département des chemins de fers et canaux. Nous savons que cela n'est pas le département pour lequel l'honorable monsieur possède des lettres patentes; il a des lettres patentes de la couronne comme ministre de l'agriculture et de l'immigration. L'honorable monsieur est assermenté pour remplir les devoirs du département dont il est le ministre. L'honorable monsieur agit comme ministre des chemins de fers et canaux, bien qu'il n'y est pas de ministre en charge de ce département, et nous avons été obligés

pendant toute cette session de nous contenter des renseignements les plus restreints, parce qu'il n'y a pas de ministre responsable pour remplir les devoirs administratifs du département. Il est vrai que sous le régime que nous avons, il est devenu la pratique, quelquefois, pour un ministre, d'agir à la place d'un autre; mais il y a toujours un ministre au nom duquel il agit. Par une loi passée par les honorables messieurs de la droite, il est statué qu'il y aura un ministre des chemins de fer et canaux, et les honorables messieurs ont, délibérément, mis de côté le statut concernant cette charge, en la laissant vacante durant plus de deux ans. Le résultat a été que nous n'avons pu obtenir les renseignements que nous voulions concernant les chemins de fers et canaux, renseignements que la Chambre a le droit d'avoir, avant de voter l'argent public.

Les honorables messieurs de la droite ont apparemment mal agit, en divisant le département des travaux publics et en enlevant ces devoirs au ministre des travaux publics. Ils ont avisé Son Excellence de sanctionner une certaine loi et il l'a fait, ils ont dit à Son Excellence que la loi était nécessaire et que ce ministère des chemins de fer et canaux était nécessaire, qu'il était requis par l'intérêt public, et cependant, ils ont nommé leur collègue, le ministre des chemins de fer et canaux, haut commissaire, et ils ont laissé la charge vacante depuis cette date jusqu'à aujourd'hui. Il est vrai qu'il était de retour à la dernière session et qu'il a pris part aux délibérations de la Chambre, il y a moins quatorze ou quinze mois, mais il remplissait plutôt ses devoirs parlementaires qu'administratifs. Il se démit de ces fonctions, et depuis, la charge a été absolument vacante comme elle l'était auparavant; pratiquement, ceci est une affaire qui requiert l'attention soigneuse de la Chambre et du gouvernement. Ici, nous avons un ministre de chemins de fer qui, de temps en temps nous a dit quoi: "Je ne sais pas; je ne connais rien de l'affaire." L'honorable monsieur peut-être mieux renseigné sur son département très important, pour lequel il n'a pas de responsabilité spéciale, et qui entraîne la dépense de millions de dollars chaque année, par lequel de grandes obligations sont contractées, et lorsque la Chambre demande des renseignements, elle ne peut aucunement les obtenir. J'ai confiance, M. le Président, qu'avant que la Chambre ne s'ajourne l'honorable monsieur ne sera plus un ministre des chemins de fer, de service, mais qu'il y aura un vrai ministre de chemins de fer, soit l'honorable monsieur lui-même ou quelque autre, qui sera capable de donner à la Chambre les renseignements dont elle a besoin, et que nous ne verrons plus le gouvernement mépriser une loi qu'il a lui-même placée dans le statut.

Chemin de fer Intercolonial.....\$455,432.33

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je remarque ici un item pour augmentation de facilités à Saint-Jean, \$48,000. Régulièrement tous les ans il y a une forte somme pour l'augmentation des facilités à Saint-Jean, et il semblerait que les commodités ont été assez augmentées à Saint-Jean cette fois.

M. POPE: Ceci est pour aménager la nouvelle station, \$10,000; construction de hangars pour les wagons, \$6,000; terrain pour division de rues, \$10,000; barrières à la rue Mill, \$2,000; pont à la rue Dorchester, \$20,000.

M. WELDON: Par rapport à cette traverse de la rue Mill, c'est une affaire très importante, vu que c'est la traverse entre Saint-Jean et Portland, et vu qu'en ouvrant la tranchée pour passer le chemin de fer ils ont fermé l'accès par la rue Dorchester, qui est maintenant absolument inutile pour cette fin. Par le chemin de fer qui a été ouvert samedi dernier, le trafic des chemins de fer de l'ouest ira à la station du chemin de fer Intercolonial ainsi que par le pont. En janvier dernier les corps municipaux des deux villes ont envoyé un mémoire conjoint, au gouvernement, appelant son attention sur le trafic considérable qui se faisait entre les deux villes, et comment il serait effectué

par le chemin de fer. Je pense qu'il sera important que quelque chose soit fait relativement à cette rue barrée, non simplement à cause des dommages à la propriété, mais à cause du danger qui sera encouru si les affaires restent comme elles sont. Le résultat est qu'il n'y a qu'une rue par laquelle tout le trafic entre les deux villes peut passer, s'il ne passe pas par la rivière, et l'honorable monsieur sait que les vaisseaux et les steamers sont obligés d'arrêter à Indiantown, en haut des chutes, et ne peuvent descendre au port de Saint-Jean. J'ai confiance que l'honorable monsieur trouvera moyen de faire disparaître ces difficultés.

M. POPE: Je connais parfaitement la difficulté dont l'honorable monsieur parle, mais le gouvernement ne croit pas devoir encourir la dépense à présent, d'un pont qui coûterait une très forte somme d'argent, conséquemment nous avons décidés de mettre des barrières; mais j'espère qu'à quelque moment, nous serons plus en état de satisfaire les désirs de l'honorable monsieur.

M. WELDON: J'espère que l'honorable ministre fera attention à l'affaire, parce qu'il y a là danger réel de perte de vie, vu qu'une ligne de voitures circule constamment d'une ville à l'autre. Je pense que des barrières automatiques qui montent et descendent, comme celles employées sur les chemins de fer américains, seraient meilleures que des barrières qui tournent à la manivelle.

M. POPE: Nous ferons tous ce que nous pourrons pour surmonter la difficulté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je désire savoir combien a coûté l'embranchement de Saint-Charles, et combien il faudra encore y dépenser; lui aussi paraît très fréquemment dans ces comptes.

M. POPE: Je regrette de dire que nous devons admettre qu'il a coûté beaucoup d'argent jusqu'à présent, il a coûté \$976,565.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comprenant ce crédit de \$117,432.

M. POPE: Cela comprend ce crédit; mais je pourrais aussi bien dire de suite à l'honorable monsieur qu'il trouvera une autre somme dans les estimations supplémentaires qui seront soumisees, ce qui augmentera le coût de \$145,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelle est la longueur de cette ligne?

M. POPE: Quinze milles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Naturellement, on peut comprendre qu'une dépense supplémentaire considérable soit encourue sur une ligne qui entre dans une ville. Mais pour 15 milles, une dépense totale de \$1,100,000 est une somme énorme. Comment se fait-il que cela soit aussi dispendieux?

M. POPE: Le droit de passage a été excessivement dispendieux. De fait, la dépense a de beaucoup excédé nos prévisions, bien que nous ayons essayé de les réduire autant que possible.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur peut-il dire quel sera le coût total du droit de passage?

M. POPE: Il a déjà été dépensé pour les terrains et dommages, \$342,957, et l'on s'attend à ce que la balance sera de \$115,000. Un grand nombre de réclamations ont été réglées par la commission des arbitres, et plusieurs ont été portées en appel à la cour de l'Échiquier, non pas par nous, mais par les parties adverses.

M. WELDON: J'ai reçu des lettres de personnes se plaignant que bien que les taux du fret soient donnés pour le transport des marchandises d'Angleterre à Montréal, ou Québec, ou Saint-Jean, par la voie d'Halifax, en hiver, ils ne

peuvent pas avoir de taux pour expédier des marchandises d'un bout à l'autre dans le sens opposé.

M. POPE : Jusqu'à présent nous avons été incapables de payer, mais nous avons essayé et nous espérons réussir.

Prolongement du chemin de fer de l'Est—Pour payer au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et réparations au steamer *Norwegian*.\$33,330

M. POPE : Ce steamer appartient au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, l'arrangement était que nous paierions les réparations.

M. CAMERON (Inverness) : Ce bateau relie le terminus occidental du prolongement du chemin de fer de l'Est avec les ports du Cap-Breton, de l'autre côté du détroit de Canso ; durant la saison d'été, il fait le trajet entre Port-Mulgrave, Port-Hastings et Hawkesbury.

La compagnie qui a bâti le prolongement du chemin de fer de l'Est s'est engagée à maintenir un bateau-passeur à vapeur sur le détroit de Canso, et s'est aussi engagé à construire un quai au Cap-Breton comme partie du prolongement de l'Est. Avant que le contrat ne fût rempli, malheureusement pour l'île du Cap-Breton, le prolongement du chemin de fer de l'Est fut transporté par la compagnie au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et par le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse à ce gouvernement. Si le chemin de fer n'avait pas été transporté avant le parachèvement des travaux, nous aurions eu, avant aujourd'hui, un quai, du côté du Cap-Breton, reliant le chemin de fer, tel que convenu au contrat. Dans la saison d'été, il n'y a pas de difficulté à obtenir un quai là où le steamer pourra prendre le fret et les passagers du Cap-Breton, mais malheureusement il est impossible, dans la saison d'hiver, de faire partir un navire d'aucun des ports de l'île sur le détroit de Canso, excepté de Port-Hastings. Un quai public a été construit à Port-Hastings, par le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, avant la Confédération, ainsi que plusieurs autres quais, mais malheureusement, comme tous les autres quais construits sur la côte nord-ouest de l'île du Cap-Breton par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, avant la Confédération, il tombe en ruines et demande des réparations. A moins que ce quai ne soit bientôt réparé, je suis convaincu que le prolongement de l'Est et le chemin de fer Intercolonial perdront du trafic chaque hiver, pour un montant aussi considérable que ne coûteraient les réparations.

Non seulement ce quai devrait être réparé et maintenu par les autorités de chemin de fer intéressées avec le prolongement de l'Est, comme cela a été fait pour d'autres quais nécessaires pour les fins du chemin de fer, mais les quais à Long Point, Broad Cove Marsh et Cheticamp, sur la côte nord-ouest de l'île, devraient aussi être maintenus, parce qu'ils sont nécessaires pour expédier des marchandises et effets de ces ports comme des autres jusqu'au prolongement Est du chemin de fer Intercolonial. Demande a été faite au département des chemins de fer de réparer le quai à Port-Hastings, afin de transporter le fret à travers le détroit de Canso pendant la saison d'hiver. Le coût des réparations a été estimé à \$700, et je remarque que \$12,400 sont demandés pour acheter du gouvernement de l'île du Prince-Edouard un quai au Cap-Traverse qui se relie à l'embranchement du chemin de fer du Cap-Traverse. Je suggérerais que le gouvernement ne répare pas seulement le quai de Port-Hastings, qui est absolument nécessaire comme terminus d'hiver, mais aussi qu'il achète du gouvernement local le quai, sur le même principe qu'il a acheté celui du gouvernement de l'île du Prince-Edouard. J'assure à l'honorable ministre des chemins de fer que ceci serait dans l'intérêt du chemin de fer lui-même, et serait un grand avantage, non seulement au comté que j'ai l'honneur de représenter, mais de l'île entière.

M. POPE : Je ne puis pas savoir exactement la position où cela peut se trouver, ou l'endroit particulier où cela pourra être requis, avant que le chemin de fer ne soit localisé,

M. WELDON

Cela ne peut faire beaucoup de différence que le chemin de fer soit construit ou non, quant à ce qui concerne le quai ; si les autorités du chemin de fer désirent s'assurer le commerce de Victoria et d'Inverness, il leur sera nécessaire d'entretenir le quai de Port-Hastings, durant la saison d'hiver.

Canal de Fort Frances.—Montant dû à M. Hugh Sutherland..... \$2,695,69

M. FARROW : Est-ce la même chose que les écluses de Fort Frances ?

M. POPE : C'est une balance que le comté des chemins de fer se trouve à devoir à M. Sutherland.

M. FARROW : Combien le tout a-t-il coûté au pays et combien cela vaut-il ?

M. POPE : Réellement je ne pourrais dire.

M. FARROW : Est-ce \$250,000 ?

M. POPE : Oui ; je pense.

M. FARROW : Quel est son usage ?

M. POPE : On avait l'intention de s'en servir comme partie de la voie de communication par eau.

M. FARROW : Le ministre a-t-il l'intention de demander un crédit pour le canal de Saint-Pierre ?

M. POPE : Je porterai la question devant mes collègues.

New-Castle, N. B, bureau la poste \$3,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel sera le coût total de cette bâtisse ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Environ \$38,000, je suppose ?

Québec—Salles d'armes de Montréal \$13,000

M. HOLTON : J'aimerais à demander au ministre si cette somme couvrira le coût du parachèvement de la présente salle d'exercice à Montréal et la construction des salles d'armes, ou est-ce pour des extras sur la construction de la salle telle qu'elle est actuellement.

Sir HECTOR LANGEVIN : Ceci est en outre de la salle d'exercice. Les salles d'armes seront bâties séparément, et ceci est le montant requis pour la fondation des salles d'armes. Cela n'est pas de l'ouvrage extra.

M. HOLTON : Cette somme alors, dois-je comprendre, ne couvrira pas le parachèvement des salles d'armes, mais simplement le coût des fondations.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur verra qu'il y a dans les estimations supplémentaires pour 1885, une somme de \$45,000 pour les salles d'armes. Ceci est seulement pour les fondations.

M. FISHER : Espère-t-on que cela procurera des salles d'armes suffisantes—les deux sommes réunies ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non ; je ne suis pas sûr de cela. Je demanderai à l'honorable monsieur de ne pas me forcer à spécifier la somme, parce que les entrepreneurs basent leurs soumissions sur la somme que l'on fait connaître. L'architecte en chef fait une estimation de l'ouvrage pour le ministre, et lorsque les soumissions sont demandées, je puis ainsi voir si elles sont raisonnables ou non, mais nous ne laissons jamais savoir aux soumissionnaires la dépense estimée avant que les soumissions ne soient reçues ; c'est pourquoi je demande à l'honorable monsieur de ne pas insister pour avoir cette estimation.

M. FISHER : Je voulais demander au gouvernement si c'était son intention de compléter ces salles d'armes.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui.

Entrepôt de vérification à Toronto..... \$8,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pensais que cela était déjà fini.

Sir HECTOR LANGEVIN : Loin de là. Il y avait une bâtisse principale, mais les affaires ont augmenté à tel point que le département des douanes a déclaré qu'il fallait une grande bâtisse additionnelle; nous n'avons pas cru devoir entreprendre toute la bâtisse dans une seule année, et en conséquence nous l'avons divisée en trois parties. L'année dernière il y eut une somme de \$25,000 de votée pour cette fin. La somme demandée cette année, \$12,000, comme je l'ai expliqué l'autre jour, est pour construire une petite bâtisse, en prolongement de la bâtisse actuelle, pour une maison pour l'engin et autres fins. On s'occupera de la troisième partie de la bâtisse plus tard.

M. MULOCK : L'année dernière la Chambre a voté \$50,000 dans le but de construire un entrepôt dans la cité de Toronto, dans lequel les marchands pourraient emmagasiner leurs marchandises tandis qu'elles sont en entrepôt. On nous a dit l'année dernière que les recettes provenant de ces marchands seraient un bon intérêt sur le capital placé. J'aimerais à savoir du ministre à quel point cet espoir s'est réalisé ?

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur doit voir que nous ne pouvons pas percevoir un revenu d'une bâtisse avant qu'elle soit construite. Les \$12,000 demandées cette année doivent être dépensées avant que nous ne retirions aucun bénéfice de cette bâtisse.

M. MULOCK : Est-ce que des marchandises n'y ont pas encore été emmagasinées ?

Sir HECTOR LANGEVIN : C'est ce que je ne puis dire.

M. WILSON : J'aimerais à demander au ministre si le montant de \$13,600, porté aux estimations originales, sera suffisant pour finir les bureaux de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur, à Saint-Thomas. Je vois qu'il n'y a rien de plus que ces \$13,600. Cette somme complètera-t-elle les bâtisses, et les mettra-t-elle en un état convenable, avec mobilier, etc. ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Cette somme de \$13,600 était en addition aux \$15,000 votée l'année précédente, et je suis informé par mon architecte en chef que cette somme est requise pour compléter la bâtisse.

M. WILSON : Dois-je comprendre que cette somme meublera l'hôtel des douanes ?

Sir HECTOR LANGEVIN : C'est ce que l'on me dit.

M. WILSON : Permettra-t-elle aussi au ministre de mettre un trottoir autour de la bâtisse ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous n'avons pas l'intention de mettre un trottoir cette année.

M. WILSON : Je comprends que l'architecte a représenté au gouvernement que le trottoir était dans une très mauvaise condition. S'il y avait un accident, dû à un trottoir défectueux, le gouvernement serait responsable. Si la bâtisse est pour se terminer et être occupée de suite, et il y a longtemps qu'elle est commencée, il n'y a pas de raison pourquoi un bon trottoir ne serait pas fait cette année. De fortes représentations ont été faites par des officiers du département des douanes que la bâtisse n'était pas meublée d'une manière convenable. Je regrette de ne pas avoir été présent lorsque les estimations ont été présentées, parce que le ministre des travaux publics a promis d'expliquer comment le commis des travaux avait pu retirer en une seule année \$1,980. S'il retire encore un salaire on non, je ne puis dire. Un homme incompetent, nullement convenable, et qui remplissait ses devoirs comme une affaire de routine, a été nommé à cet emploi.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur doit être satisfait d'avoir attaqué encore une fois le commis des travaux comme il l'a fait l'année dernière. Il a répété aujourd'hui ce qu'il a dit alors. Si l'honorable député eût été à son siège lorsque l'item a été soumis à la discussion, il aurait entendu les explications que j'ai données; et j'étais prêt à lui donner toutes les explications possibles. Lorsque les travaux ont été terminés, le commis a été renvoyé. Les accusations portées contre lui sont donc rétrospectives. Je pousse l'ouvrage aussi rapidement que possible. Quant au trottoir, on l'arrangera de manière à le faire servir, mais nous n'avons pas d'argent à dépenser pour de nouveaux trottoirs, attendu que nous avons retranché les items qui pouvaient être dans les estimations.

M. WILSON : Dans d'autres parties d'Ontario, des sommes importantes sont consacrées aux réparations des bâtisses. Le ministre des travaux publics dit qu'il a diminué les dépenses sur les édifices publics. Je ne me plains pas de cela; mais je désire faire remarquer que si Cornwall peut faire faire des travaux qui dépendent du département des travaux publics, il n'y a pas de raison pour que quelques-unes des villes n'obtiennent pas la même chose.

Edifices publics—Colombie-Britannique..... \$17,358

M. BAKER : Ce montant comprend-il le mobilier des bâtisses de la quarantaine à Victoria, même pour l'acommodation du gardien, sinon plus? Cela comprend-il un montant pour meubler une partie de cette bâtisse ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non. C'est surtout pour payer la balance due sur le contrat et pour les ouvrages additionnels qui peuvent être jugés nécessaires, afin de la rendre propre à être habitée.

M. BAKER (Victoria) : Je pense qu'il est ou qu'il sera prochainement nécessaire de mettre des meubles dans cette bâtisse pour la rendre habitable.

Sir HECTOR LANGEVIN : Aussitôt que ce sera demandé par le département de l'agriculture, naturellement nous meublerons la bâtisse.

Havres et rivières, Ontario..... \$53,000.

M. ALLEN : Je me lève, non pas pour m'objecter à l'octroi pour le port de Southampton, car quand je vois les havres de ces rivières et leur importance, je suis heureux de voir que le gouvernement a dépensé ces montants; je regrette seulement de voir qu'ils ne soient pas plus considérables pour Owen-Sound, Collingwood et Southampton. Je crois aussi que Owen-Sound a des titres particuliers auprès de ce gouvernement. Notre ouvrage fut commencé sous les circonstances les plus patriotiques. Dans le temps où les canonnières britanniques étaient dans les grands lacs, nous n'avions pas de bassin de radoub dans aucun des havres d'Ontario. Une de ces canonnières vint dans le havre de Owen-Sound pour réparations, et le commandant se plaignit amèrement du manque de patriotisme du peuple d'Ontario, qui ne lui procurait pas les moyens de faire réparer ces canonnières dans ces lacs, et, en cas d'accident, d'être obligé d'envoyer ces canonnières dans les Etats-Unis pour les faire réparer. Sous ces circonstances une assemblée publique fut convoquée dans Owen-Sound, et la ville vota un boni de \$15,000, à toute compagnie qui voudrait construire un bassin de radoub dans le havre. Une compagnie fut formée; afin d'avoir un endroit convenable, il fut décidé que le bassin de radoub serait placé dans le haut de la rivière à 3,700 pieds de l'eau profonde. Alors nous eûmes à donner \$15,000 pour aider au dragage de la rivière depuis l'eau profonde jusqu'au bassin de radoub, afin de procurer aux vaisseaux le moyen d'y arriver, et le gouvernement de 1870 promit un crédit de \$10,000 ou \$12,000. Le gouvernement d'alors vit la nécessité d'un bassin de radoub, et combien il serait nécessaire pour la navigation, afin d'y réparer les vaisseaux. La ville de Owen-Sound

a donné \$62,246 pour le dragage de la rivière, et \$15,000 de boni pour la construction d'un bassin de radoub. Le gouvernement Mackenzie vit la nécessité de compléter ces travaux et y envoya un dragueur pendant une saison, et nous donna \$10,000 dans une autre saison, afin de les terminer. En 1882 nous avons fait un marché avec le présent gouvernement par lequel nous donnions \$13,000 à condition qu'il parachèverait les travaux et donnerait assez d'eau pour accommoder tout vaisseau venant du lac Supérieur, par le canal du Sault Sainte-Marie, à notre port. Nous espérons que ces travaux se feront; mais il y a à présent une longueur de 2,200 sur une hauteur de 16 pieds d'eau, et un navire engagé dans l'eau tirant 16 pieds d'eau ne peut atteindre le bassin de radoub, mais il faut alléger auparavant qu'il y entre. Cela coûterait au moins \$10,000 pour creuser ce chenal de 2,200 sur une profondeur de 16 pieds, et je crois que le gouvernement, voyant la position dans laquelle nous nous trouvons, et connaissant la libéralité dont nous avons fait preuve, et ce que nous avons fait pour le port, devrait accorder ce crédit. Comme port d'expédition notre ville est placée au troisième rang des ports les plus considérables d'Ontario.

Pendant la saison dernière, 1,064 bateaux à vapeur et navires ayant un tonnage de 463,366, employant 15,891 hommes, portant 26,780 passagers, et d'une valeur de près de \$2,000,000, ont quitté le port. La ville de Owen-Sound a payé \$17,669 de droits de douanes pendant la présente année. Notre ville augmente en importance, mais notre port est incapable de suffire aux vaisseaux qui y viennent. Les vapeurs du Pacifique canadien circulent de Port-Arthur à Owen-Sound, et ne passent maintenant la rivière, qu'en haut de l'endroit dragué pour venir au quai. Les hélices touchent quelques fois le fond, et l'on m'a dit que l'une d'elles a été brisée la semaine dernière. Maintenant, avec la confiance que j'ai dans le gouvernement, me rappelant la promesse qu'il a faite, je crois qu'il prendra l'affaire en mains et nous donnera l'argent requis pour draguer les 2,200 pieds restants de manière à pouvoir recevoir les vaisseaux qui y viendront.

Sir HECTOR LANGEVIN: Naturellement, je ne désire pas paraître ne pas répondre à l'honorable monsieur, mais il sait que je n'ai donné aucun espoir à la délégation venue il y a quelque temps, que le gouvernement dépenserait plus d'argent cette année, à cet endroit, et je ne puis que répéter la même chose aujourd'hui. Je pense que nous avons fait beaucoup pour Owen-Sound, et sa population semble convaincue que nous avons fait beaucoup pour elle. Je dois dire que les gens ont aussi eux-mêmes, fait leur part, et, j'ai peu de doute que si, à l'avenir, nous leur demandons de venir au secours d'Owen-Sound pour creuser son port, nous les trouverons prêts à mettre la main à leurs goussets et qu'ils contribueront leur part aux améliorations. Mais je pense que les travaux sont suffisants pour le présent et que nous pouvons retarder pendant quelque temps avant d'en faire de nouveaux.

M. ALLEN: La position est telle qu'il n'y a pas d'eau en quantité suffisante dans ces 2,200 pieds pour permettre aux navires d'entrer facilement, et si les \$10,000 ne peuvent pas être accordés, peut-être que \$5,000 suffiraient maintenant. Les dragueurs sont restés là tout l'été, attendant des instructions, et je sais que la population serait très reconnaissante au gouvernement s'il pouvait trouver moyen d'accorder \$5,000.

Câble sous-marin entre le Colombie-Britannique et le Territoire de Washington, *via* Victoria, Clover-Point et Dungeness (montant voté de nouveau du crédit périmé) \$ 3,500

M. BAKER (Victoria): Ce paiement couvre-t-il complètement le posage du câble?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui; c'est la balance. C'est pour solder la somme dépensée sur mandat spécial du gou-

M. ALLEN

verneur général, pour subvenir aux frais du posage du câble sous-marin, reliant la Colombie-Britannique avec le territoire de Washington, directement à travers le détroit de St-Juan de Fuca.

Maison et ameublement du haut commissaire du Canada, Londres, Angleterre — balance de mobilier etc..... \$ 703.17

M. MULLOCK: Le ministre des travaux publics voudrait-il dire ce qui est compris dans cet item?

Sir HECTOR LANGEVIN: L'expression etc, comprend le changement du système de drainage. Puis il y a de la peinture, quelques meubles dans les chambres à coucher et la cuisine, et \$160 pour des travaux se rattachant à l'éclairage au gaz.

Pêcheries—montant additionnel requis pour prime d'encouragement..... \$ 20,000

M. McDUGALL: Est-ce l'intention de l'honorable ministre d'étendre cette prime aux bateaux d'un tirant au-dessous de 14 pieds d'eau? Les gens engagés dans les pêcheries du Bras d'Or n'ont pas besoin des gros bateaux, mais se servent de petits bateaux.

M. McLELAN: Je dois dire que le tirant d'eau devait avoir un minimum de 14 pieds, car nous pensions que c'était aussi peu qu'il était désirable d'avoir; mais l'honorable monsieur et un ou deux autres honorables messieurs m'ont fait connaître les circonstances spéciales qui ne permettaient pas d'employer des plus grands bateaux. Le montant fixé par la loi, a donné une somme de \$150,000 à être divisée parmi les vaisseaux et bateaux de pêcheurs. Il était nécessaires d'attendre jusqu'à ce que les réclamations fussent présentées avant de faire une division; cela a causé du délai, et des plaintes ont été faites par les pêcheurs. Cette année il a été décidé d'accorder un prix uniforme pour la prime.

M. WELDON: J'espère que l'honorable ministre inclura les bateaux de la baie de Fundy avec ceux du Bras-d'Or.

Pour payer les comptes relatifs à la construction et au parachèvement des casernes à l'usage de la police à cheval du Nord-Ouest à Fort Macleod, le Creek à l'Erable et à Medicine-Hat. \$ 25,600

Sir HECTOR LANGEVIN: Le coût total à Fort-Macleod est de \$16,000, et à Medicine-Hat de \$1,000, et l'extérieur de quelques casernes est en mauvais ordre et doit être réparé. L'honorable monsieur doit voir que la force étant augmentée, les facilités de logement doivent aussi l'être. Il est impossible de dire au juste maintenant si cela sera plutôt à un endroit qu'à un autre. Cette affaire appartenait au département de l'intérieur. L'inspecteur, M. Perry, rapporte que l'ouvrage est de première qualité pour la classe des bâtisses, et les matériaux employés, de bonne qualité, et, qu'aucune autre personne a les moyens de continuer les travaux. Lorsque nous avons pris ces bâtisses, elles n'étaient que de simples huttes, d'un caractère grossier, et maintenant que la police est pour résider permanentement à certaines places, nous devons mettre les édifices en bon ordre. J'ai vu ceux de Calgary et de Régina, et ils étaient tenus du mieux possible; mais par exemple, ceux de Calgary avaient besoin de réparations, et je pense qu'il y a une estimation additionnelle pour cela dans les estimations pour 1885-86.

Pour rembourser aux banques des taxes perçues irrégulièrement..... \$41,048.92

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelles sont les circonstances de ce remboursement, et à quelle banque est-il fait?

M. BOWELL: Je lirai le memorandum que j'ai:

Par l'acte 31 Vic, ch. 11, sec. 2, un droit de 1 pour 100 était imposé sur la circulation des banques incorporées par les législatures de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Cet acte a été continué par l'acte 33 Vic, ch. 12, sec. 9, jusqu'à la fin de la session du parlement

suivant le 1er janvier 1872. L'acte des banques de 1871 (34 Vic. ch. 51), par la section 15, a abrogé le droit quant aux banques auxquelles il s'appliquait, mais l'a continué pour les autres. L'acte des banques aussi, par la section 76, continua l'acte 33 Vic., ch. 11, en force jusque vers l'époque mentionnée ci-dessus, quant aux banques qui n'étaient pas sous l'acte des banques. Comme l'acte 33 Vic., ch. 11, n'a pas été continué au delà de ce temps, il devenait par conséquent périmé à la fin de la session suivant le 1er janvier 1872, c'est-à-dire le 14 juin 1872, et la taxe cessait d'être payable à cette dernière date.

Les banques ci-dessus nommées, qui ne sont pas sous l'acte des banques, ont continué à payer le droit, les deux premières jusqu'au 31 octobre 1883, et la banque commerciale de Windsor jusqu'au 30 avril 1875, et ce montant ainsi payé, sur avis du département de la justice, et par un ordre en conseil basé sur le rapport du bureau du Trésor, a été remis aux banques.

Pour 500 exemplaires du "Parliamentary Companion" \$1,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ceci est une petite publication bien convenable, mais elle avait coutume de n'être que de \$1.50 alors qu'elle était tout aussi bien faite qu'à présent. Je ne vois pas pourquoi nous paierions 50 cents de plus, maintenant que la circulation doit être plus grande.

Sir HECTOR LANGEVIN: C'est le prix auquel il se vend maintenant, et je pense, l'année dernière.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela avait coutume d'être \$1.50.

Sir HECTOR LANGEVIN: Au commencement, je crois qu'il valait moins que cela. Je dois dire que le livre est maintenant très complet.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je connais le livre assez bien; mais je m'étonne que l'éditeur en ait augmenté le prix, sans rime ni raison, de 50 cents.

M. LANDERKIN: Je pense que le prix payé pour ce livre et pour le *Registre Parlementaire* est exagéré. Vous avez tout autant de renseignements dans l'*Almanach Canadien*, que vous pouvez acheter pour 12½ cents, tandis que vous payez \$2.00 pour ce livre et \$3.00 pour le *Registre*. J'ai examiné ces livres et l'*Almanach Canadien*, et il y a plus de renseignements dans ce dernier que dans les deux autres réunis ensemble. Cela paraît une escroquerie.

M. FARROW: Je suis un peu porté à penser comme l'honorable monsieur. Je ne puis voir comment on a pu en augmenter autant le prix. Nous avions coutume de l'avoir pour \$1.50, et il était alors assez cher, et maintenant le voilà élevé à \$2.00. Si nous voulons pratiquer l'économie, nous devons commencer par les détails. C'est peut-être une petite affaire, comparée à plusieurs autres items que nous avons adoptés, mais je pense que c'est une charge qui ne devrait pas être acceptée. Je considère \$1.50 suffisants, et je pense que le profit serait encore considérable si le prix était \$1.00. Je crois qu'il est de peu d'utilité à cette Chambre, surtout depuis que nous avons un *Registre Annuel*; l'un ou l'autre devrait être retranché, et je pense que ce devrait être celui-ci.

M. LANDERKIN: Le *Registre* est de \$3.00, et celui-ci est seulement de \$2.00.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: C'est pratiquement une chose stéréotypée. Naturellement, quand il y a un nouveau parlement, il y a beaucoup d'ouvrage, et alors le prix est raisonnable; mais la deuxième, la troisième, quatrième et cinquième année du parlement, il y a peu de changements d'une année à l'autre.

Pour faire face aux dépenses de la commission relative aux Chinois \$11,500

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Est-ce là le crédit total; et comment a-t-il été encouru?

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable monsieur doit avoir un peu d'indulgence, parce que c'est dans le département de mon honorable ami le secrétaire d'Etat, qui a été obligé de partir l'autre jour pour raison de santé. Ceci n'est

pas le seul item. Je pense que l'item suivant de \$4,300 pour impressions, fait partie de cette affaire. Je pense qu'une autre somme de \$5,000 a été dépensée pour impressions et le coût de la traduction. Si l'honorable monsieur désire avoir les détails complets, j'en prendrai note et les donnerai lors du concours.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Et aussi comment il a été distribué; combien pour salaires et combien pour d'autres objets.

Sir HECTOR LANGEVIN: J'aurai un état.

Pour faire face aux dépenses d'élections tenues sous la loi de tempérance du Canada \$25,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: C'est une dépense oligument élevée pour tenir les gens sobres.

M. LANDERKIN: Combien cela coûte-t-il par comté?

M. BOWELL: Précisément la même chose que pour les élections parlementaires. Dans un comté comme Hastings, par exemple, où il y a trois districts électoraux, vous avez à ajouter les trois ensemble.

Pour payer les commis surnuméraires pour services rendus dans la préparation des rapports demandés par le parlement \$10,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je pense qu'avant d'accorder cela nous devrions voir ces rapports. Plusieurs d'entre eux n'ont pas encore été produits, et en particulier un, pour lequel est responsable le ministre des travaux publics, parce qu'il a amendé le rapport de mon honorable ami, pour les détails des sommes payées à certains journaux, et aussi correct que promis qu'il serait. Cela n'a jamais été fait complètement.

M. WHITE (Cardwell): Oui, cela a été produit. Nous avons ces rapports devant nous à la dernière réunion du comité.

Pour régler les réclamations de la succession de feu S. R. Thompson, et celles de M. le juge Weatherbee, d'Halifax, et de M. T. H. Davies, M.P., de Charlottetown, pour surcroît d'honoraires comme conseils devant la commission des pêcheries d'Halifax, \$8,000 chacun \$24,000

M. FARROW: Ceci est un montant très extraordinaire. J'aurais bien aimé voir l'honorable monsieur, que je respecte beaucoup, à son siège, mais il a cru convenable de nous laisser. Je n'ai rien à dire contre cet individu, personnellement. Je pense qu'il est parfait gentilhomme, d'une habileté considérable, et je le respecte beaucoup. Maintenant, je comprends qu'il a déjà reçu un certain montant, lequel, si je suis bien informé, a atteint le chiffre de \$15,000, pour le même service; et ceci serait un montant additionnel de \$8,000, ce qui formerait la jolie somme ronde de \$23,000. Maintenant, nous parlions hier soir de la valeur d'une heure de travail, combien valait une heure de travail. J'oserai dire sans craindre la réfutation, que si vous additionnez les heures qu'il a consacrées à ce travail, cela lui donnerait \$100.00 par heure. Il se plaignait, ici, l'autre soir, qu'un certain honorable monsieur avait reçu \$2,000, d'après la longueur d'une certaine session—pas celle-ci. Maintenant, voici un homme, et il n'est pas un tory, qui a déjà reçu \$15,000 auxquels on ajoute encore \$8,000.

M. WELDON: Comment trouvez-vous qu'il ait reçu \$15,000? Il n'a reçu auparavant que \$7,000.

M. FARROW: Je suis heureux que l'honorable monsieur me corrige, car je ne veux pas faire de faux avancés. Cela ferait \$15,000. Il est très étrange qu'il n'ait pas fait son compte correct, de suite. Généralement parlant les avocats font les comptes les plus élevés d'abord, et les réduisent ensuite. Mais il a renversé l'ordre; il reçoit d'abord \$7,000, et maintenant il pense qu'il aurait dû avoir \$8,000 de plus. Il n'a pas reçu d'abord la moitié de son salaire.

Eh bien, ceci n'est pas tout, cet homme est né sous une heureuse étoile. Il a reçu beaucoup de faveurs de ce gouvernement. Ce monsieur à qui nous donnons \$8,000, est le monsieur qui s'est levé dans cette Chambre il y a quelques semaines, la poitrine soulevée par une juste indignation, parce que l'argent public était dépensé d'une manière extravagante. Il est membre de cette Chambre depuis trois ans, et il ne peut rester jusqu'à la fin de la troisième session, cependant il a reçu de ce gouvernement \$15,000, et \$20,000 comme agent légal de ce gouvernement ; ceci fait \$35,000.

M. WELDON : Il n'a jamais reçu \$20,000.

M. FARROW : Si je suis exactement informé, il a reçu \$4,000 par an durant cinq ans.

M. WELDON : Montrez cela, dans les comptes publics, si vous pouvez.

M. FARROW : Durant cinq années qu'il fut l'agent légal du Canada, il a pris dans les coffres de ce pays \$20,000, ce qui, si c'est vrai—

M. WELDON : Cela n'est pas vrai, c'est là la difficulté.

M. FARROW : —fait \$35,000 en tout. Ce n'est pas un tory qui fait cette chose-ci. Et c'est là un de vos réformistes modèles. Combien a-t-il reçu précédemment et combien longtemps a-t-il été engagé ? Combien ont été les dépenses légales en rapport avec l'affaire ?

M. WELDON : Nous n'avons pas entendu le député de Huron-Nord (M. Farrow) depuis qu'il a découvert que les poules pondaient des œufs plus gros grâce à la politique nationale. Il a, cependant, pris avantage de l'absence de l'honorable député de Queen, I. P. E. (M. Davies), pour l'attaquer. Il n'aurait pas osé dire ce qu'il a dit si l'honorable monsieur eut été ici ; il en a pris avantage pour faire des avancés inexactes. Il a parlé de ce que l'honorable député de Queen avait quitté son siège en cette Chambre. Cet honorable monsieur est arrivé ici le premier jour de la session et il est resté jusqu'au 30 juin, date à laquelle il fut obligé de partir pour voir aux intérêts de ses clients. Les honorables députés d'Ontario ont visité leur famille plusieurs fois, mais l'honorable député de Queen ne s'est jamais absenté depuis le 29 janvier jusqu'au 30 juin. Je doute beaucoup qu'il y ait d'autres honorables députés qui aient fait la même chose.

M. CAMERON (Inverness) : Moi.

M. BAKER (Victoria) : Moi.

M. WELDON : J'admets que ces honorables messieurs soient des exceptions. L'honorable député de Huron-Nord a déclaré que l'honorable député de Queen avait reçu \$20,000 du gouvernement. J'ai eu quelque expérience en ces affaires, et je dis que l'honorable monsieur n'a pas obtenu telle somme ; mais il n'y a pas de doute que l'honorable député a donné la pleine valeur pour chaque dollar qu'il a reçu comme représentant le ministre de la justice.

L'accusation que l'honorable député a reçu \$20,000 du gouvernement fédéral, avant qu'il ne soit membre de cette Chambre est entièrement dénuée de fondement. Relativement à cela l'honorable député de Queen a été employé comme conseil dans la cause des pêcheries avec mon honorable ami, feu S. R. Thompson, l'un des hommes les plus éloquents et les plus capables qui aient jamais vécu en Canada. Tous ceux qui liront son discours à la clôture des délibérations de la commission d'Halifax en seront convaincus ; et je dis que l'indemnité a été largement due à l'éloquence de mon ami, dont j'ai été durant plusieurs années, l'associé. L'honorable député de Queen (M. Davies) a donné une grande attention à la cause. Ces messieurs ont sacrifié leurs affaires afin de suivre cette cause, et visité Ottawa et Halifax à son sujet. Ils ont bien rempli leur devoir. Lorsque M. Doutre fit cette réclamation, le gouvernement lui

M. FARROW

résista. M. Davies et M. Thompson ne firent pas de réclamations ; ils prirent l'argent offert, bien qu'ils jugeaient que, sous les circonstances, ils auraient dû recevoir davantage. M. Doutre alla plus loin et commença des procédures devant les tribunaux. La cour Suprême décida, par une majorité, que M. Doutre avait droit à une somme additionnelle de \$8,000. Le gouvernement, mécontent de cette décision, porta la cause devant le Conseil privé, où elle fut décidée en faveur de M. Doutre. Et si M. Doutre a droit d'être payé de cette somme, mon honorable ami de Charlottetown et mon ami M. Thompson, mort depuis, y avaient aussi droit. Je dis que le gouvernement a fait un acte de justice et d'équité en cette affaire, puisque non seulement le plus haut tribunal du Canada, mais le plus haut tribunal de la Grande-Bretagne, en autant que nous sommes concernés, ont décidé qu'ils avaient droit à ce montant.

Mon honorable ami de l'Île du Prince-Edouard n'a pas demandé ce montant, mais le gouvernement a dit que puisque les plus hauts tribunaux du pays après complète discussion avaient décidé en faveur de M. Doutre, ce n'était qu'un acte de justice pour les autres messieurs d'être mis sur un pied d'égalité. Je pense que le gouvernement a fait ce qui était juste et raisonnable. Je ne discuterai pas la question de savoir si la décision de la cour Suprême ou du Conseil privé était correcte, car ces décisions font loi, et le gouvernement a bien fait de s'y soumettre. L'honorable député de Huron-Nord peut croire que c'est un montant très considérable, et cela en est un ; mais comme la loi du pays a décidé qu'ils y avaient droit, le gouvernement faisait simplement un acte de justice en payant le même montant à mon honorable ami, que celui qu'il a payé à M. Doutre. L'honorable député de Huron-Nord attaque mon ami de l'Île du Prince-Edouard en son absence, et il porte une accusation injuste contre lui, parce que cela n'a pas été à la demande de mon honorable ami que ce montant fut payé, car le gouvernement a simplement décidé que, d'après la loi, il avait droit à ce montant comme les autres.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Comme cette affaire est commencée sous l'ex-gouvernement, il peut être aussi bien en justice pour mon ami absent, ainsi que pour l'information de la Chambre que je donne, généralement, quelles en ont été les circonstances. Je rappellerai à la Chambre, d'abord, que cela n'a pas été de l'argent mal placé, puisque le gouvernement canadien a obtenu un jugement pour un montant de 4½ millions contre le gouvernement américain. La première cause connue, je crois, dans laquelle une colonie anglaise a réussi à obtenir des dommages substantiels des Etats-Unis, et faisant un contraste très marqué à la manière avec laquelle telles négociations, conduites par des négociateurs anglais, se sont jusqu'ici terminées, dans toutes les contestations qui se sont élevées entre les deux pays.

C'est une grande erreur de supposer que ces messieurs de la profession légale, engagés par le gouvernement fédéral, n'ont été occupés que durant le temps que la commission a siégé à Halifax. Je sais moi-même que j'ai souvent entendu dire, par feu sir Albert Smith, qui, comme ministre de la marine et des pêcheries eut la direction de l'affaire, que pendant une période de deux ou trois années ils furent obligés de consacrer une très grande partie de leur temps à acquérir une connaissance parfaite de la preuve et des détails qui devaient être amenés devant la commission. Quant à la somme totale qui a été payée à ces messieurs je crois que c'est plus que ce que l'ex-gouvernement pensait devoir être une compensation raisonnable pour leur service, mais aucun blâme ne peut être fait au gouvernement actuel, parce qu'après le long procès dans lequel il a été engagé avec M. Doutre, il a reconnu les réclamations de ces messieurs. Il est très clair que, si on a accordé à M. Doutre, d'abord en cour de l'Échiquier, puis en cour Suprême, et enfin au Conseil privé, cette somme additionnelle de \$8,000, en toute raison et justice, les trois autres avocats, engagés

dans l'affaire, avaient droit à une somme égale. Il n'y a pas de doute qu'ils ont rempli séparément et individuellement des fonctions aussi importantes dans ce travail, que M. Doutré, et il serait parfaitement absurde pour le gouvernement du Canada d'avoir payé plus de frais et plus d'intérêt, ce qui serait indubitablement arrivé à mon avis. Je vois que près de \$4,000 pour frais et intérêts doivent être payés à M. Doutré en sus des \$8,000. Cela aurait été une manière absurde d'économiser l'argent public d'avoir laissé intenter trois poursuites additionnelles, par trois parties différentes, comme je présume que cela aurait été indubitablement le cas, après la décision rendue sur la poursuite de M. Doutré.

M. COCHRANE: Le gouvernement a fait un marché vague avec ces messieurs.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Eh bien, je ne pense pas que ce fut une cause dans laquelle il était possible de faire aucune convention. Je sais que dans des causes dans lesquelles j'ai été moi-même partie, j'ai eu à payer des sommes égales, en proportion à l'ouvrage fait, aux sommes chargées par ces messieurs. De fait, j'ai connu des causes dans lesquelles de bien plus petites sommes étaient en jeu, causes portées devant d'autres cours et dans lesquelles des sommes plus considérables que celle-ci ont dû être payées.

Un honorable DÉPUTÉ: En proportion ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Non ; je veux dire absolument pour l'ouvrage fait. Ces messieurs ont été retenus six ou sept mois consécutifs à Halifax. J'ai connu des causes où de très grosses sommes ont été payées pour deux ou trois jours d'ouvrage, et si l'ouvrage eût continué de la même manière, le montant aurait été plus considérable que celui-ci. Il n'y a pas de doute que la somme totale est forte ; elle s'élève à environ \$15,000 pour chacun, et avec des dépenses aussi considérables que l'ont été celles de l'action, je pense moi-même que c'était une somme un peu excessive. Je ne doute pas que M. Doutré eût réglé pour une somme bien moindre, mais le gouvernement—et je ne puis le blâmer—a pensé que M. Doutré demandait trop ; il porta l'affaire devant les tribunaux et elle a été décidée contre lui. On ne peut blâmer le gouvernement, et je ne pense pas non plus qu'aucuns reproches peuvent être faits à ceux qui ont réclamé ce qu'ils considéraient un paiement raisonnable pour leur ouvrage.

M. BOWELL: Je désire rectifier l'honorable monsieur sur un point. Le premier qui ait refusé positivement de reconnaître cette réclamation, a été feu sir Albert Smith.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je le crois bien.

M. BOWELL: L'honorable monsieur a dit que nous l'avions refusée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Non ; l'honorable monsieur se trompe, je n'ai pas dit cela.

M. BOWELL: L'honorable député de Saint-Jean l'a dit.

M. WELDON: Non ; j'ai dit le gouvernement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: C'est toujours une affaire difficile d'établir ce à quoi s'élève les mémoires des avocats. J'ai souvent pensé moi-même—bien qu'un humble membre de cette profession, n'ayant été qu'un étudiant—que le public en général était grossièrement maltraité par l'immense montant d'honoraires qu'il était obligé de payer spécialement dans les contestations d'élections, et j'ai souvent pensé qu'il devrait y avoir un tarif pour ces affaires. Je n'aime pas à critiquer les députés absents, mais je pense qu'aucun homme de profession, avec une pratique égale, n'a été aussi régulier à être présent à la Chambre que mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard. Des avocats, très fréquemment—des deux côtés, sans doute, mais spécialement de l'autre côté, je vois vis-à-vis moi des sièges vides, lesquels sont ordinairement occupés par de très distingués

avocats d'Ontario et qui ont été innocués, à ma connaissance, durant les deux tiers de la session, tandis que mon honorable ami durant cinq mois entiers a été l'un des assistants les plus assidus et des plus persévérants, comme les *Débats* le feront voir et comme vous, M. le Président, pouvez le certifier.

M. FARROW: Je désire dire quelques mots en réplique à l'honorable député de Saint-Jean. Une de ses accusations est que j'aurais peur de dire ce que j'ai dit, si l'honorable monsieur était à son siège. Je n'aurais pas peur de le dire, mais j'aurais le plaisir d'en dire plus. Au début j'ai dit que je respectais cet honorable monsieur autant que je respecte aucun de ceux siégeant de l'autre côté de la Chambre ; et j'ai raison de le respecter ; l'honorable député de Saint-Jean est sans doute un avocat éminent, mais au lieu de répondre à mes remarques par un argument, il lance une insulte à travers la Chambre. Il se trouve que je suis un cultivateur, je connais probablement autant en agriculture qu'il connaît en loi et il dit : nous n'avons pas entendu l'honorable député, pendant cette session, depuis à peu près le temps où il a dit que les poules poussaient des œufs plus gros. Maintenant je désire rectifier l'honorable monsieur ; je n'ai jamais dit qu'elles poussaient des œufs plus gros. La question a été soulevée par mon honorable ami de Brant, cette session ; comme cultivateur j'ai dit que, à cause du meilleur soin, nous avions eu plus d'œufs sur le même principe que nous obtenons plus de lait des vaches, à cause d'un meilleur soin. L'honorable député de Saint-Jean ne connaît rien en agriculture ; mais il est un très bon avocat si nous pouvons le juger d'après les honoraires qu'il charge. Si vous examinez les comptes publics, vous trouvez qu'il a retiré la somme de \$4,000 ou \$5,000. Maintenant je me suis levé pour dire que je regretterais beaucoup d'accuser indument l'honorable monsieur qui est absent. Mon information était prise dans le *Herald* de Charlottetown. Je ne sais pas si c'est un journal conservateur, réformiste ou indépendant, mais s'il est descendu assez bas pour publier des mensonges sur le compte de l'honorable monsieur, le plus tôt nous le saurons, le mieux ce sera. Maintenant, voici l'article :

Le *Herald* de Charlottetown a compté combien L. H. Davies, M. P., a coûté au pays pendant ses douze années de vie politique. Le tableau suivant donne une partie des récompenses reçues par lui pour des services publics : comme procureur général et solliciteur général, \$4,214 ; comme membre de la Chambre d'assemblée \$1,311 ; comme solliciteur, acte de l'achat des terres, \$5,718 ; comme conseil de la couronne, \$363 ; comme conseil de la commission d'Halifax, \$15,000 ; comme représentant légal de la Puissance, durant cinq ans, \$20,000 ; comme membre des communes \$4,000.

Mais il n'a pas été ici trois ans. Maintenant n'a-t-il pas perdu plus de temps depuis qu'il est parti que les deux tiers des députés siégeant dans cette Chambre ? Il a reçu en tout, d'après cet état, \$50,680. Montrez-moi un tory qui ait fait mieux en trois ans.

M. WELDON: L'honorable monsieur dit qu'il ne sait pas si le *Herald* de Charlottetown est un journal réformiste conservateur ; mais je puis dire qu'après cet état, que c'est un journal conservateur d'un caractère enragé.

M. FARROW: Est-ce vrai ?

M. WELDON: J'oserais dire que cela n'est pas vrai ; je pense que l'honorable député de Huron-Nord (M. Farrow) a coûté au pays \$8,000 ou \$9,000 depuis qu'il est ici ; je suppose qu'il a retiré son indemnité chaque année, et tout ce qu'il a pu retirer, et dit-il qu'il n'est d'aucune valeur au public en général, comme membre de cette Chambre. Que penserait-il si quelque journal libéral l'accusait de retirer son indemnité et de ne rien faire pour la mériter. Il a parlé de mon nom comme apparaissant dans les comptes publics. S'il regarde dans ce compte il verra que c'était de l'argent pour payer d'autres personnes, et bien qu'il fut en mon nom j'en ai reçu que très peu.

M. FARROW: Combien.

M. WELDON : Le montant était de \$5,000, et là-dessus \$4,000 allèrent en Angleterre. J'ai reçu à peu près, je suppose, environ \$500 ou \$600. Le gouvernement convint de payer la dépense de contester la loi Scott en Angleterre, et si j'avais voulu traverser, un plus fort montant aurait pu venir dans ma poche ; mais je ne suis pas allé ; j'ai dit que cela n'était pas nécessaire, et, bien que l'argent fut porté à mon nom, presque tout fut envoyé à des personnes au delà de l'Atlantique. Mais je répète qu'il est très injuste, en l'absence de l'honorable député de Queen, qui a été ici du 29 janvier au 30 juin, jour par jour, pour l'honorable député de faire des avancés qu'il n'aurait pas osé faire en présence de l'honorable monsieur.

M. McLELAN : Je ne crois pas que l'honorable monsieur réussisse à soulever beaucoup de sympathies pour l'honorable député de Queen pour son assiduité en cette Chambre, quand nous savons quelle part il a pris dans la prolongation de la discussion. Il est regrettable que l'honorable monsieur qui a eu la direction de cette affaire, en 1877, n'ait pas eu une entente, avec les honorables messieurs employés, plus clairement définie. Je pense que l'honorable monsieur est lui-même fortement sous l'impression qu'il les avait payés beaucoup plus qu'il ne s'attendait de les payer lorsqu'il les a d'abord employés. Je n'ai pas de doute que le succès qu'obtint cette commission, qu'il soit attribué ou non aux avocats employés, leur donna, peut être, une plus haute idée de la valeur de leurs services. M. Smith leur a payé le montant dont il se croyait responsable, et le plein montant auquel il croyait qu'ils avaient droit d'après l'entente qu'il avait eue avec eux, mais ils demandèrent que ce montant fut plus que doublé. M. Doutré prétend qu'il a passé six mois à Halifax, à travailler, et un mois à voyager entre Halifax et Ottawa, pour examiner des papiers.

C'est à peu près le temps employé par MM. Doutré, Thompson, Whetherbee et Davies. Ils ont tous donné à peu près le même temps, de six à huit mois, et lorsque ce crédit sera voté, nous aurons payé \$60,000 pour les services de ces messieurs. Je crois que c'est une assez bonne paie. Ce n'est pas tous les avocats, même dans la province d'Ontario, qui recevront \$15,000 pour six mois de service. Tous ces messieurs ont insisté pour le règlement de leur réclamation. M. Doutré institua une action que le gouvernement contesta. Elle fut décidée en sa faveur ici ; il y eut appel de la décision, et, finalement la cause fut portée devant le Conseil privé, et le jugement confirmé avec frais, s'élevant à \$12,000. J'ai consulté le département de la justice pour savoir s'il y avait quelque différence entre la cause de M. Doutré et celle des autres réclamants, et l'on me répondit qu'il n'y en avait pas. Je fis proposition aux autres de régler pour \$8,000, montant accordé à M. Doutré, avec frais, et ils ont consenti à accepter cela.

M. DAWSON : Je ne me lève pas pour discuter les montants payés à ces différents avocats. De fait, je trouve les montants excessivement petits, comparés avec mon expérience des affaires légales, puisqu'ils n'ont pas absorbé la moitié des dommages-intérêts perçus. Mais ce n'est pas le point sur lequel j'appelle l'attention. Il arrive souvent, dans des causes de ce genre, que les personnes modestes qui font réellement l'ouvrage sont perdues de vue, et ces hommes distingués qui sont proéminents aux yeux du monde reçoivent le paiement. Il y a eu un monsieur, mêlé à cette enquête, dont les services furent de la plus grande valeur au peuple, dans l'obtention de ces dommages-intérêts. Je fais allusion à M. Whitcher, alors commissaire des pêcheries.

Maintenant, il est déchargé—probablement qu'il n'a pas toujours été prudent, mais dans le cas qui nous occupe, il a rudement travaillé, et maintenant, quand ces grosses sommes sont payées pour services rendus on cette affaire, je crois que nous devrions voir à ce que M. Whitcher, dont les services ont été d'une si grande valeur, reçoive quelque chose.

M. WELDON

M. SPROULE : Je pense que l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) a dépensé une grande quantité de chaleur inutile dans la défense de son confrère politique et professionnel. Il a proféré de fortes calomnies contre l'honorable député de Huron-Nord (M. Farrow), parce qu'il avait osé protester contre l'inconvenance de payer ce qu'il croyait être une somme exorbitante pour les services rendus. Si nous acceptons les déclarations de l'honorable député de Saint-Jean, quant au temps que ces messieurs furent engagés dans ce service, nous devons admettre qu'ils ont été payés un prix élevé. Sept mois pour \$15,000, c'est au-dessus de \$2,000 par mois. A quelle valeur ont-ils prisé leur temps comparé à celui d'autres hommes dans ce pays ! L'honorable monsieur a dit que M. K. H. Thompson était un des hommes des plus capables du Canada. Je crois qu'il était un homme capable, et l'honorable monsieur a répété, que sans M. Thompson nous n'aurions pas eu ce verdict favorable. Je crois que, si les hommes étaient payés suivant leurs mérites, M. Davies et M. Doutré seraient bien payés à \$1,000, tandis que les services de M. Thompson seraient bon marché à \$10,000. L'honorable monsieur a dit que l'honorable député de Huron-Nord (M. Farrow) n'oserait pas prendre la position qu'il a prise si l'honorable député de Charlottetown (M. Davies) était ici. Je ne pense pas qu'aucun honorable député, ici, ait peur de l'honorable député de Charlottetown (M. Davis) ou d'aucun autre député. Je ne pense pas qu'il convienne à d'honorables messieurs de manifester de tels sentiments contre aucun des honorables députés, parce qu'il ose discuter la convenance de ce qu'il croit être une charge exorbitante.

M. FISHER : Je ne suis pas exposé au reproche d'être un homme de profession, confrère de l'honorable monsieur dont on parle, mais je pense que j'ai assez de bon sens pour désapprouver la déclaration du journal qui a accusé M. Davies de recevoir de si grosses sommes du gouvernement du Canada. Je trouve parmi les items chargés contre lui, celle de procureur et de solliciteur général. Mais il était procureur et solliciteur général de l'Île du Prince-Edouard, avec lequel ce gouvernement ici n'a rien à faire.

M. FARROW : C'est ce que nous avons lu.

M. FISHER : En même temps l'honorable monsieur a mentionné une somme de \$20,000 que la Puissance du Canada lui avait payée.

M. FARROW : L'argent public de la Puissance.

M. FISHER : Cependant je présume que l'honorable député de Queen (M. Davies), lorsqu'il a rempli la charge de procureur et solliciteur général de la province de l'Île du Prince-Edouard, a donné bonne valeur pour l'argent qu'il a reçu. A tout événement, il a agi en cette qualité à la vue du peuple de la province à laquelle il appartenait. Il était aussi membre de l'Assemblée, sous laquelle il a reçu un certain montant.

M. FARROW : Il était solliciteur de la compagnie pour l'achat des terres.

M. FISHER : Cela était une question de politique locale, laquelle regardait le gouvernement local, et non pas ce gouvernement. Lorsque l'honorable monsieur a reçu comme conseil pour la couronne, une certaine petite somme, c'était du gouvernement local, et non pas du gouvernement fédéral. L'honorable député de Queen a aussi été membre des Communes depuis trois ans, mais comme membre de la Chambre des Communes, au lieu de recevoir \$4,000 il n'en aurait reçu que \$3,000.

M. FARROW : Que dites-vous des frais de route ?

M. FISHER : Il a reçu ses frais de route comme tous les autres députés. Cela est loin de s'élever à \$1,000 ; et chaque jour qu'il est absent sera déduit. L'honorable député

de Queen, I. P. E., était l'un de ces messieurs qui ont servi leur pays en cette fameuse cause. Le gouvernement a été forcé par l'un d'entre eux de payer un certain montant comme honoraire. L'honorable député de Queen n'a pas essayé de forcer le gouvernement à lui faire ce paiement. Le ministre de la marine dit qu'il a fait sa demande au gouvernement. Dans une conversation avec l'honorable député, j'ai compris qu'il n'avait jamais fait telle demande.

M. McLELAN : Les réclamations furent faites par tous les messieurs au département de la justice, et elles furent renvoyées à mon département. Je me rappelle que monsieur le juge Wetherbee, un des réclamants, voulut poursuivre. J'ai consulté le département de la justice, et la réponse fut que toutes les réclamations étaient sur le même pied, et que la cause de M. Doutré étant décidée, les autres causes la suivaient.

M. FISHER : Je comprends alors que M. Davies n'a pas fait une demande formelle ?

M. BOWELL : Oui ; je trouve qu'il y a un rapport du 24 janvier 1885, touchant les réclamations de feu M. Thompson, de M. Wetherbee et de M. Davies. Il n'y a pas de difficulté à ce sujet ; l'honorable monsieur a droit à l'argent.

M. FISHER : Certainement. Je ne vois pas que l'on puisse déverser aucun blâme sur lui pour avoir reçu cet argent. Quant au fait de gagner l'argent, ses capacités comme avocat, d'homme de profession, sont suffisantes pour le placer au-dessus de tout reproche.

M. WELDON : En référant aux remarques de l'honorable député de Gray, je dois dire que je n'ai pas blâmé l'honorable député de Huron-Nord (M. Farrow) pour avoir demandé des informations par rapport à cette affaire, mais je l'ai blâmé d'avoir attaqué l'honorable député de Queen en son absence. Je ne blâme pas le gouvernement d'avoir résisté à cette réclamation. Au contraire, mon opinion est qu'il avait parfaitement raison d'y résister, et aussi en présence de la différence d'opinion en la cour Suprême, ici, il avait parfaitement raison de la porter au Conseil privé.

M. CAMERON (Middlesex) : Je suis heureux de voir que les honorables messieurs de la droite sont disposés à critiquer des comptes comme ceux-ci, et j'appellerai leur attention sur quelques autres comptes qui devraient recevoir la même critique. Je trouve par exemple un item, sous le titre de chemins de fer et canaux, où un membre de cette Chambre apparaîtrait comme le récipiendaire—

Quelques honorables DÉPUTÉS : A l'ordre.

M. CAMERON (Middlesex) :—de \$13,960.

M. BOWELL : Qui est-ce.

M. CAMERON (Middlesex) : L'honorable député de Victoria-Nord ou Sud, j'ai oublié lequel.

M. McCALLUM : L'honorable monsieur est complètement hors d'ordre. Je pense que l'honorable député de Queen pourra dire : Seigneur délivrez-moi de mes amis ; parce que nous voulons voter l'argent. Je rappelle l'honorable monsieur à l'ordre, parce qu'il doit discuter cette affaire, et non aucune autre.

M. CAMERON (Middlesex) : La discussion a été commencée par le député de Huron-Nord, qui a lu un extrait du *Herald* de Charlottetown sur des affaires qui étaient beaucoup moins pertinentes que celle-ci. Je désire autant que qui que ce soit m'en tenir à la question, mais je pense que l'on devrait attirer l'attention sur des montants énormes qui sont payés pour des frais judiciaires. Il n'est que juste de dire relativement à l'honorable député de Victoria-Nord. (M. Cameron) que les montants furent obtenus par lui dans une cause contre le gouvernement. Il les a reçus comme sollicitateur des entrepreneurs de la section "B," dans leur cause contre le gouvernement. Je pense qu'un homme qui

a fait gagner \$4,509,000 au gouvernement fédéral devrait être traité aussi bien que celui qui a obtenu un verdict de \$395,000 contre le gouvernement.

M. BOWELL : En justice pour l'honorable député de Victoria-Nord, l'honorable monsieur aurait dû continuer et donner la même explication que celle fournie par mon honorable ami de Saint-Jean, relativement à la somme qu'il a reçue. Au contraire, étant l'avocat qui a conduit la cause contre le gouvernement, tout le montant a été payé pour couvrir les dépenses qui lui étaient chargées, et il les a déboursées. L'honorable monsieur a demandé quels étaient les frais de cette cause. Ils sont de \$66,000 pour les honoraires des avocats, et les frais, comprenant cette poursuite. Maintenant il y a un particularité dans la profession légale que j'admire certainement, et je regrette beaucoup que le même esprit de corps n'existe pas dans la profession à laquelle j'appartiens. Quand un malheureux imprimeur reçoit quelques dollars, tous les autres imprimeurs tombent sur lui, comme s'il était acheté et comme s'il était le plus grand misérable qui ait jamais vécu ; mais vous touchez à un avocat, et cela ne fait pas la plus légère différence qu'il soit ami politique ou adversaire, ils se tiennent comme de la cire. L'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) a touché la question de l'argent que l'honorable monsieur a obtenu comme conseil. J'ai entendu toute la question dans le comité lorsqu'elle est venue auparavant ; et je sais qu'aucune accusation ne peut être portée contre l'honorable monsieur parce qu'il n'agissait pas pour le gouvernement, bien que le gouvernement payait l'argent.

Pour payer le montant adjugé à M. Joseph Doutré pour ses services se rattachant à la commission des pêcheries d'Halifax	\$8,000 00
Intérêt sur cette somme à 6 pour 100 par an, depuis le 29 août 1879 jusqu'au ler octobre 1884.....	2,456 55
Frais, cour de l'Echiquier.....	709 75
Frais de l'appel de la cour Suprême.....	402 65
Frais de l'appel au Conseil privé, £170, 11s. 6d.....	830 12
	<hr/> \$12,399.07

M. MACMASTER : Je n'ai qu'une remarque à faire sur cet item. Cela a été une cause aussi importante qu'aucune de celle dans lesquelles le pays ait jamais été engagé, et il n'était que convenable que des conseils de premier rang fussent employés et reçussent des honoraires proportionnés à leurs services. Ces avocats ont été engagés par feu sir Albert Smith, qui avait fait avec eux des arrangements qui se sont trouvés très vagues, raison pour laquelle les avocats engagés insistèrent pour avoir plus d'honoraires, et la cause de M. Doutré a été prise comme une cause d'épreuve. Il se trouve que je suis familier avec les procédures—de fait, elles sont rapportées au long dans les rapports de jurisprudence. M. Doutré dans cette poursuite a recouvré une indemnité additionnelle, sous forme d'honoraires, de \$8,000 ; et la seule question qui pouvait s'élever pour le gouvernement, était celle-ci : Les autres conseils devaient-ils être payés pareillement ? Maintenant, dans mon opinion, et je pense qu'elle sera partagée par tous, il serait difficile de faire une distinction entre les différents conseils. Il ne peut y avoir de doute que M. Thompson était le premier avocat ; il n'y a pas de doute qu'il était l'homme le plus éminent de sa profession, et qu'il a laissé un nom comme homme honorable que tous les hommes distingués de sa profession pourraient envier. Et il ne peut y avoir de doute qu'il a déployé toute l'habileté professionnelle, et son grand esprit ingénieux dans la poursuite de ce procès, et je pense que quand à ce qui le regarde, au moins, il avait droit à une somme additionnelle. Cela est en dehors de toute question. Alors s'élèverait la question : M. Doutré ayant obtenu jugement pour la somme additionnelle de \$8,000, peut-on raisonnablement s'objecter à ce que les autres conseils reçoivent la même somme ? Je pense, vu l'importance de la cause, vu la

longueur du temps employé, vu le fait que la décision de la haute cour a été obtenue, cette somme additionnelle devrait être accordée, et ne devrait pas être discutée dans cette Chambre. Cependant une discussion complète ayant eu lieu, ce n'est pas mon intention d'entrer dans les détails, mais simplement de payer mon humble tribut à la mémoire et à l'immense talent de feu M. Thompson.

M. CAMERON (Middlesex): Si l'honorable monsieur, qui est un membre distingué du barreau voulait expliquer comment un client peut faire autre chose qu'un marché vague dans une affaire de loi, il nous donnera de précieux renseignements.

M. McLELAN: La principale objection que j'ai à ce crédit, est qu'il établit un précédent. La cause a été décidée en appel par le fait que des honoraires considérables avaient été payés en certaines occasions. Je crains que ces quatre conseils ayant reçu \$15,000 chacun pour six mois de services, cela crée un précédent, et que plusieurs infortunés plaideurs soient obligés de payer des honoraires énormes parce que le gouvernement a payé ceux-ci.

Pour payer les dépenses se rattachant à la commission d'imprimerie \$864.04

Sir RICHARD CARTWRIGHT: *Cui bono?*

M. BOWELL: M. Blackburn, de London, Ontario, et M. Chamberlain sont allés dans différentes villes des États-Unis, afin de faire un rapport sur l'établissement d'un atelier d'imprimerie. Ce crédit est pour payer les dépenses de la commission.

M. MITCHELL: Est-ce l'intention du gouvernement d'établir un atelier d'imprimerie?

M. BOWELL: Le gouvernement n'en est encore venu à aucune décision à cet égard.

Pour le paiement des appointements des membres du conseil du Nord-Ouest, pour 1881 et 1883... \$4,000

M. MULOCK: Le ministre en charge expliquera-t-il comment des montants des années passées deviennent dus maintenant?

M. McLELAN: Avant l'année 1881, ils n'avaient pas été payés. Une correspondance considérable se fit et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest décida définitivement que les membres élus recevraient \$500 et les autres \$200. C'était payé à même les fonds généraux du territoire, et ceci est pour rembourser le fonds.

M. MULOCK: Que dites-vous pour 1882? Y a-t-il eu quelques sommes de payer cette année?

M. McLELAN: Je m'en informerai.

Police à cheval du Nord-Ouest—pour compléter le service de l'année..... \$300,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cette partie des dépenses se rattache-t-elle à la répression de la rébellion?

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est impossible de préparer une estimation exacte des dépenses de la police à cheval se rattachant avec les troubles du Nord-Ouest. Des comptes des districts d'Edmonton et de Prince-Albert n'ont pas encore été reçus à Ottawa; mais il est connu que la compagnie de la Baie-d'Hudson a payé, sur les certificats de ses officiers, au delà de \$100,000. Les comptes seront vérifiés et indiqueront la dépense séparément des charges ordinaires pour l'entretien de la force.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ceci est de la nature d'un vote de crédit.

Sir JOHN A. MACDONALD: La dépense ne peut être calculée approximativement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il est supposé que pour chaque chose entrée dans les estimations, des informations

M. MACMASTER

peuvent être données et un compte détaillé fourni. Lorsqu'un compte ne peut être donné, on devrait avoir recours à un vote de crédit. Cet item, strictement parlant, devrait être traité de cette manière. Je sais que la dépense, à ce compte, doit avoir été très forte.

Département des affaires des sauvages—Pour pourvoir aux institutions..... \$4,850

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Qu'est-ce que cet item se rattachant à l'établissement de 10 bourses à l'institut Mohawk?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je l'expliquerai dans un instant.

M. PATERSON: L'institut Mohawk est entretenu par la compagnie de la Nouvelle-Angleterre, et cette compagnie maintient six ou sept écoles et un institut industriel sur la réserve des Six-Nations. Je ne me rappelle pas qu'aucun argent ait été précédemment accordé par le gouvernement fédéral. Je présume que ceci est une inauguration, et j'ai confiance qu'elle produira de bons effets.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il a été décidé par la société de la Nouvelle-Angleterre, sous les auspices de laquelle est conduit l'institut Mohawk, d'établir, dans l'intérêt des enfants sauvages, dix bourses, cinq pour les garçons et cinq pour les filles, et pour donner aux élèves qui obtiendront le plus grand nombre de points à l'examen public, pour l'admission à l'école supérieure, l'occasion de suivre les cours de l'institut collégial de Brantford, et de se qualifier comme instituteurs de troisième classe. Puis le montant de \$4,000 est pour aider à la reconstruction d'une maison d'école industrielle, à Wikwomikong, ile Manitouline, laquelle a été détruite par le feu.

M. DAWSON: Il y a eu deux de ces écoles de brûlées, et j'espère que le gouvernement trouvera moyen, sinon cette année, du moins l'année prochaine, d'accorder un autre crédit pour aider à la construction des autres écoles.

Territoires du Nord-Ouest—pour compléter le service de l'année..... \$320,000

Sir JOHN A. MACDONALD: Le manque de la récolte dans les districts de la Saskatchewan et d'Assiniboia a nécessité des secours plus considérables en provisions. On a obtenu du gouverneur général un mandat pour 250,000, mais ce montant était insuffisant et l'on demande aujourd'hui \$70,000 de plus; bien qu'il soit impossible de donner le chiffre exact, les comptes n'ont pas été envoyés.

Perception du revenu—Douanes..... \$2,242

M. FISHER: J'aimerais demander à l'honorable ministre des douanes quand il espère nommer un percepteur à Sutton. M. Dunn est là depuis quelque temps; je crois qu'il a rempli ses fonctions d'une manière habile, et je n'en doute pas, la somme que l'on demande aujourd'hui n'est pas trop élevée pour le rémunérer de ses services. De fait, j'ai été étonné de voir qu'il n'a pas été nommé permanemment avant aujourd'hui.

M. BOWELL: La nomination aurait peut-être dû être faite il y a quelque temps, et cela provient plutôt d'une négligence de ma part que de toute autre chose, car M. Dunn remplit ces fonctions depuis la mise à la retraite de l'ancien percepteur. On s'occupera de la question dans peu de temps. Je pense que c'est un des cas où il s'est élevé des difficultés en vertu de l'acte du service civil. Cet acte vous permettra de nommer un percepteur s'il n'a jamais été dans le service auparavant; mais s'il a fait partie du service, la chose est considérée comme une promotion et la loi ne contient aucune disposition pour la promotion d'un employé à un poste plus élevé, à moins qu'il n'ait subi l'examen de compétence. Je pense que M. Dunn, qui est un très bon fonctionnaire, est dans cette position.

M. McNEILL : J'espère qu'avant l'année prochaine le gouvernement prendra en considération l'opportunité d'adopter une loi qui oblige un homme qui pourrait être promu, à rester dans une position subordonnée, et cela simplement parce qu'il n'a pas subi un misérable examen, tandis qu'un autre homme qui n'est pas dans le service, peut être nommé sans subir d'examen.

M. FISHER : C'est là certainement un commentaire très hostile à la loi du service civil. Je puis dire que je connais M. Dunn; je sais qu'il accomplit sa besogne avec compétence, et je n'avais pas compris qu'il ne fût pas capable de subir l'examen s'il en avait l'occasion.

Allocation au sous-directeur de poste d'Ottawa pour avoir rempli les fonctions de directeur de poste, tel qu'il est pourvu par l'article 11 de l'acte du service civil du Canada, 1882, depuis le 1er avril 1883 jusqu'au 1er février 1884—cette allocation représente la différence de traitement entre celui de directeur de poste et celui de sous-directeur de poste.....\$1,502.09

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une somme considérable pour douze mois de besogne supplémentaire. Comment cela a-t-il été payé ?

M. CARLING : Cela a été payé au sous-directeur de poste d'Ottawa, durant l'absence pour maladie de M. Currier, le directeur de poste. Les appointements de M. Currier étaient de \$3,000, et c'est la différence entre les appointements de l'assistant et ceux du directeur.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quels sont les appointements du sous-directeur ?

M. CARLING : \$1,600, je pense.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il me semble que c'est une position très inutile, et qui n'a pas été bien considérée. L'assistant n'a pas été nommé directeur ?

M. CARLING : Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Eh bien, je ne vois pas la nécessité de doubler ses appointements, ce qui semble avoir été fait ici. Il n'est pas dit ici que cela soit fait en vertu d'un certain article de l'acte du service civil, mais je suppose que c'est un pouvoir discrétionnaire dont est revêtu le département, et non une matière de droit de l'homme réglée par les statuts. Il me semble que c'est une disposition adaptée dans le but d'augmenter inutilement les dépenses. Personne ne s'opposerait à ce qu'un montant raisonnable fût payé au sous-directeur pendant qu'il remplit les fonctions de directeur, mais une somme aussi considérable que celle-ci paraît déraisonnable.

M. CARLING : La grande somme d'affaires que fait le gouvernement rend la besogne du bureau de poste d'Ottawa considérable.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je devrais dire qu'une chose comme celle-là pourrait avoir l'effet de rendre cet homme mécontent du salaire qu'il reçoit.

M. CARLING : Il est parfaitement satisfait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne pense pas que ce soit un principe juste.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne pense pas que le principe soit bon, mais ça toujours été la coutume.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pense que la loi devrait être modifiée et que la chose devrait être laissée à la discrétion du département.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je partage tout à fait l'opinion de l'honorable député.

Les résolutions doivent être rapportées.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 2 h. a. m., mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 15 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRES.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. GIROUARD : Je désire appeler votre attention, M. l'Orateur, sur le rapport publié par le *Globe* au sujet des quelques remarques que j'ai faites vendredi dernier. Ce rapport est comme suit :

M. Girouard s'opposa au projet d'accorder des subventions au chemin de la Rive Nord, parce que la subvention de \$6,000 par mille donnée l'année dernière à la province de Québec avait été retenue. Il prétendit que toute la gratification de \$12,000 par année devrait être donnée à la province avant que l'on traitât toute autre question. Il a voté, l'année dernière, pour la subvention accordée à la ligne courte, surtout parce que les provinces maritimes croyaient que ce serait dans leur intérêt. Mais il ne croyait pas que le commerce pourrait être assuré aux provinces maritimes, et il n'était pas disposé à voter \$5,000,000 pour cette fin. Il ne voyait pas que les arpentages fussent utiles, et se proposait de voter contre l'amendement et contre les résolutions. On devait donner à la compagnie un délai de deux ans pour commencer les travaux, et quatre ans pour les terminer; de sorte qu'il n'était pas nécessaire de presser le règlement de la question.

Je me plains du reste du rapport, qui est très étendu :

Il fit allusion au fait que le ministre des chemins de fer était personnellement intéressé à ce crédit, vu qu'il était le propriétaire virtuel de la partie du chemin qui devait recevoir une subvention. Le *Pacifique canadien* s'était justement adressé au parlement pour lui demander de l'aider à exécuter le premier contrat, cependant, il propose maintenant d'entreprendre les travaux, car il devait construire la ligne courte, et le ministre qui a proposé qu'on donnât une subvention à ce chemin était virtuellement celui qui a proposé qu'il fut chargé de ces nouveaux travaux. Je pensais qu'à ce point de vue, l'opération était honteuse.

Je n'ai jamais rien dit, même d'une manière très éloignée, qui pût autoriser un semblable rapport. Je n'ai jamais fait allusion aux intérêts de qui que ce fut, et ce rapport me semble être purement et simplement une invention du correspondant du *Globe*.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. WHITE (Cardwell) : Je propose l'adoption du dixième rapport du comité des impressions du parlement. Ce rapport parle de certains documents qui doivent être imprimés de la manière ordinaire. Il recommande aussi qu'un fonctionnaire du bureau de distribution, M. John Wiltshire, employé depuis quelque temps et qui n'est qu'employé sessionnel, soit nommé en permanence. Il recevait \$250 par année comme employé ou messenger sessionnel dans le département. On propose de le nommer fonctionnaire permanent avec des appointements de \$500 par année. L'an dernier, M. Hartney a été obligé d'avoir des surnuméraires pour faire la besogne, ce qui a coûté \$129. Cette proposition comporte donc une dépense additionnelle d'environ \$120. M. Wiltshire est un relieur pratique, qui connaît bien la besogne qu'il doit faire, et il rendra de grands services au département. Autrefois, pendant la vacance, les employés du bureau de poste avaient l'habitude de préparer les livres bleus pour le bureau de distribution, mais durant les deux dernières sessions, ils n'ont pas consenti à faire cette besogne. En conséquence, la besogne du bureau de distribution a considérablement augmenté. M. Wiltshire est un homme particulièrement compétent pour ce travail, vu que

c'est un relieur pratique, comme je l'ai déjà dit, et le comité fait la recommandation dont j'ai parlé.

Le rapport recommande, en outre, un changement de forme de l'index des documents sessionnels. J'ai fait déposer une copie de l'index projeté sur les pupitres des honorables députés. Jusqu'ici, l'on a eu l'habitude de faire un index ordinaire, donnant simplement les différents numéros et les titres abrégés des documents sessionnels, et puis, les documents eux-mêmes étaient distribués dans le livre, donnant simplement les titres, quand ordre n'était pas donné de les imprimer. La conséquence a été que dans les documents sessionnels, l'année dernière, deux cents pages étaient consacrées seulement aux titres, et, dans certains cas, vu qu'il n'y avait qu'un titre par page, cela devenait une source de bénéfices considérables pour les imprimeurs. On propose de faire l'index d'après la formule déposée sur les pupitres des honorables députés. D'abord le sujet général, puis les divers documents produits et se rapportant au sujet, sont brièvement analysés. Puis, il y a le plein titre du document et l'on fait mention du fait qu'on en a ordonné ou non l'impression pour distribution; il y a aussi le nom du député qui en a demandé la production. Ainsi, nous avons, dans cet index, un état très complet des documents sessionnels, et nous épargnons l'impression des titres comme je l'ai dit.

En outre, M. l'Orateur, ce rapport traite de la question des impressions futures. Comme les honorables députés le savent, le contrat des impressions a expiré l'année dernière, mais vu qu'un bureau d'impressions du gouvernement sera peut-être établi, on a cru prudent de conclure avec les entrepreneurs un arrangement en vertu duquel ils ont consenti à continuer une année ou deux, à l'option du gouvernement. Ils ont continué pendant un an et nous avons fait en sorte qu'ils continuent une autre année; mais comme le projet d'établir un bureau du gouvernement ne semble pas devoir être réalisé dans l'intervalle, on a cru qu'il était préférable de demander des soumissions. Les impressions telles qu'elles se font maintenant, ne sont pas du tout satisfaisantes—je ne dis pas cela pour jeter du louche sur les imprimeurs—mais le contrat est sur le point de se terminer, les caractères sont usés, et il n'y a pas un homme d'affaires prudent qui songe à renouveler son matériel à la veille de l'expiration d'un contrat, dans l'incertitude où il est au sujet du renouvellement du contrat; il est donc important que le contrat soit renouvelé. Relativement à cette question, le comité recommande à la Chambre de demander des soumissions pour cinq ou dix ans, afin de décider lequel de ces systèmes sera le plus avantageux. Le comité et la Chambre auront la faculté d'accepter une soumission pour une de ces deux périodes, le but étant, si possible, de porter les gens à faire des soumissions de bonne foi pour ce contrat, et un grand nombre de ceux qui pourraient être portés à faire des soumissions pour un contrat de dix ans, ne s'occuperaient probablement pas de faire les frais de construire ou de louer des édifices et d'installer un matériel d'imprimerie à Ottawa pour un contrat de cinq ans.

Puis, une autre recommandation que fait le rapport, c'est que le papier que l'on emploiera devra être un peu plus fort que celui dont on se sert aujourd'hui. Je suis convaincu que cela n'entraînera pas de nouvelles dépenses. Le prix du papier a considérablement diminué depuis le jour où le dernier contrat a été conclu, et le papier dont nous servons aujourd'hui pour nos ouvrages, nous le payons, je crois, environ 2 centins par livre de plus que nous pourrions l'acheter à l'heure qu'il est sur le marché ordinaire, sans faire de soumission. Il n'y a aucun doute que nous pourrions nous procurer un meilleur article—et le caractère de l'imprimerie dépend, dans une très grande mesure, du caractère du papier—à bien meilleur marché qu'aujourd'hui. On propose, de plus, de ne pas demander de soumissions pour le papier pour la période complète. Le fait de se procurer du papier n'implique d'aucune manière la construction de

M. WHITE (Cardwell)

bâtiments ou quelque chose de ce genre, à Ottawa, et l'on propose, en conséquence, que l'on achète le papier chaque année pour les travaux de la session ou pour les documents sessionnels. L'opinion—et je l'appuie fortement—est que, de cette manière, les divers fabricants de papier seront plus encouragés à fournir un article réellement bon, car, en le faisant, un fabricant qui remplirait parfaitement les conditions de son contrat pendant une année, aurait un titre à ce qu'il fût continué une autre année.

Et puis, M. l'Orateur, j'oserais faire cette suggestion: Le comité, naturellement, n'a pas le pouvoir de faire de recommandation à ce sujet, mais il a examiné la question et je pense que tous ses membres ont été unanimes à croire que s'il était possible d'avoir une seule soumission pour toutes les impressions du gouvernement et du parlement, nous devrions encourager une compétition plus forte et assurer ainsi, peut-être, une meilleure exécution de la besogne. Une des difficultés que l'on rencontre en vertu du présent système, c'est celle-ci: Le gouvernement demande des soumissions; c'est un contrat distinct. Le comité du parlement demande des soumissions, et c'est aussi un contrat distinct. Un entrepreneur peut faire des soumissions pour l'un ou l'autre; il peut arriver qu'une soumission soit la plus basse dans un cas et qu'elle ne le soit pas dans l'autre, et, alors, celui qui a fait ces soumissions est obligé de prendre des arrangements avec le plus bas soumissionnaire dans cet autre cas afin d'obtenir le contrat pour le tout. A l'heure qu'il est, l'entrepreneur public a tous les travaux; mais s'ils étaient compris dans une seule soumission, il est indubitable qu'ils seraient assez considérables pour porter les gens à faire des soumissions, en vue de fonder des établissements à Ottawa; de cette manière, nous aurions ce genre de compétition que nous n'aurons probablement jamais, je le crains, si nous continuons le système actuel. Ce sont là les recommandations du comité—à l'exception, naturellement, de la dernière, qui est une simple suggestion—et j'ai l'honneur de proposer l'adoption du rapport.

M. TROW: Je demande qu'il me soit permis de corroborer les énoncés faits par l'honorable député de Cardwell, surtout en ce qui concerne M. Romaine et l'index alphabétique des documents sessionnels qu'il a préparés. Les députés trouveront de grands avantages à ce que leurs documents soient disposés de cette manière. Dans tous les rapports que j'ai eus avec lui, j'ai constaté que M. Romaine était un des employés les plus pratiques du service; il a contribué à épargner des milliers de dollars au gouvernement par la manière dont il a administré le département de la papeterie et par les différents moyens qu'il a découverts et qui facilitent la besogne de la Chambre.

Quant à M. Wiltshire, M. Botterel me dit que c'est un homme pratique, et la somme ajoutée à son allocation annuelle ne sera, de fait, que très légère.

J'espère que cette partie du rapport sera adoptée. Je regrette que l'honorable député de Cardwell n'ait pas parlé, dans son rapport, de l'opportunité ou de l'absolue nécessité d'imprimer un nombre additionnel—quelques mille—au moins, du bill relatif au cens électoral, pour la circulation générale. Je désirerais beaucoup que cela fût fait par le comité des impressions. C'est un projet qui a été soumis à la discussion pendant quelque temps; le peuple en général devrait le comprendre, et j'espère que le président du comité comprendra l'opportunité qu'il y a de faire imprimer une édition supplémentaire pour la circulation générale.

M. WHITE (Cardwell): Relativement à la dernière suggestion de l'honorable député, je puis dire que l'on a discuté la question, et l'on a cru qu'il était préférable de suspendre la chose jusqu'à ce que le bill du cens électoral fût définitivement adopté. Il est maintenant adopté, et naturellement, c'est un de ces bills dont, je n'en doute pas, une édition considérable doit être imprimée. Quant aux remarques que l'honorable député a faites au sujet de M. Romaine, j'aurais

dû dire que la préparation de cette table représente une forte besogne, et c'est lui-même qui l'a faite. Il y a peut-être des raisons qui m'empêchent de m'étendre beaucoup sur ce sujet, mais je pense que tout député admettra que s'il y a, dans le service public, un fonctionnaire qui, non seulement gagne son salaire, mais qui a épargné au pays trois, quatre ou six fois son salaire, on peut dire que c'est celui qui dirige le département de la papeterie à la Chambre des communes.

La motion est adoptée.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. MITCHELL : Avant que l'ordre du jour ne soit appelé, je désire appeler l'attention du ministre des chemins de fer—je regrette qu'il ne soit pas ici, mais c'est la seule occasion qui me sera donnée de parler de la chose aujourd'hui—sur un rapport envoyé le 5 mai dernier, en réponse à un ordre de cette Chambre du 24 février dernier, pour "copies des rapports qui doivent être faits en vertu de l'acte refondu des chemins de fer de 1879, et des actes qui l'amendent, de 1881 et 1884, par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, pour l'exercice 1883-84, chaque année séparément; le nombre de milles de la ligne-mère; l'ensemble des frais réels de construction et d'équipement," et ainsi de suite. La Chambre a donné ordre de présenter un certain nombre de renseignements. Je vois que le secrétaire du département dit :

Je vous transmets un rapport en réponse à un ordre de la Chambre des communes, daté du 24 février 1885, relativement à la production de rapports détaillés, tels que requis par l'acte refondu des chemins de fer de 1879, et amendements, par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, pour l'exercice 1883-84, et je dois vous informer qu'un rapport supplémentaire sera envoyé dès que la compagnie fournira les renseignements additionnels demandés.

J'aimerais demander au gouvernement s'il a demandé ces renseignements additionnels au Grand-Tronc, si le Grand-Tronc les a fournis, et si le gouvernement les a eus, quand les produira-t-il, conformément à l'ordre de cette Chambre ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le ministre par intérim des chemins de fer n'étant pas ici, je ne puis donner de réponse, mais je lui parlerai de la chose lorsqu'il sera arrivé.

M. MITCHELL : Le fait est qu'il n'y a, dans ce rapport, aucun renseignement de quelque valeur. Les renseignements importants ne sont pas donnés. Cela ressemble à tous les renseignements donnés par le Grand-Tronc.

SPIRITUEUX RETIRÉS DES ENTREPOTS.

M. COSTIGAN : Je désire donner les renseignements demandés par l'honorable député de Huron-Sud au sujet de la quantité de spiritueux retirés des entrepôts dans les provinces d'Ontario et de Québec, depuis le 1er jusqu'au 6 juillet inclusivement. D'après les rapports, on a retiré 18,104 gallons dans Ontario et 28,269 dans Québec; mais cela ne démontre réellement pas les faits, parce qu'une certaine quantité de liqueur retirée dans Ontario, par exemple, à Prescott, a été retirée pour la consommation dans Québec, de sorte que la quantité retirée pour la consommation dans Québec, serait de 34 239 gallons et de 12,104 gallons dans Ontario. Je puis dire, aussi, que la plus grande quantité a été retirée par un seul homme, un marchand qui a télégraphié à Prescott, samedi, ordonnant un ou deux wagons de whisky; le lundi, il en a ordonné le double. J'ai vu le télégramme, car on l'a apporté comme argument pour démontrer que M. Wiser devait avoir la permission de retirer une quantité additionnelle. Le télégramme disait :

Je ne puis rien dire au sujet des droits, mais j'écrirai et vous ferai connaître mes impressions.

Cette entrée fut faite, mais les entrées subséquentes furent refusées; mais je puis dire que la quantité totale était de 46,373 gallons, ce qui ne dépasse pas la quantité ordinaire

retirée pendant la même période, dans le cours des autres mois. Mais il reste acquis que l'on en a retiré une plus grande quantité dans la province de Québec que partout ailleurs.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE AU MANITOBA.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité général pour examiner les résolutions suivantes :

1. Qu'il est opportun de prescrire qu'une somme de \$2,000 sera affectée au traitement d'un juge de cour de comté supplémentaire, dans la province du Manitoba.
2. Que nul traitement sera payé à même tous derniers sans application déterminée formant partie du fonds consolidé du revenu du Canada.

La motion est adoptée.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—PROVINCE DE QUÉBEC.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que les résolutions rapportées par le comité général, relativement au traitement du premier juge puisné de la cour supérieure de la province de Québec, soient lues la seconde fois et adoptées.

La motion et les résolutions sont adoptées.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 161) relativement aux traitements de certains juges provinciaux.

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

SUBSIDES—CONCOURS.

La Chambre reprend l'examen des résolutions rapportées par le comité des subsides.

Chemin de fer Intercolonial, imputable sur le capital \$455,432.00

M. MITCHELL : Je me permettrai d'attirer l'attention du ministre des chemins de fer sur le fait que, lorsque les crédits relatifs à l'Intercolonial ont été votés à la dernière session, il s'est élevé une discussion au sujet de certaines réclamations contre le chemin de fer Intercolonial. Sir Richard Cartwright a parlé des réclamations de McGreevy, McDonald, McGow et de quelques autres. Sir Charles Tupper a dit :

La somme principale était celle de Murray et Cie, environ \$100,000; les autres étaient comparativement peu élevées. Je suppose qu'elles s'élèvent à \$10,000.

M. DAVIES : Est-ce que cela règlera toutes les réclamations contre l'Intercolonial ?

Sir CHARLES TUPPER : C'est le rapport de la commission.

M. DAVIES : Est-ce qu'il y a encore des réclamations non réglées ?

Sir CHARLES TUPPER : Non; il n'y en a aucune qui n'ait pas été examinée par la commission.

M. DAVIES : Alors, cette somme règle tout.

Sir CHARLES TUPPER : Ce rapport parle de toutes les réclamations contre le chemin de fer Intercolonial.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Avez-vous l'intention de les ouvrir de nouveau ?

Sir CHARLES TUPPER : Certainement non.

M. MITCHELL : Il y a deux ou trois réclamations peu importantes sur lesquelles j'ai appelé l'attention du ministre et que j'ai reçues de mes commentants. J'espère que l'on s'en occupera.

Sir CHARLES TUPPER : Rien ne peut être arrêté. C'est une matière qui appartient entièrement au parlement.

M. DAVIES : Je comprends alors qu'il est parfaitement possible que l'on demande au parlement de consacrer de nouvelles sommes au règlement d'autres réclamations que celles qui nous sont maintenant soumisees.

Sir CHARLES TUPPER : Puisque l'honorable député de Northumberland parle d'affaires peu importantes, au sujet desquelles il m'a envoyé une communication, je lui dirai qu'elles seront examinées; et il est impossible de dire que nous arrêterons toutes ces réclamations. Je dis que la commission a examiné toutes les réclamations contre l'Intercolonial, le rapport qu'elle a présenté les concerne toutes.

J'ai appelé l'attention du ministre des chemins de fer du jour sur le fait que les arbitres ne se sont pas occupés de ces

réclamations. Je n'étais pas en parlement à l'époque où ils ont examiné les réclamations contre le chemin de fer Intercolonial; et, après 1882, ces réclamations m'ont été envoyées par les représentants de la succession de M. John Bannon et par environ une demi-douzaine d'autres habitants de Northumberland; elles s'élevaient, en tout, à \$4,000 ou \$5,000; c'étaient des réclamations tout à fait analogues à d'autres que l'on a admises et payées. J'ai appelé l'attention du ministre sur ce sujet, lorsqu'il était soumis à la discussion, j'ai appelé l'attention du département et de la Chambre sur le fait que ces réclamations n'avaient pas été examinées ni réglées, et le ministre a dit, en réalité, qu'elles seraient examinées par les arbitres du gouvernement avec d'autres réclamations contre le chemin de fer Intercolonial. Je désire appeler l'attention du ministre sur le fait que l'on ne s'est pas encore occupé de ces réclamations. Mes commettants insistent sur ce que les arbitres du gouvernement fassent une enquête au sujet de ces réclamations. C'est là tout ce que je demande, et j'espère que le ministre me donnera l'assurance que l'on ne fera pas une exception de ces quelques réclamations peu importantes, surtout lorsque le ministre des chemins de fer a reconnu, l'année dernière, en comité, que cette enquête était raisonnable.

J'espère que le ministre fera examiner ces réclamations par les arbitres fédéraux et qu'il les fera payer si elles sont justes, et rejeter si elles sont injustes. Je me plains aujourd'hui parce que l'on ne s'est pas occupé de ces réclamations. Naturellement, on me blâmera, si je n'insiste pas sur cette question; et, dans les intérêts de mes commettants et pour l'accomplissement de mon devoir comme représentant, je dois demander que ces réclamations soient renvoyées aux arbitres fédéraux.

M. POPE: D'après moi, les commettants de l'honorable député doivent être très peu raisonnables, de fait, s'ils se plaignent de ce qu'il n'insiste pas suffisamment sur leurs réclamations en cette Chambre; mais quant à la renvoyer aux arbitres officiels, je ne pense pas que mon prédécesseur ait promis de le faire. La première chose que l'honorable député doit attendre de ma part, c'est une enquête sur l'état où se trouve aujourd'hui la question et sur la ligne de conduite qu'il faudra adopter d'après cela.

M. MITCHELL: Je n'ai pas dit que le prédécesseur de l'honorable ministre ait déclaré que nous allions renvoyer ces réclamations aux arbitres fédéraux. Ce que je dis, c'est la ligne de conduite que l'on a adoptée relativement à toutes les autres réclamations, et j'ai le droit de demander que l'on fasse la même chose pour les réclamations de mes commettants. Je dis aussi que durant l'année dernière, l'on n'a fait aucune enquête pour le règlement de ces questions.

M. VAIL: Je pense que l'honorable ministre ferait mieux d'accéder à la demande de l'honorable député de Northumberland. Je me rappelle parfaitement une autre réclamation que l'honorable député avait et sur laquelle il a insisté jusqu'à ce qu'il ait atteint son but.

Steamers fédéraux..... \$30,000

M. VAIL: J'aimerais demander si le rapport que je vois dans les journaux est exact, c'est-à-dire, que le sous-ministre a acheté des chaudières et des machines pour le steamer *Druid*, et qui est aujourd'hui dans les bassins, à Québec.

M. McLELAN: Non.

M. VAIL: A-t-on l'intention d'en acheter ?

M. McLELAN: J'ai fait préparer des plans et des devis, et je me propose de demander des soumissions.

Pour rembourser le montant des impositions sur les banques perçues irrégulièrement des banques. \$41,048,92

M. BOWELL: J'ai promis à l'honorable député de Huron-Sud (Sir Richard Cartwright) de lui donner les renseignements qu'il a demandés hier soir. Les montants sont :

M. MITCHELL

à la banque de Saint-Stephen, \$16,879,96; à la banque du Peuple de la Nouvelle-Ecosse, \$20,999,91; à la banque Commerciale de Windsor, \$3,169,10; soit, une somme totale de \$41,048,97.

Commission chinoise..... \$11,500.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable député de Huron-Sud a demandé des renseignements au sujet des salaires, etc., et des autres dépenses. Voici les renseignements en ma possession: services—cela signifie les salaires—\$5,241,60; frais de voyage, \$3,695,85; divers, \$2,225,20; soit, une somme totale de \$11,162,65.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comment les salaires sont-ils distribués ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Entre le juge Gray, M. Davin, l'assistant secrétaire; puis la traduction, la transcription, l'adjoint de M. Davin, le sténographe; ce sont les principaux articles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Combien pour chacun ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le juge Gray a reçu \$2,040; M. Davin, \$2,047; l'adjoint, M. Macdougall, \$174; le traducteur \$415; le copiste, \$93; M. Boyce, aide de M. Davin, \$397,50; et le sténographe à Victoria, \$75. Outre cela, il y a des comptes qui ne sont pas encore réglés pour impression, etc., s'élevant \$5,738,50. Ainsi, le montant total est de \$16,901.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Naturellement, sans y comprendre les frais d'impression.

Sir HECTOR LANGEVIN: Il y en a une partie dans ces comptes. Il y a l'impression de la version anglaise, l'impression de la version française et les traductions qui sont comprises dans les \$5,738,50.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Alors, je comprends que les \$16,000 couvriront tout ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Ce compte s'éleva à près de \$17,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela couvrira tout ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui, d'après mes renseignements.

M. CAMERON (Huron): Cela comprend-il la traduction française ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui.

Pour régler les réclamations de la succession de feu S. R. Thompson, et celles de M. le juge Weatherbee, d'Halifax, et de M. L. E. Davies, M.P., de Charlottetown, pour surcroît d'honoraires comme conseils devant la commission des pêcheries d'Halifax, \$8,000 chacun..... \$24,000

M. VAIL: Cela comprend-il tout le montant réclamé par les intéressés ?

M. BOWELL: Oui. Les \$24,000 comprennent toutes les réclamations de ces trois personnes. Ils ont consenti à accepter \$8,000 chacun et à ne réclamer aucun intérêt.

Pour le paiement des traitements des membres du Conseil du Nord-Ouest pour 1881; et pour rembourser au fonds du revenu général des Territoires du Nord-Ouest, le montant payé par le lieutenant-gouverneur au compte des membres du Conseil pour 1883. \$4,000

M. BLAKE: J'aimerais demander si l'on a fait ou si l'on doit faire, dans les estimations, des dispositions pour accorder de nouveaux fonds aux écoles des Territoires du Nord-Ouest. J'ai remarqué une correspondance qui a récemment été publiée dans les territoires au sujet de l'acte que nous nous occupons à amender; cette correspondance a trait seulement aux endroits où sont établies des institutions municipales. Je remarque, dans un rapport fait par celui qui fait

fonctions de greffier du Conseil, que les fonds à la disposition du gouvernement territorial ne sont pas suffisants pour répondre au dixième,—je crois que c'est la proportion—des demandes qu'on lui fait pour les écoles des territoires. Je tenais à savoir si cette question attire l'attention du gouvernement, car il est évident que rien ne saurait être plus regrettable pour l'avenir de cette contrée que de voir la jeune génération grandir dans l'ignorance.

M. McLELAN : On est à considérer la question et il y a une somme additionnelle pour les écoles.

Allocation au sous-directeur de poste d'Ottawa pour avoir rempli les devoirs de directeur de poste tel que pourvu par l'article 11 de l'acte du service civil du Canada, 1882, depuis le 1er avril 1883 jusqu'au 1er février 1884, étant la différence entre le salaire du directeur de poste et celui de sous-directeur \$1,502.09

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Hier soir, j'ai appelé l'attention sur l'abus,—ainsi que je considère la chose—qui s'introduit dans ce sens. En examinant la phrase employée ici à l'effet que cette allocation est faite pour avoir rempli les devoirs du directeur de poste tel que pourvu par l'article 11 de l'acte du service civil du Canada, j'ai supposé, et j'ose dire qu'un grand nombre de membres de cette Chambre ont supposé que cet acte du service civil exigeait que ce paiement fut fait. Maintenant, en consultant l'acte du service civil, 1882, article 11, je constate qu'il dit ceci :

En l'absence de tout sous-chef, un commis en chef devant être nommé par le chef du département, remplira les devoirs de ce sous-chef, à moins qu'il ait été pourvu autrement à l'exercice de ces devoirs par arrêté du conseil.

Eh bien, on peut dire en principe que d'après ce qui précède le sous-directeur de poste doit remplir les devoirs du directeur de poste lorsque celui-ci est absent ; je suppose que c'est pour cela qu'il a été nommé. Mais il y a ceci dans tous les cas, qu'il n'y a là aucune raison pour que le gouvernement paie \$1,502 pour le salaire de cet employé pendant dix mois, en sus de son salaire ordinaire de \$1,500 à \$1,600. Il semble que le directeur général des postes et quelques-uns de ses collègues croient que cela est en quelque sorte obligatoire. Apparemment, il n'y a pas même d'instruction à cet effet. La chose est laissée en entier à la discrétion du gouvernement. Je sais bien que ce montant de \$1,500 n'est pas très considérable, mais cela établit un principe qui peut produire de mauvaises conséquences. L'autorisation ne se trouve certainement pas contenue dans l'article 11 de l'acte du service civil, 1882 ; mais s'il y a quelque part une disposition dans ce sens, je crois qu'il serait à propos d'attirer là-dessus l'attention du parlement pour la faire amender, car je ne vois aucune raison pour que le salaire d'un officier soit doublé parce qu'il remplit les fonctions de son chef mort ou absent.

Je ne m'oppose pas à ce qu'une allocation raisonnable lui soit accordée, mais ceci désorganise le service. Je vois que M. Bolduc, qui était sous-directeur de poste à Québec a rempli les devoirs de directeur pendant la moitié du temps en question et qu'il reçoit \$250. L'autre officier qui a rempli les devoirs de directeur de poste pendant 10 mois reçoit \$1,500. Cette manière de procéder est répréhensible et il faut voir à ce qu'elle soit abandonnée. Il serait tout à fait juste de récompenser un peu les officiers auxquels on confie un surcroît de travail et de responsabilité ; mais il ne s'ensuit pas qu'un officier qui reçoit \$1,500 ou \$1,600 par année reçoive le double de son salaire, ainsi qu'il est actuellement proposé. Le premier ministre partageait l'opinion—bien qu'il semble supposer que le paiement de ce montant est obligatoire—que cette augmentation et les autres augmentations proposées fussent amendées et réduites à des proportions raisonnables ; et, s'il y avait un doute dans la loi elle devrait être amendée, de façon à ce qu'il soit facultatif de la part du gouvernement de décider quel sera le

montant requis pour donner une rémunération juste et raisonnable.

Sir HECTOR LANGEVIN : Dans ce cas, ainsi que le premier ministre l'a déclaré hier soir, il devrait y avoir moyen d'améliorer les choses. Voici deux officiers dans la même position, agissant respectivement pour le directeur de poste durant son absence ou sa maladie, dont l'un reçoit \$1,500 pour dix mois et l'autre \$250 pour cinq mois. Voici comment cela s'explique : L'officier qui ne reçoit que \$250 a un salaire beaucoup plus élevé que l'autre officier, et en conséquence, la différence entre son salaire et celui du directeur de poste est beaucoup moins considérable que dans le cas de l'officier du bureau de poste d'Ottawa qui a rempli les devoirs du directeur de poste pendant la maladie de ce dernier. Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable député. Il semble assez étrange qu'un officier reçoive ainsi le double de son salaire. Nul doute que cette question sera examinée par le gouvernement, et à la prochaine session la loi pourra être modifiée de façon à surmonter cette difficulté. L'acte de 1882, article 49, paragraphe 2, décrète que lorsque les devoirs d'un officier ou commis supérieur sont remplis par un officier subalterne pendant une période de trois mois et plus, ce commis ou cet officier peut, sur la recommandation du sous-chef approuvée par le chef du département, et pourvu qu'il y ait des fonds disponibles, à même le crédit voté, recevoir en sus de son salaire, la différence entre ce salaire et le salaire du directeur de poste dont il a rempli les devoirs. L'article n'est pas obligatoire, mais le sous-chef ayant fait rapport dans ce sens, et le rapport ayant été approuvé par le chef du département, le salaire peut être ainsi augmenté. Je connais ces deux officiers, je sais que ce sont des officiers compétents, qu'ils ont rempli convenablement les fonctions importantes qui leur ont été confiées, et qu'ils ont droit au bénéfice de cet article de l'acte. Si ce principe doit être maintenu, la seule question est de savoir si l'article ne devrait pas être amendé de façon à ce qu'une partie seulement de la différence entre les salaires, au lieu de la différence totale, soit accordée.

M. BLAKE : Si je comprends bien cet article, il ne donne ce pouvoir que lorsque l'argent a été voté par le parlement. Mais ce que l'honorable ministre se propose maintenant, c'est de soumettre un certain nombre d'allocations et de demander au parlement de les sanctionner. C'est là un mauvais précédent. Lorsque la loi a été passée, je supposais qu'on avait l'intention de traiter cette question de façon à confier un pouvoir discrétionnaire aux mains du gouvernement ; je puis facilement concevoir un grand nombre de cas dans lesquels les devoirs de la charge ne seraient pas onéreux, et d'autres cas où ils le seraient, et la question du paiement devrait être laissée à la discrétion de l'Exécutif. On se propose de poser en principe que, lors même qu'il n'y aurait pas de crédit, un montant additionnel devrait être payé aux officiers. Cela entraînera beaucoup de difficultés. L'efficacité du service exige très souvent, sans aucun doute, qu'un officier fidèle et compétent s'absente pendant un certain temps ; je ne m'oppose pas à cela, mais d'un autre côté il faudrait user de beaucoup de discrétion en accordant ces permissions. Les officiers du service ont leurs occasions régulières de s'absenter de leurs devoirs, et d'après la supposition que le personnel, lorsqu'il est au complet, est plus que suffisant pour le service, il serait tout à fait mal qu'il y eut de longues absences lorsqu'il n'y a virtuellement pas de chefs du département. Un homme peut être capable de remplir les devoirs de sa charge, mais peut-il en même temps remplir les devoirs du chef de bureau ? S'il le peut, c'est parce que le département a un personnel trop nombreux, et s'il ne le peut pas, le service doit en souffrir.

Sir HECTOR LANGEVIN : En vertu de l'article 49 de la loi, je crois qu'il est décrété qu'au cas où l'absence de l'officier supérieur se prolonge au delà de trois mois, et dans

ce cas seulement, le salaire additionnel peut être payé. Comme règle générale, nous donnons aux officiers, en vertu du statut, trois semaines de vacances pendant l'année, ayant soin de voir à ce qu'il n'y ait pas un trop grand nombre d'absents en même temps, afin que le service n'en souffre pas. S'ils demandent à s'absenter pour un temps plus long, naturellement il faut qu'il y ait un arrêté du conseil alléguant les raisons pour lesquelles le congé est accordé, et il est peut-être à propos de considérer si un officier qui obtient un congé pour affaires urgentes qui lui sont personnelles ne devrait pas être appelé à fournir le salaire additionnel qui doit être payé pendant son absence. Je crois cependant que, dans le cas d'un ancien officier qui a rendu des services précieux et qui obtient un congé d'absence pour affaires urgentes qui lui sont personnelles, cet officier ne devrait pas être tenu de pourvoir au surcroît de salaire de celui qui le remplacera. Je crois cependant que lorsqu'il s'agit d'un ancien officier dont les services sont précieux et dont la santé est délabrée, lorsque son médecin dit qu'il a besoin de quatre ou cinq mois de repos pour reprendre ses forces, la règle qui existe en vertu de l'article 49 pourrait être suivie, bien que cela entraîne un peu de dépenses additionnelles de la part du gouvernement. Je dois dire que cette question de la rémunération a été prise en note et qu'elle sera étudiée pendant la vacance dans le but de voir si à la prochaine session nous ne pourrions pas pourvoir à une espèce de classification fixant la rémunération des officiers qui remplissent ainsi des devoirs additionnels.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: M. Winstanley avait-il un autre salaire à part celui auquel il est ici pourvu ?

M. CARLING: Oui, \$760 et les dépenses de voyages. Il a été nommé à la position de chef conducteur de malles sur les chemins de fer, division de Toronto, et la rémunération de cet emploi est fixée par le statut.

Acte des licences pour la vente des liqueurs.....\$60,000

M. CAMERON (Huron): J'aimerais à savoir quel est le montant exact qui a été payé l'année dernière pour mettre en vigueur et faire exécuter l'acte de l'année dernière. Aussi, si oui ou non le gouvernement a fixé quelque rémunération pour les commissaires et les inspecteurs et ce que devient l'argent reçu des licenciés. Je remarque par un rapport qui a été produit que la somme de \$77,000 a été obtenue des vendeurs de boissons du Canada comme honoraires pour licences. Cet argent a-t-il été payé au gouvernement, ou a-t-il été retenu par les commissaires comme partie de leur salaires ou honoraires ?

M. COSTIGAN: Je ne puis donner le montant exact du coût de l'administration de ce service. Je suppose que l'an dernier il s'est élevé à environ \$150,000, y compris les montants reçus des débiteurs de liqueurs licenciés. Quant aux montants payés comme salaires, naturellement les salaires varient d'après la population ou l'étendue du district de licence pour lequel chaque officier est nommé.

M. CAMERON (Huron): Qui fixe le montant ?

M. COSTIGAN: Le gouverneur en conseil. Je ne puis dire le montant de la rémunération payé aux commissaires d'une façon plus définie qu'en disant qu'il reçoivent chacun \$5 par jour et 10 cents par mille pour se rendre au lieu de l'assemblée. L'argent reçu par les divers bureaux, comme honoraires, n'a jamais été payé au gouvernement; on ne les a jamais requis de payer cet argent. Les deniers sont ordinairement payés sujets au contrôle du bureau, et sont employés à payer les dépenses courantes du bureau. On tiendra compte du montant qu'ils ont reçu, et là où il y a déficit ce crédit servira à couvrir les salaires et dépenses. Dans quelques-unes des principales villes, il y a un surplus, mais en vertu des dispositions de l'acte, elle ne reçoivent pas le bénéfice de ce surplus. Cela revient aux autorités centrales.

Sir HECTOR LANGEVIN

M. BLAKE: L'honorable ministre dit que cela a coûté \$150,000; voudra-t-il nous dire quel bien cela a produit ?

M. COSTIGAN: En chiffres ronds, cela a coûté \$150,000. Quant au bien que cela a produit, c'est une autre question.

M. FISHER: Quel est le salaire des inspecteurs ?

M. COSTIGAN: Il n'y a pas de salaire fixe pour les inspecteurs. Le salaire est fixé d'après l'étendue du district, sa population et le nombre de demandes de licences.

M. BLAKE: Quel est leur montant ordinaire ?

M. COSTIGAN: A partir de \$100, je suppose, et je crois qu'il y en a un ou deux qui s'élèvent à \$2,000.

M. BLAKE: C'est là un fort salaire; c'est le salaire d'un juge de cour de comté.

M. COSTIGAN: Ce salaire a été fixé par les commissaires dans les villes populeuses, où le revenu et la quantité de travail ont été très considérables. La somme de \$2,000 est pour toute l'inspection, et dans certains endroits, cela inclut deux ou trois personnes.

M. FISHER: Le salaire des inspecteurs est-il fixé par les commissaires ou par le gouverneur en conseil ?

M. COSTIGAN: Les commissaires ont le droit de fixer les salaires des inspecteurs, sujets à l'approbation du gouverneur en conseil; mais il n'y a pas d'uniformité dans les salaires.

M. FOSTER: Je désire poser une question qui m'est suggérée par des lettres que j'ai reçues de divers comtés où l'acte de tempérance est en vigueur. Je suppose que dans les comtés où l'acte des licences est en vigueur, les devoirs des commissaires et des inspecteurs se réduisent à peu de choses; mais dans les comtés où la loi Scott est en vigueur, leurs devoirs sont assez onéreux pour peu qu'ils les remplissent. Un habitant d'un comté où la loi Scott est en vigueur, m'écrit ce qui suit relativement aux commissaires :

Ce sont des hommes bien disposés et qui désirent sincèrement appliquer la loi. Cependant, ils n'ont rien fait depuis le 1er mai pour la mettre en application. Nous leur avons fourni des causes, mais ils ont refusé de procéder, parce que la plupart de nos causes entraînent l'emprisonnement, vu que le contrevenant en est à sa troisième offense, et ils n'ont pas de fonds pour subvenir aux dépenses de ces causes.

D'autres lettres venues de comtés où la loi Scott est en vigueur déclarent que les causes ont été amenées à la connaissance de l'inspecteur et qu'il refuse de poursuivre. Si dans les comtés régis par la loi Scott vous devez payer des salaires raisonnables aux inspecteurs, il ne serait que juste qu'ils fissent quelque chose pour gagner leur argent; il serait insensé de dépenser de l'argent dans ces comtés si les commissaires et les inspecteurs refusent de poursuivre les coupables. Il faudra que ces salaires soient payés depuis le 1er mai dernier jusqu'au 1er mai prochain; nous sommes à la mi-juillet et ils n'ont pas encore intenté une seule poursuite dans le comté en question. La raison qu'ils allèguent est qu'ils n'ont pas d'argent. Si je comprends bien la loi, elle dit que toutes les amendes provenant des convictions doivent être versées dans un fonds destiné à payer les dépenses de la poursuite, et je crois que dans tous les comtés où la loi Scott est en vigueur on devrait envoyer aux inspecteurs l'ordre d'expédier leur besogne conformément à la loi. Cela ne devrait pas être facultatif de leur part, et ils ne devraient pas être laissés libre de poursuivre ou de ne pas poursuivre, selon leur caprice. Naturellement, jusqu'à ce qu'ils aient poursuivi et obtenu des convictions, ils n'auront ni fonds ni honoraires; mais je crains que la loi telle qu'administrée sera quelque chose à l'effet suivant: Dans un comté où la loi Scott est en vigueur, quelques amendes et quelques honoraires seront perçus et créeront un certain fonds. A même ce fonds l'inspecteur paie les dépenses de la poursuite, et à la fin de l'année il fait un rapport. Ce qui reste du fonds sert à payer le salaire de l'inspecteur, et le crédit que nous votons maintenant sert à

combler le déficit qu'il peut y avoir dans le salaire. Est-ce ainsi que le ministre comprend la loi ?

M. COSTIGAN : Je crois que les vues exprimées par l'honorable député sont exactes. Il est décrété que l'honoraire de \$10 qui accompagne la demande et l'honoraire de \$5 qui est payée plus tard, et toutes les amendes et pénalités qui pourront être imposées et perçues, formeront un fonds général à même lequel les dépenses doivent être payées ; et si cette somme n'est pas suffisante pour couvrir les salaires et les dépenses, le déficit doit être comblé par un vote du parlement. En ce qui concerne les devoirs des inspecteurs dans les comtés où la loi Scott est en vigueur, je suis sous l'impression que le seul devoir qu'ils aient à remplir, et la seule raison de leur existence, est la mise en vigueur de la loi Scott. Je crois qu'il est de leur devoir de mettre la loi Scott en vigueur dans ces comtés tout comme les autres officiers remplissent les devoirs qui leur sont assignés ; il ne peut y avoir de doute sur ce point. Le seul devoir qu'ils aient à remplir dans le moment, je crois, est de voir à ce que la loi soit convenablement mise en vigueur.

M. FOSTER : Encore une question à laquelle je suppose que l'honorable ministre sera prêt à répondre. Nous savons que lorsque la cause d'épreuve a été portée en appel devant notre cour Suprême, rien n'a été fait pendant un certain temps. Plusieurs des commissaires m'ont écrit depuis pour me demander si des instructions leur seraient données pour mettre la loi à exécution. Le ministre voudra-t-il me dire si des instructions seront données aux commissaires et aux inspecteurs pour leur faire continuer à remplir leur devoir comme par le passé ?

M. COSTIGAN : Des ordres seront donnés. Je veux qu'il soit compris que la rémunération payée aux commissaires et aux inspecteurs pour l'année dernière sera nécessairement la même pour l'année courante. La rémunération pour l'année courante sera payée sujette à la considération de la diminution des devoirs qu'ils auront à remplir.

SUBVENTION AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 158) pour autoriser l'octroi de nouvelles subventions aux chemins de fer, et pour pourvoir à la construction et à l'exploitation convenable des chemins de fer y mentionnées.

Sir HECTOR LANGEVIN : Après le premier paragraphe, je propose que l'on ajoute l'article suivant, qui est le même qui se trouvait dans l'acte de l'année dernière relativement à la constitution légale d'une compagnie :

Et dans le but de constituer légalement en société les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer et celles qui s'associeront avec elles dans cette entreprise, le gouverneur en conseil pourra leur accorder sous le nom collectif qu'il jugera opportun de leur donner, une charte leur conférant les immunités, privilèges et pouvoirs requis à cette fin, lesquels seront semblables aux immunités, privilèges et pouvoirs accordés aux compagnies de chemin de fer pendant la présente session, selon que le gouvernement jugera le plus utile et le mieux approprié à la dite entreprise, et la dite charte étant publiée dans la *Gazette Officielle du Canada*, tout ordre ou tous ordres en conseil y relatifs auront force et effet comme s'il s'agissait d'un acte du parlement du Canada.

Il y a deux compagnies. Naturellement nous ne pouvons subventionner deux compagnies et nous voulons avoir le pouvoir de constituer légalement une compagnie, afin que les deux compagnies puissent s'entendre s'il est possible ; autrement les deux compagnies se disputeraient la subvention.

M. LAURIER : La difficulté ne sera pas tant de choisir entre les compagnies qu'entre les routes. Une compagnie est constituée légalement pour construire un chemin de fer à partir de la Rivière du-Loup, par la vallée de la Rivière-du-Loup ; l'autre d'un point situé quelque part dans le comté de Kamouraska en passant par la Rivière-Ouelle. Comment le gouvernement pourra-t-il choisir entre ces deux

routes ? Nous n'avons pas de rapport d'études faites sur les lieux par des ingénieurs.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui, nous en avons. Cet article donnerait au gouvernement le droit de constituer légalement une compagnie pour aller d'un point à l'autre, le gouvernement étant en possession de renseignements relatifs à la longueur des deux lignes projetées et des facilités et des difficultés de chacune d'elles. Cela n'empêche pas une autre compagnie qui pourrait être munie d'une charte de construire un chemin de fer si elle le juge à propos ; mais comme ceci est une subvention spéciale, nous serons en position de savoir où le chemin de fer doit aller.

M. LAURIER : Si le gouvernement a tous les renseignements, pourquoi ne pas faire le choix maintenant ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le gouvernement veut se réserver le droit d'examiner de nouveau et de choisir la meilleure route.

M. BLAKE : Pour cette raison il est essentiel que le gouvernement accorde une charte à une compagnie afin que la subvention soit payée. Il y a maintenant deux compagnies, et l'on se propose de conclure un arrangement en ayant recours à l'obtention d'une charte pour une troisième. Bien que je ne sache pas qu'il doive y avoir une grande affluence de compagnies voulant se charger de l'entreprise, je crois que l'honorable ministre pourra constater qu'il aura assez de tracés avec deux compagnies sans en créer une troisième. Il trouvera peut-être plus facile d'accorder une charte que de construire les lignes. Il me semble que la disposition relative à la subvention pourvoit à la création d'une compagnie au moyen d'une charte accordée par le gouverneur en conseil, de sorte qu'il pourrait être difficile, sinon impossible, de donner une subvention à l'une ou l'autre des deux compagnies existantes. L'honorable ministre dit que naturellement les compagnies existantes construiraient une ligne en vertu de leur charte. Naturellement, elles en ont le pouvoir, mais elles n'auront pas le nerf ; et nous savons qu'il est probable qu'il n'y aura qu'une ligne et non pas deux.

Sur le paragraphe 2 de l'article 1,

M. WELDON : Lorsque les résolutions étaient devant le comité, j'ai compris que ce serait là une voie ferrée commençant du côté sud du Saint-Laurent et se reliant à Montréal. Il était clairement entendu que la construction d'un pont ne serait pas comprise, et je suggérerais que les mots suivants fussent insérés :

Pour une ligne de chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent se reliant à Montréal.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne vois pas le but de cette proposition. Je suis certain que l'honorable député ne cherche pas à mettre obstacle à la construction de cette ligne. Il y a maintenant un pont ; il peut y avoir deux ponts. Deux compagnies ont obtenu leurs chartes, et je crois que l'honorable député ferait mieux de laisser l'article tel qu'il est.

M. WELDON : Tel qu'il est maintenant, il inclut la construction d'un pont, et il était convenu que cela serait une affaire tout à fait indépendante ; mais cela permettrait d'appliquer l'argent à la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, et je suis certain que ce n'est pas là l'intention.

M. BLAKE : Non seulement cela permettrait d'appliquer l'argent de cette manière, mais cela nous obligerait à le faire. Toute la subvention doit être appliquée proportionnellement, et comme c'est une ligne entre Montréal et Salisbury, il vous faut pourvoir au coût d'un pont sur le Saint-Laurent à même la subvention.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous pourrions ajouter les mots :

Une ligne de chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis Montréal.

M. BLAKE : J'aimerais à comprendre comment le gouvernement entend payer cette subvention spéciale.

Sir HECTOR LANGEVIN : Le but du gouvernement en demandant cette subvention au parlement est expliqué dans le bill :

Pour une ligne de chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent vis-à-vis Montréal, jusqu'aux havres de Saint-André, Saint-Jean, et Halifax *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingts mille piastres par année pendant vingt ans, formant en tout avec la subvention autorisée par l'acte quarante-sept Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits havres de Saint-Jean et de Halifax par la meilleure route praticable, qui est la route ci-dessus décrite, une subvention n'excédant pas deux cent cinquante mille piastres par an, le tout devant être payé pour venir en aide à la construction de telle ligne de chemin de fer pendant une période de vingt ans, ou une garantie de telle somme pour une semblable période, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qu'entreprendra les travaux. La dite subvention devant être ainsi accordée aux termes et conditions et payable à même les fonds du revenu consolidé de la manière spécifiée dans le dit acte mentionné en dernier lieu relativement à la subvention autorisée par icelui pour venir en aide à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

Voilà pour la voie ferrée. Le gouvernement devra conclure un arrangement avec la compagnie qui entreprendra ces travaux et prendre les moyens nécessaires pour assurer l'achèvement et l'exploitation de cette ligne sur tout son parcours. J'ai dit, l'autre jour, que nous prendrions un soin particulier dans les arrangements avec la compagnie pour que la partie de la ligne qui s'étend jusqu'à Salisbury soit achevée aussi bien que l'autre partie. Ceci pourvoit à tout.

M. BLAKE : Je n'ai pas réussi à me faire comprendre. Je tenais beaucoup à démontrer comment on se proposait de payer cette subvention. Vous remarquerez que cette subvention diffère des subventions ordinaires accordées pour venir en aide aux chemins de fer, subventions qui sont de tant par mille et qui doivent être payées d'après un calcul basé sur le coût de sections de 10 milles, je crois, chacune des sections recevant sa part du tout. Est-ce l'intention d'appliquer ce principe dans le cas actuel ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui.

M. BLAKE : Alors la première chose à faire est de s'assurer, naturellement, du coût proportionnel des diverses sections de 10 milles de longueur, afin d'appliquer une certaine partie de la subvention. Mais vous dites que la subvention est d'une nature spéciale; c'est un engagement de payer \$25,000 par année pendant vingt ans. Supposons maintenant que cette forme soit adoptée—car les deux formes sont ouvertes au gouvernement et à la compagnie—l'une pour prendre une garantie de l'intérêt, et l'autre pour prendre tout simplement \$250,000 par année pendant vingt ans. Prenons la première forme. Supposons que la compagnie dise : nous voulons \$250,000 pendant vingt ans. Le gouvernement devra-t-il faire exécuter un document équivalent à un titre ou effet, lorsqu'une section de 10 milles sera terminée, pour indiquer que la compagnie a droit à une partie quelconque de sa subvention ? D'un autre côté, supposons qu'on adopte—comme on l'adoptera probablement—l'autre disposition : le gouvernement a-t-il l'intention de garantir un nombre d'obligations équivalent au montant gagné par une section de 10 milles à mesure qu'une section de 10 milles sera achevée ? Comment procédera-t-on ?

M. GIGAULT : M. le Président, j'approuve hautement la route choisie par l'ingénieur Davy pour la section de Montréal à Sherbrooke. Cette route, en passant par les comtés de Chambly, Rouville et Shefford, offrira la ligne la plus avantageuse, et contribuera puissamment au développement des ressources des localités qu'elle traversera. Ces municipalités ont un grand besoin de cette nouvelle voie de communication, ainsi que l'ingénieur Davy le déclare dans son rapport. Voici ce qu'il dit à ce sujet :

Sir HECTOR LANGEVIN

Le pays à travers lequel la ligne passe, entre Montréal et Québec, a grandement besoin de communications par chemin de fer, ce manque de communications étant la cause que cette partie du pays n'est pas colonisée.

Je regrette qu'il ait été question de substituer à cette route celle offerte par les chemins de fer existant de Saint-Jean à Waterloo. Ce changement aurait pour effet de donner une ligne beaucoup plus longue et moins avantageuse que celle suggérée et explorée par M. Davy, et je ne vois aucune raison d'adopter ce changement, à moins qu'on ne veuille négliger l'intérêt public pour favoriser les propriétaires des chemins de fer construits de Saint-Jean à Waterloo.

Par la législation décrétée l'an dernier nous sommes tenues de subventionner la ligne la plus courte, après avoir fait faire des explorations; les ingénieurs ont constaté que cette ligne est celle qui passe par les comtés de Chambly, Rouville et Shefford. Ne pas adopter cette route serait une contradiction absurde de notre part.

En construisant cette ligne courte, nous devons choisir la voie la plus avantageuse et chercher aussi à favoriser les localités qui ont le plus grand besoin de cette voie de communication pour développer leurs ressources. Ce double but sera atteint si l'on agit conformément au rapport de l'ingénieur Davy.

J'espère donc que le gouvernement, en disposant de la subvention que nous allons voter, choisira la ligne la plus courte, la plus avantageuse et la plus propre à développer les ressources du pays.

Sir HECTOR LANGEVIN : En réponse à l'honorable chef de l'opposition, je dois dire que l'une des propositions est de donner \$250,000 par année pendant un certain nombre d'années, et l'autre une garantie d'une somme égale pour une période égale comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Ma manière d'interpréter le projet est celle-ci : Les obligations peuvent être vendues et le produit de ces obligations peut être placé entre les mains du gouvernement, et à mesure que les travaux avanceront et que chaque section de dix milles sera terminée le montant d'argent entre les mains du gouvernement sera payé dans la même proportion. Naturellement, l'honorable monsieur sait qu'il y aura des sections où les travaux seront plus difficiles que dans d'autres sections, et il faudra que cela soit bien pesé et déterminé d'avance afin qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet du montant payé. Lorsque les travaux seront en voie d'exécution, la compagnie pourra, par exemple—et l'honorable député sait que ces choses-là arrivent—construire une partie facile du chemin et demander pour cette partie du chemin un montant égal à celui qu'elle aurait reçu pour une partie difficile; mais nous ne pourrions consentir à cela. Nous aurons le soin, si les parties faciles du chemin sont construites les premières, de voir à ce qu'elles ne soient payées qu'en proportion de l'ouvrage fait, où de la difficulté des travaux, prenant toujours en considération le fait que si les parties les plus difficiles de la ligne sont laissées pour être construites en dernier lieu, il faudra payer plus d'argent pour ces parties que pour les premières.

M. BLAKE : La proposition faite par l'honorable ministre n'est pas contenue dans le bill tel que rédigé actuellement. En vertu de ce bill le gouvernement n'est pas libre de garantir l'intérêt sur toute la masse des obligations qui devront être émises à cette fin, c'est-à-dire au montant de \$250,000 par année pendant vingt ans. La proposition n'est pas dans le bill, n'est pas autorisée par le bill, et ne peut être mise légalement à exécution en vertu du bill.

Sir HECTOR LANGEVIN : Cela revient au même.

M. BLAKE : Non.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je vous demande pardon. Si vous donnez une somme égale pour une période égale comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cela re-

vient à la même chose. Si vous adoptez l'autre mode, le résultat est absolument le même, et le gouvernement, s'il accordait une somme égale pour une période égale comme intérêt sur les obligations, aurait grand soin d'exiger que ces obligations fussent entre ses mains et que le montant ne fût pas employé autrement que je viens de l'indiquer.

M. BLAKE : Je soutiens, et l'honorable ministre verra que je soutiens avec raison, que le gouvernement, en vertu de cette législation, n'a pas le pouvoir d'adopter la ligne de conduite qu'il a l'intention d'adopter d'après ce que nous a dit l'honorable ministre. C'est une chose que de demander au parlement d'accorder au gouvernement le pouvoir de donner une subvention de temps à autre à mesure que les sections de 10 milles seront terminées, d'après les conditions auxquelles elle devra être donnée, soit en bloc, soit comme annuité pendant 20 ans ou comme garantie sur l'intérêt des obligations ; et c'est une autre chose que de dire que le gouvernement a l'intention, avant qu'un seul mille de chemin ait été achevé, de donner à la compagnie une garantie ou des obligations sur \$250,000 par année pendant 20 ans. Le gouvernement contracte ainsi l'obligation de garantir l'intérêt sur l'intérêt, et il garantit l'intérêt composé avant même que 10 milles de chemin aient été achevés. Vous direz peut-être que nous recevons le produit des obligations. Mais les obligations peuvent être vendues à un prix tel qu'elles ne vaudront pas grand'chose lorsqu'il s'agira de s'en servir pour payer le principal et l'intérêt. En outre, que les obligations soient bonnes ou non, cela est hors de la question. La question est de savoir si le bill pourvoit à cet arrangement. Je dis qu'il n'y pourvoit pas. Si les honorables députés veulent examiner l'article ils y verront qu'il y est déclaré que la subvention doit être payable lors de l'achèvement des sections de 10 milles en proportion de la valeur des travaux faits. Si le gouvernement donne une garantie, au lieu de payer l'argent, il faut qu'il garantisse le paiement sur l'achèvement de chaque section de 10 milles ; mais les honorables membres de la droite proposent de garantir tout le montant avant qu'un seul mille du chemin soit construit. Cette opération financière est tout à fait différente et n'est pas autorisée par le bill. Il est prématuré d'examiner si elle est désirable ou non, parce qu'elle n'est pas autorisée.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur peut être certain que la loi sera observée. Si mon projet dépasse la loi nous n'excéderons pas la loi. Je crois que si vous pouvez payer \$250,000 par année pendant 20 ans vous pouvez garantir une somme semblable pour la même période sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Nous pouvons parfaitement garantir les obligations et les garder en notre possession au lieu de payer l'argent, ce qui reviendrait à la même chose. Mon projet va peut-être un peu plus loin que ne le croyait l'honorable monsieur, mais il revient au même, car au lieu d'avoir l'argent en sa possession nous aurions l'obligation, et lorsque ces obligations seraient vendues la compagnie aurait l'argent pour les racheter.

M. BLAKE : Un moment de réflexion fera voir à un homme à l'esprit lucide comme l'honorable ministre des travaux publics, qu'il y a une très grande différence entre le fait de garantir des obligations que nous gardons entre nos mains, et celui de garantir des obligations à la compagnie et de lui permettre de les vendre au public moyennant un es-compte.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous ne nous départirons pas des obligations.

Sur l'article 2,

M. LAURIER : Je demanderai au ministre pourquoi il a fixé cette subvention à \$500,000 ; j'avais compris par ce qu'il avait dit l'autre jour qu'elle serait d'environ \$1,000,000, c'est-à-dire \$500,000 pour remboursement et environ \$460,000 pour améliorer la ligne. Ceci est-il exact ?

Sir HECTOR LANGEVIN : J'ai dit que le gouvernement était décidé à acheter du Grand Tronc le chemin de fer de la Rive Nord à un certain prix que l'honorable monsieur a mentionné, et que ce chemin passerait aux mains de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui se chargerait de la somme due sur le chemin, c'est-à-dire \$3,500,000 au gouvernement de Québec, et le montant des obligations garanties par la ligne, \$1,725,000, je crois. Nous avons demandé cette somme pour les mêmes fins que l'an dernier, savoir, pour que le gouvernement ne se trouve pas sans les pouvoirs nécessaires dans le cas où ces négociations échoueraient ou en supposant que l'affaire en resterait là.

M. LAURIER : Je crois qu'il est bon de s'entendre clairement sur ce point. Je comprends que la politique du gouvernement est que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien achète le chemin de fer de la Rive Nord. L'honorable monsieur a-t-il l'intention de payer la dette du gouvernement de Québec ; ou cette dette sera-t-elle mise à la charge du chemin de fer du Pacifique canadien ou du chemin de fer de la Rive Nord ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Du chemin de fer de la Rive nord.

M. BLAKE : Dois-je comprendre alors que la déclaration dont a parlé mon honorable ami et que l'honorable monsieur a corroborée, relativement aux termes de la convention qui a été faite, est exacte ; ou qu'il est survenu quelque chose qui a changé la position, car lorsque l'honorable monsieur a annoncé précédemment cette convention, elle était déterminée et absolue ? Des arrangements avaient été faits et il n'y avait plus cette incertitude qui avait existé jusqu'à une période relativement récente. Il est possible, en supposant que cet arrangement pour acheter le chemin de fer de la Rive Nord et le transporter à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, soit effectué, que cette forte somme qui est de plus du double de la somme requise puisse être dépensée dans ce but particulier. Y a-t-il encore un doute que l'on puisse faire cela avec l'argent mentionnée ? Est-il douteux que nous puissions acheter ce chemin sans être obligés de payer au delà d'un demi million de dollars de plus ? Ou est-ce que dans le cas où ces négociations dont parle l'honorable monsieur, et que j'avais compris être terminées, viendraient à échouer, on adopterait l'autre plan ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui, c'est cela.

Le bill est rapporté avec des amendements.

Sur la motion pour l'adoption des amendements en cours,

M. KIRK : Je propose l'amendement suivant,—

Que le rapport ne soit pas maintenant pris en considération, mais qu'il soit renvoyé au comité général pour amender le bill en prescrivant que les travaux de sections de la ligne entre Harvey, Frédéricton et Salisbury seront commencés et exécutés en même temps que la partie de toute la ligne à l'ouest de la frontière du Nouveau-Brunswick et du Maine.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne crois pas que cet amendement devrait être fait, vu que s'il était adopté, au lieu de favoriser l'entreprise, il y mettrait des obstacles. D'autres députés peuvent demander que les travaux des autres parties de la ligne soient exécutés simultanément. Cela ne se fait nulle part ; nous ne voyons de disposition de ce genre dans aucune charte ; on entreprend aucun chemin de cette manière. Après les explications que je viens de donner, savoir, que le contrat que passera le gouvernement sera fait de manière à assurer le parachèvement de la ligne, nous verrons à ce que les parties les plus difficiles de la ligne ne puissent pas être laissées non construites, et payées au taux des parties les plus faciles, mais que les différentes parties soient payées d'après la nature des travaux exécutés. Dans ces circonstances, dis-je, j'espère que l'honorable monsieur ne persistera pas dans sa motion. S'il le fait, je devrai

naturellement demander aux honorables messieurs qui appuient ce bill de voter contre l'amendement.

M. KIRK : Si j'avais autant de confiance dans les déclarations des honorables messieurs qu'en ont quelques honorables députés, je consentirais probablement à retirer ma motion ; mais l'honorable ministre sait que je n'ai pas une confiance entière dans les promesses de ce gouvernement, car je sais que plusieurs promesses faites dans le passé au sujet de travaux à exécuter dans la Nouvelle-Ecosse n'ont pas été remplies. Je sais que cette Chambre a, sur la recommandation du gouvernement, accordé plusieurs montants qui auraient dû être employés il y a des années ; que des lignes de chemin de fer ont été projetées et subventionnées, lignes qui devraient être construites aujourd'hui, mais que l'on n'a pas dépensé un seul dollar pour ces chemins de fer, et qui ne sont pas encore construits. Je crois, M. l'Orateur, pour ce qui regarde ce chemin, qu'il est probable que la même chose se répètera, et que les subventions accordées par ce bill ne seront probablement pas plus dépensées que celles qui ont été accordées les années précédentes pour d'autres lignes. Pour cette raison je dois demander à la Chambre, non seulement d'appuyer la promesse du gouvernement au sujet de cette mesure, mais encore d'assurer par un vote, si elle veut—si elle vote dans le sens contraire, je n'y puis rien y faire—accorder à la province de la Nouvelle-Ecosse ce à quoi elle a droit. Le gouvernement actuel nous a promis maintes et maintes fois de faire d'Halifax le port d'hiver ; et lorsque je parle dans l'intérêt d'Halifax, je parle dans l'intérêt de toute la Nouvelle-Ecosse. Je ne suis pas ici comme représentant d'un des comtés les plus reculés de la Nouvelle-Ecosse, mais je sais que mon comté bénéficie dans tout ce qui est fait de l'intérêt d'Halifax ; et je sais que si Halifax devenait le port d'hiver mon comté en bénéficierait. Pour cette raison je désire que le gouvernement remplisse sa promesse de faire d'Halifax un port d'hiver. Il n'y a pas dans cette Chambre de députés qui connaissent mieux que les représentants d'Halifax la valeur de ces promesses ; ils en ont bénéficié dans plus d'une élection.

Nous savons aussi que l'on a dépensé des sommes considérables pour préparer ce port pour le prolongement du chemin de fer jusqu'au terminus en eau profonde. On a dépensé de forts montants pour construire un quai et un élévateur afin de faciliter l'expédition du grain qui doit être transporté des grandes régions à blé de ce pays sur le chemin de fer Intercolonial ; mais bien que ces travaux aient coûté beaucoup d'argent et que l'élévateur soit construit depuis trois ou quatre ans, il n'a pas été expédié une seule cargaison de blé par cet élévateur. Il est vrai qu'il y est passé quelques parties de cargaison, mais pas une cargaison entière ; et j'ose dire que si ce chemin de fer est construit tel que projeté, et la Chambre a déclaré qu'il le serait et que la partie de ligne dont je parle ne soit construite, je ne crois pas qu'un seul d'entre nous voie le jour où le grain sera expédié par cet élévateur. En conséquence, l'argent qu'on y a dépensé sera entièrement gaspillé. A part tout ceci la Nouvelle-Ecosse paie sa part complète du coût de construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Ce parlement a voté \$100,000,000, à part les concessions de terres et l'argent réalisé par la vente des terres, pour construire un chemin de fer depuis Port-Moody jusqu'à Montréal. La Nouvelle-Ecosse paie sa part de cet argent ; elle paie aujourd'hui un intérêt annuel de \$250,000 sur le coût de ce chemin ; et quel profit en retire-t-elle ? Nous payons un intérêt sur ce chemin seul presque tout ce que nous recevons de ce gouvernement comme subside, et l'on nous avait promis que l'on ferait d'Halifax le port d'hiver du pays pour recevoir l'immense trafic qui passerait sur ce grand chemin, et aujourd'hui on nous demande de voter une somme d'argent pour construire un chemin dans l'intérêt d'Halifax ? Certainement non. Si ce chemin est construit comme je suppose qu'il va l'être dans la direction proposée

Sir HECTOR LANGEVIN

par ce bill, il ne sera d'aucune utilité à Halifax. Il sera dans l'intérêt des ports des Etats-Unis et non d'Halifax. Lorsque ces résolutions ont été présentées à cette Chambre il n'y était pas fait mention de la partie du chemin à laquelle se rapporte ma motion ; il n'y était pas fait mention de la ligne allant à Harvey, Frédéricton et Salisbury. C'est évidemment après coup qu'on a songé à l'y inclure.

Lorsque le chemin sera construit jusqu'à Mattawamkeag, il communiquera avec Salisbury, et le gouvernement ne nous donne pas de garantie que cette partie de ligne va être construite. Le ministre des travaux publics a promis dans son discours de l'autre jour que le gouvernement assurerait la construction du chemin depuis Mattawamkeag jusqu'à Salisbury. Lorsque le chemin sera construit jusqu'à Mattawamkeag nous aurons une communication, mais la ligne courte ne sera complète que si elle est construite jusqu'à Harvey, Frédéricton et Salisbury. A moins que cette section ne soit construite le chemin ne sera d'aucune utilité matérielle à la province de la Nouvelle-Ecosse ou de la ville d'Halifax. Il se peut qu'on la construise ; mais ce que nous voulons c'est que, puisque le gouvernement et le parlement ont déclaré qu'elle serait construite par cette compagnie, elle le soit aussitôt que possible. Je ne puis en conséquence acquiescer à la demande de l'honorable monsieur en retirant ma motion, et je vais être obligé de demander le vote de la Chambre.

M. DALY : Je ne puis laisser passer les remarques que vient de faire l'honorable député de Guysboro (M. Kirk) sans dire quelques mots, en ma qualité de député de la ville d'Halifax. Je crois pleinement que l'honorable monsieur est mû par le désir sincère de promouvoir les intérêts de sa province ; mais en même temps, je crois qu'il se trompe dans le moyen qu'il prend aujourd'hui pour montrer ce désir. Je crois que les intérêts d'Halifax sont considérablement liés au parachèvement de l'entreprise à laquelle se rapporte le bill actuellement devant la Chambre. La population de la Nouvelle-Ecosse en général, de même que les habitants d'Halifax ont, depuis plusieurs années, attendu avec intérêt ce projet, et dans l'espoir d'en retirer de grands avantages, et nous nous réjouissons qu'il soit maintenant à la veille d'être mis à exécution. Nous croyons que ce bill, et les mesures que le gouvernement va prendre, auront pour effet d'accomplir un objet que la population de la Nouvelle-Ecosse a depuis très longtemps à cœur, c'est-à-dire que tandis que le Canada s'est imposé des charges, et que la Nouvelle-Ecosse comme faisant partie du Canada, a supporté sa part de ces charges pour le développement du grand Ouest, nous, habitants de l'Est, nous désirons participer aux avantages qui devront résulter de ce grand développement. Nous croyons qu'une communication directe entre le grand réseau du chemin de fer du Pacifique canadien et la ville d'Halifax sera très avantageuse à toute la province et surtout à ce port, et nous croyons que l'on peut atteindre ce but au moyen de la mesure qui nous est actuellement proposée. Embarrasser cette mesure de détails, serait, croyons-nous, empêcher la réalisation de ce projet. La compagnie sera obligée de chercher sur les marchés de l'univers l'aide nécessaire pour prolonger cette ligne de Montréal à Halifax, et imposer à cette compagnie l'obligation de commencer simultanément les travaux sur toutes les sections de la ligne, ce qui placerait, croyons-nous, la compagnie dans des difficultés que cette législature ne devrait pas lui imposer.

Avec ces conditions il serait difficile à n'importe qu'elle compagnie de trouver le capital nécessaire pour cette entreprise. Pour ma part j'ai assez confiance dans les déclarations du ministre pour croire que l'intention du gouvernement sera pleinement suivie dans toute convention ou contrat qu'il fera avec la compagnie. Pour cette raison je crois qu'il n'est pas nécessaire d'embarrasser cette législation de conditions qui peuvent faire manquer le but même que nous avons en vue, au lieu d'aider à y arriver.

L'honorable monsieur a parlé des intérêts d'Halifax. Je suis très heureux qu'il s'intéresse à la prospérité de la ville que j'ai l'honneur de représenter. Il a dit que le gouvernement n'avait pas rempli plusieurs de ses promesses relativement à ce même projet qui nous est actuellement soumis. Je puis assurer à l'honorable monsieur que les promesses du gouvernement à la population d'Halifax ont été amplement remplies en ce qui concerne les facilités offertes à l'Intercolonial à ce port. Je sais que je reste au-dessous de la vérité en disant que plus d'un million de dollars ont, grâce à la générosité de ce parlement, été accordés pour améliorer le terminus-est du chemin de fer Intercolonial, en construisant un terminus à eau profonde avec des facilités pour l'expédition du grain qui ne sont surpassées dans aucun port canadien de l'Atlantique. On a construit un élévateur qui a coûté une somme énorme, et je dirai à l'honorable monsieur, vu qu'il semble ignorer ce fait, car il a déclaré qu'il n'était pas passé de grain par l'élévateur, que—

M. KIRK : Je n'ai pas dit cela.

M. DALY : Que plus de 400,000 boisseaux de grain y sont passés cette année, et une partie de deux cargaisons l'an dernier. Ce n'est là que le commencement d'un trafic qui, lorsque le chemin de fer du Pacifique canadien communiquera avec Halifax par cette ligne courte, se développera davantage. Il n'est pas exact de dire qu'il n'a pas été expédié de grain par Halifax.

M. KIRK : Je n'ai pas dit qu'il n'en avait pas été expédié.

M. DALY : Je maintiens qu'Halifax est notre port d'hiver et offre des avantages que ne possède aucun autre port du Canada pour le commerce. Le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien, avec le grand trafic qu'il devra nécessairement contrôler jusqu'à nos côtes de l'Est, fait partie de la politique de ce gouvernement, et tous les amis de la Nouvelle-Ecosse devraient appuyer une mesure qui donnera au chemin de fer du Pacifique canadien l'occasion de prolonger sa ligne jusqu'aux provinces maritimes. En conséquence je ne désire pas voir présenter un amendement qui gêne l'exécution du projet ou ait pour effet d'empêcher en quoi que ce soit la réalisation de ce que nous désirons tous. Si les honorables messieurs veulent bien consulter la loi passée à la dernière session, que cette mesure met en vigueur, ils verront que les travaux doivent être terminés dans un délai de trois années. Avec cette disposition dans nos statuts, il n'est pas nécessaire d'obliger la compagnie à finir les travaux plus promptement. Lorsque la loi entrera en vigueur et que le président de la compagnie nous aura dit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est prête à conclure un arrangement avec le gouvernement pour se charger de l'exécution de l'entreprise qu'elle regarde comme une nécessité et le complément de sa ligne, je crois qu'Halifax aura lieu de se réjouir que ce parlement ait eu la libéralité et ce gouvernement l'habileté d'établir ces dispositions, et de demander à ce parlement d'approuver ces fortes dépenses en très grande partie au profit des provinces maritimes. Au lieu de faire des critiques captieuses, tous les honorables députés des provinces maritimes qui aiment leur pays, approuvent ces résolutions et s'en félicitent.

M. PAINT : L'honorable député de Guysboro (M. Kirk) a dit au cours d'une remarque qu'il n'avait pas confiance au gouvernement. J'aurais plus confiance dans son attaque s'il ne m'avait pas dit, plus d'une fois, qu'il se proposait, chaque fois qu'il en aurait l'occasion, d'enfoncer autant de clous qu'il le pourrait dans le cercueil conservateur. Je suis heureux que l'on pourvoie au prolongement du chemin de fer jusqu'à la Nouvelle-Ecosse, avec la perspective qu'il traversera l'île du Cap-Breton pour s'arrêter là à un port de l'Atlantique. Le discours de l'honorable monsieur ressemble au son incertain d'une trompette réformiste.

M. BLAKE : L'honorable député d'Halifax (M. Daly) nous a dit quel était notre devoir comme patriotes. Quelques-uns d'entre nous ont à remplir ces devoirs de patriotes dans certaines circonstances, et d'autres dans d'autres circonstances, à différents points de vue, et inspirés par des notions différentes sur ce que sont les devoirs d'un patriote. Si c'était patriotique, politique et sage, si l'acte que l'on propose doit être approuvé de tous les patriotes exempts de préjugés et indépendants, non achetés et non achetables, que penser du gouvernement qui nous a garanti, il y a douze mois, qu'il ferait le même ouvrage pour un peu plus de la moitié de l'argent ? Où étaient alors le patriotisme, le sens politique, la sagesse ? Et depuis ce moment nous demandons au gouvernement sur quoi il se base pour dire qu'il fera l'ouvrage plus qu'à la dernière session. Nous avons demandé à quel montant on estimait le coût probable de la ligne ; et nous n'avons pu le savoir ; nous avons demandé quelle ligne on allait construire avec la subvention, et nous n'avons pu le savoir. Sir Charles Tupper nous a dit, à la dernière session, que ces travaux seraient exécutés pour \$1,890,000, portés au compte du capital.

L'honorable député d'Halifax trouve que le gouvernement a échoué complètement dans l'exécution du projet, et il nous dit de fait, bien qu'il ne l'ait pas directement, qu'il avait agi à tâtons, car il nous dit aujourd'hui qu'il lui faut \$3,400,000 pour exécuter l'entreprise. Ayant prouvé par cela l'inexactitude de ses calculs d'il y a douze mois, le gouvernement ne veut pas nous fournir de données pour inspirer de la confiance dans ses calculs actuels en nous disant sur quoi ils reposent ; et cependant l'honorable député d'Halifax trouve à peine des paroles assez fortes pour exprimer la sagesse et le grand sens politique du gouvernement.

M. BURPEE : Si la motion qui est soumise à la Chambre devait gêner le gouvernement ou la compagnie qui construira le chemin, je ne voterais pas pour son adoption, mais ceux qui connaissent les faits, ceux qui connaissent la situation et le tracé de la ligne doivent savoir que cette motion ne peut avoir cet effet.

L'honorable député d'Halifax (M. Daly) semble être très reconnaissant de ce que ce chemin va être prolongé jusqu'aux provinces maritimes. Je suis très souvenant reconnaissant pour de petites faveurs, mais je prétends qu'il était du devoir du gouvernement il y a 18 ans de construire une ligne commerciale jusqu'aux provinces maritimes. Le gouvernement essaie simplement aujourd'hui de faire ce qu'il a négligé de faire depuis 17 ans.

M. MITCHELL : Cela n'est pas exact.

M. BURPEE : J'excepterai la partie du pays que représente l'honorable député de Northumberland, parce que pour atteindre sa division électorale—et je suis fier de voir qu'il a autant d'influence auprès du gouvernement—on a négligé le reste des provinces maritimes.

L'honorable député de Montréal a dit que les provinces maritimes n'avaient pas besoin du chemin. Il sera parfaitement satisfait si le chemin de fer du Pacifique canadien se continue jusqu'à Montréal et s'arrête là ; après cela on pourra expédier aux Etats-Unis, ou n'importe où, le trafic du chemin. Mais l'honorable monsieur a bien soin d'insister auprès du gouvernement sur l'amélioration des canaux, afin de faciliter l'accès du commerce à Montréal, et il désire que les droits de péage soient abolis sur ces canaux dans l'intérêt de Montréal. Non seulement nous avons un juste droit à la construction d'un chemin de fer jusqu'aux ports des provinces maritimes ; mais si Montréal a un droit équitable à l'abolition des droits de péage, et à ce que la navigation des canaux soit libre, nous avons également droit à ce que le chemin soit libre, jusqu'à un certain point dans tous les cas. Toutefois, les membres de cette Chambre en général n'ont pas objecté la construction du chemin jusqu'aux provinces maritimes. A l'exception de l'honorable

député de Montréal, ils n'ont soulevé aucune objection contre ce chemin. Cependant, à moins que nous n'ayons un bon chemin, il sera très peu utile. Il nous faut le chemin le meilleur et le plus court, avec les courbes et les rampes les plus avantageuses.

Le chemin que l'on a choisi par le lac Moosehead *vid* Sherbrooke, pour accommoder St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, est à peu près le meilleur que l'on pût choisir. Je ne dis pas que ce soit le seul, mais c'est un des meilleurs.

J'ai essayé de savoir s'il était possible de traverser le lac Moosehead; mais je n'ai pas obtenu les informations que je désirais. Si l'on constatait que c'est impossible, et que l'on proposât de passer au sud du lac Moosehead, ce ne serait pas le meilleur chemin. D'après les rapports, cette ligne aurait 13 milles de plus, mais je crois que cela ferait une différence de 30 à 40 milles. Si vous ne pouvez traverser le lac Moosehead, vous trouveriez une meilleure route au nord du lac. J'espère que le chemin décrit dans le bill va être construit. Je ne puis voir aucune objection à ce que la partie de la ligne depuis Harvey jusqu'à Salisbury soit construite en même temps que d'autres parties, et je croyais que le bill renfermerait une disposition garantissant que tout ce chemin serait compris dans le même contrat. Cependant, cette disposition n'y est pas, et en conséquence je devrai voter pour la motion de l'honorable député de Guysboro (M. Kirk).

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Kirk.

POUR :

Messieurs

Auger,	Harley,	Paterson (Brant),
Blake,	Holton,	Platt,
Bourassa,	Innes,	Ray,
Burpee,	Kirk,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Landerkin,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Laurier,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Lister,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Livingston,	Trow,
Casgrain,	McCraney,	Vail,
Fisher,	McIntyre,	Watson,
Fleming,	McIsaac,	Wells,
Forbes,	McMullen,	Weldon,
Geoffrion,	Mills,	Wilson.—40.
Gunn,	Mulock,	

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Fortin,	Pope,
Bain (Soulanges),	Foster,	Riopel,
Bell,	Gigault,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Gillmor,	Robertson (Hastings),
Bergin,	Girouard,	Ross,
Billy,	Gordon,	Royal,
Blondeau,	Guilbault,	Scriver,
Bowell,	Hackett,	Small,
Bryson,	Haggart,	Smyth,
Cameron (Inverness),	Hall,	Sproule,
Carling,	Hesson,	Stairs,
Caron,	Hurteau,	Taschereau,
Cochrane,	Jamieson,	Tassé,
Colby,	Kranz,	Taylor,
Costigan,	Landry (Kent),	Temple,
Coughlin,	Langevin,	Valin,
Cuthbert,	Macdonald (King),	Vanasse,
Daly,	Mackintosh,	Wallace (Albert),
Dawson,	Macmillan (Middlesex),	Wallace (York),
Desaulniers (Maski'ngé),	McCallum,	Weldon,
Desaulniers (St. Maurice),	McDougald (Pictou),	White (Cardwell),
Desjardins,	McLelan,	White (Hastings),
Dickinson,	Massue,	White (Renfrew),
Dodd,	Mitchell,	Wigle,
Dugas,	Montplaisir,	Wood (Brockville),
Dupont,	Paint,	Wood (Westmoreland),
Farrow,	Patterson (Essex),	Wright.—83.
Ferguson (Leeds et Gren),	Pinsonneault,	

L'amendement est rejeté.

M. BLAKE : Je propose :—

Que le bill ne soit pas maintenant pris en considération tel qu'amendé, mais qu'il soit renvoyé au comité général pour y être amendé en prescrivant que les comptes des compagnies subventionnées pourront être examinés par l'auditeur général du Canada, qui fera rapport.

M. BURPEE

La Chambre se divise sur l'amendement de M. Blake :

POUR :

Messieurs

Auger,	Harley,	Paterson (Brant),
Blake,	Holton,	Platt,
Bourassa,	Innes,	Ray,
Burpee,	Kirk,	Scriver,
Cameron (Huron),	Landerkin,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Laurier,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Lister,	Springer,
Cartwright,	Livingston,	Sutherland (Oxford),
Casgrain,	McCraney,	Trow,
Fisher,	McIntyre,	Vail,
Fleming,	McIsaac,	Watson,
Forbes,	McMullen,	Weldon,
Geoffrion,	Mills,	Wells,
Gillmor,	Mulock,	Wilson.—43.
Gunn,		

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Ferguson (L'Isle et Gren),	Patterson (Essex)
Bain (Soulanges),	Fortin,	Pinsonneault,
Bell,	Foster,	Pope,
Bergeron,	Gigault,	Riopel,
Bergin,	Girouard,	Robertson (Hamilton),
Billy,	Gordon,	Robertson (Hastings),
Blondeau,	Guilbault,	Ross,
Bowell,	Hackett,	Royal,
Bryson,	Haggart,	Small,
Cameron (Inverness),	Hall,	Smyth,
Carling,	Hesson,	Sproule,
Caron,	Hurteau,	Stairs,
Cochrane,	Jamieson,	Taschereau,
Colby,	Kranz,	Tassé,
Costigan,	Landry (Kent),	Taylor,
Coughlin,	Langevin,	Temple,
Cuthbert,	Macdonald (King),	Valin,
Daly,	Mackintosh,	Vanasse,
Dawson,	Macmillan (Middlesex),	Wallace (Albert),
Desaulniers (Maski'ngé),	McCallum,	Wallace (York),
Desaulniers (St. Maurice),	McDougald (Pictou),	White (Hastings),
Desjardins,	McLelan,	White (Renfrew),
Dickinson,	Massue,	Wigle,
Dodd,	Mitchell,	Wood (Brockville),
Dugas,	Montplaisir,	Wood (Westmoreland),
Dupont,	Paint,	Wright.—79.
Farrow,		

L'amendement est rejeté.

La motion principale est adoptée, et le bill est lu pour la troisième fois, et adopté.

SUBSIDES—REPRÉSENTATION DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. BOWELL : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. CAMERON (Huron) : Avant que cette motion soit présentée, je désire signaler brièvement à l'attention du gouvernement une question que je regarde comme ayant une importance vitale pour tout le Canada et particulièrement pour les territoires du Nord-Ouest. On se rappelle qu'à la session du parlement impérial de 1871 il a été passé un acte intitulé "Acte concernant l'établissement de provinces dans la Puissance du Canada." Le second article de cet acte impérial se lit comme suit :

Le parlement du Canada pourra, au besoin, établir des nouvelles provinces dans les territoires faisant alors partie de la Puissance du Canada, mais non compris dans aucune province du Canada, et il pourra en créant ces provinces pourvoir à leur constitution et à leur administration, et à l'adoption de lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement de ces provinces, et leur représentation dans le dit parlement.

Les dispositions de cet acte sont claires. Elles donnent au parlement du Canada le pouvoir d'établir de nouvelles provinces dans les territoires faisant partie du Canada, et d'accorder à ces provinces leur représentation légitime dans le parlement du Canada. Une seule province a jusqu'à présent été créée en vertu de cet acte, la province du Manitoba.

On se rappelle que pendant la session de 1884 de ce parlement, j'ai présenté un bill pour donner aux territoires une

représentation dans le parlement du Canada, et que j'ai alors signalé au gouvernement ce qui me paraissait nécessiter absolument la représentation de ces territoires dans ce parlement. En présentant ce bill, j'ai discuté la question assez longuement. Les honorables députés de la droite n'ont rien répondu. J'ai de nouveau présenté ce bill pendant la présente session, bill que demandaient presque unanimement, comme le savent parfaitement les honorables messieurs, les habitants du Nord-Ouest. Lors de la deuxième lecture du bill, j'ai donné les raisons pour lesquelles, à mon humble avis, les habitants des territoires devaient être représentés dans le parlement du Canada. Le ministre des travaux publics a proposé l'ajournement du débat, qui n'a pas encore été repris.

Je puis dire que depuis la présentation de ce bill j'ai examiné avec plus de soin qu'auparavant si le parlement du Canada avait le pouvoir d'accorder une représentation aux territoires, et je suis arrivé à la conclusion, à tort ou à raison, après une étude minutieuse des statuts relatifs à cette question, l'acte d'union et l'acte amendant ce dernier, et dont je viens de lire le deuxième article, qu'il est extrêmement douteux que ce parlement ait le pouvoir d'accorder, au moyen d'un bill, une représentation aux territoires de la Puissance du Canada. Sur une question de cette importance, question dont ce parlement devra s'occuper, on devrait agir, et c'est le gouvernement lui-même qui devrait agir. Le gouvernement n'a rien fait à ce sujet depuis deux ou trois ans; bien que, comme le sait parfaitement le ministre des travaux publics, la chose ait été fortement recommandée au gouvernement. Le gouvernement n'a rien fait pour accorder une représentation aux habitants des territoires du Nord-Ouest. Or, je dis que le parlement du Canada n'a pas aujourd'hui le pouvoir d'accorder cette représentation, et qu'il devrait faire immédiatement des démarches pour obtenir ce pouvoir.

Je n'ai pas l'intention de traiter cette question longuement, mais je désire dire, ce que doivent savoir presque tous les membres de cette Chambre, qu'il me semble être de la plus grande importance pour la tranquillité, le développement et la prospérité des territoires du Nord-Ouest, que ces derniers soient représentés dans le parlement du Canada. Je crois qu'il n'y a pas un homme au fait des affaires des territoires du Nord-Ouest, au fait des opinions de toutes les nuances politiques des habitants de cette contrée, qui puisse se dispenser d'en arriver à la conclusion que tôt ou tard, ces territoires devront être représentés au parlement fédéral, et le plus tôt cela sera fait le mieux ce sera pour les habitants de ces territoires. J'espérais que le gouvernement s'occuperait de cette question pendant la session actuelle, et j'espérais qu'en vue des demandes persistantes qui ont été faites par la population des territoires du Nord-Ouest depuis trois ou quatre ans, et en vue des événements récents que le gouvernement attirerait l'attention du parlement sur cette importante question et prendrait les mesures nécessaires pour donner au peuple de ces territoires la représentation au parlement fédéral. Dans cet espoir, j'ai retardé d'attirer l'attention de la Chambre sur cette question jusqu'à ce que la session tirât à sa fin, mais c'est en vain que j'ai attendu l'action du gouvernement. Je veux maintenant démontrer au ministre des travaux publics que d'après ma manière d'interpréter la loi, il est douteux que nous ayons le pouvoir d'accorder cette représentation; je crois qu'il faut présenter une adresse à Sa Majesté la reine, la priant de faire adopter une législation par le parlement impérial à l'effet de conférer ce pouvoir au parlement du Canada. Je crois que le ministre de l'agriculture a dit pendant la session actuelle, lorsqu'il a soumis la proposition relative au recensement dans les territoires du Nord-Ouest, que le recensement serait fait en vue de la représentation; mais à moins que l'on n'agisse à ce sujet pendant la présente session, il est très douteux que la population des territoires du Nord-Ouest soit représentée à la prochaine session du parlement. Sans abuser plus longtemps

de l'attention de la Chambre, j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant:

Que tous les mots après "que" soient retranchés et que les mots suivants leur soient substitués: "Il est opportun que des mesures soient prises le plus tôt possible pour que les Territoires du Nord-Ouest soient représentés dans le parlement du Canada de telle façon que ce parlement pourra juger opportun.

Qu'il est douteux que le parlement du Canada ait le pouvoir de pourvoir à cette représentation, tant que les dits territoires ne seront pas organisés en province ou autrement qu'ils ne le sont actuellement.

Qu'à moins qu'on obtienne une législation impériale dans ce sens il pourra survenir des délais additionnels dans l'organisation de cette représentation.

Qu'il est opportun de présenter une adresse à Sa Majesté la Reine, la priant de conseiller au parlement du Royaume-Uni d'adopter telle législation qui puisse faire disparaître tout doute quant au pouvoir du parlement du Canada de pourvoir à cette représentation.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable député, lisant l'acte de 1871, dit qu'il croit qu'il existe des doutes sur la question de savoir si le parlement du Canada pourrait donner aux territoires la représentation en cette Chambre. Il peut se faire qu'il y ait des doutes, et il peut se faire que cela soit certain. Actuellement, ce n'est pas la question. Cette question n'a pas été soumise sous cette forme, excepté par l'honorable député, lorsque, il y a quelques mois il a donné avis de motion et prononcé un discours à ce sujet. A cette période de la session l'honorable député présenta une motion à l'effet que nous demanderons au parlement impérial par l'entremise de Sa Majesté la Reine, de nous conférer le pouvoir en question. La motion est prématurée; dans tous les cas le parlement ne s'est pas encore prononcé dans ce sens. Mais il a été décidé pendant la présente session qu'un recensement de la population des territoires sera fait afin de nous permettre de constater le chiffre de la population, les endroits qu'elle occupe, et si elle est suffisamment nombreuse pour former une province et être représentée en cette Chambre, si le parlement dans les circonstances juge à propos de lui donner la représentation.

Nous venons d'adopter le bill relatif au recensement, et le gouvernement est autorisé à dépenser une certaine somme dans ce but; mais il n'a pas encore été adopté par l'autre Chambre et n'est pas encore devenu loi. Nous n'avons pas eu une seule minute à nous pour voir ce qui doit être fait dans le but de mettre à exécution l'ordre du parlement relatif au recensement de la population des territoires du Nord-Ouest. Nous avons l'intention de nous prévaloir du pouvoir qui nous est conféré par le parlement, et nous espérons faire ce recensement avant peu. Lorsque cela sera fait, nous serons en position de considérer l'opportunité de faire un autre pas dans cette voie.

Personne, plus que les membres du gouvernement, ne désire que les territoires soient gouvernés avec tous les égards possibles, et que la population qui l'habite ait tous les pouvoirs, libertés et privilèges dont jouissent les sujets de Sa Majesté en Canada. Mais d'un autre côté, il nous faut examiner les choses telles qu'elles sont. Les territoires ne sont pas encore organisés en provinces. Si l'on y trouve une population suffisante, et si le peuple désire être érigé en paroisses, nous serons en position de nous adresser au parlement pour lui demander de créer une province, comme cela a été fait pour le Manitoba. Lorsque j'ai visité les territoires l'automne dernier, et lorsque j'ai discuté la question relative aux territoires avec les principaux citoyens de cette contrée, au moins là où le chemin de fer m'a donné accès auprès d'eux, et dans toutes les villes et villages à quelque distance des chemins de fer, on a posé aux gens la question suivante: Désirez-vous qu'une certaine partie des territoires soit érigée en province? La réponse unanime a été celle-ci: Non; nous n'avons pas encore les moyens de maintenir une province, et nous ne désirons pas qu'une province soit érigée, car tout en ayant les avantages d'une province nous en aurions aussi la responsabilité, les charges et les dépenses. On a exprimé le désir que les territoires fussent représentés de quelque manière, mais cette idée n'a pas encore pris chez

les colons une forme telle qu'ils puissent la soumettre au gouvernement; mais il leur semblait que nous pourrions imaginer quelque moyen de donner une représentation, quelque restreinte qu'elle fût aux territoires. Je sais que ce désir a été exprimé. Mais je leur ai dit : Comment le parlement peut-il vous donner la représentation avant que le gouvernement sache quelle est la population des territoires ? Il nous faut savoir si vous êtes assez nombreux pour être représentés.

En conséquence je leur ai dit que je n'étais pas en position de leur faire des promesses, mais que le premier pas à faire serait de prendre le recensement de la population afin d'en constater le nombre. Les estimations relatives à la population différaient de beaucoup entre elles. Quelques-uns pensaient que les territoires avaient déjà une population de 150,000, tandis que d'autres affirmaient qu'elles ne dépassaient pas 60,000. Je n'ai aucune idée de la population des territoires; mais grâce au pouvoir que le parlement nous a donné de faire le recensement, cette question sera bientôt réglée. Alors nous serons en position de considérer cette question et de présenter un projet au parlement, si la population est assez nombreuse pour être représentée et si quelque partie des territoires a une population dense.

La question de la représentation en cette Chambre exige beaucoup d'études, car les territoires n'ont aucun des droits provinciaux. Si nous devons continuer à les gouverner comme territoires, la position des représentants ne serait pas exactement la même que celle des membres de cette Chambre. Cela pourrait offrir quelque difficulté pour le moment, mais ce sont précisément des difficultés de ce genre que le parlement est appelé à surmonter, et nul doute que si la population des territoires est trouvée assez considérable pour être représentée, le gouvernement et le parlement adopteront quelque moyen de lui donner la représentation. Il peut se faire que dans une certaine partie la population soit tellement dense que l'on considère comme avantageux d'ériger ce district en province et de le faire représenter comme tel. Pour ces raisons je crois que la motion de l'honorable député est prématurée. Si le recensement donne le résultat dont j'ai parlé, à la prochaine session nous serons en position de communiquer cette question au parlement et de voir quelles mesures nous pourrions soumettre à sa considération; et si nous constatons que nous n'avons pas les pouvoirs suffisants en vertu des statuts impériaux ou de notre constitution, alors il sera temps de demander ces pouvoirs au parlement anglais. Ce parlement siège à peu près en même temps, et quelquefois beaucoup plus tard que nous, et nous aurons tout le temps nécessaire pour demander au parlement impérial ou pour demander à la Chambre d'adopter une adresse demandant les pouvoirs nécessaires, et nous aurions une réponse à temps pour donner la représentation à ces territoires s'il est jugé à propos de le faire avant les élections de 1887. Dans ces circonstances je m'oppose à la motion de l'honorable député, et j'espère que la Chambre ne consentira pas à l'adopter.

M. BLAKE : L'honorable ministre nous a donné son opinion relativement à la formation des territoires en provinces, en vue de la représentation. Ce n'est pas là la question soulevée par la motion. C'est précisément parce que mon honorable ami est d'opinion que le parlement sera probablement disposé à donner la représentation à quelques-uns des territoires avant qu'ils soient formés en provinces qu'il a présenté sa motion. J'admets volontiers que la création de provinces à même les territoires est une question qu'on ne peut régler qu'après mûre délibération, et lorsque nous constatons que les circonstances sous tous les rapports, quant à la population, quant aux centres de population qui seront fournis, et quant à la possibilité de soutenir la position de provinces, sont favorables, c'est là une question qui pourrait être réglée avant peu, soit d'une manière ou d'une autre, dans certaines parties des territoires. La question

Sir HECTOR LANGEVIN

présentée par mon honorable ami—et je partage son opinion—que nous sommes dans le moment, selon toute probabilité, incapables de donner aucune représentation aux territoires à moins que nous n'en obtenions l'autorisation; et ce que l'honorable député désire c'est que nous soyons revêtus de l'autorité qui puisse nous permettre de légiférer de la façon que nous jugerons être dans l'intérêt public lorsque nous nous occuperons de cette question.

L'honorable ministre dit que la motion est prématurée, vu que nous sommes sur le point de faire le recensement. Je me souviens que lorsque nous avons discuté le bill du recensement, nous avons appris que le ministre de l'agriculture ne s'attend pas à ce que le recensement soit terminé pour la prochaine session, et je crois qu'il a pris jusqu'au 1er juillet ou au 1er août prochain, sur la déclaration qu'il était impossible de le terminer plus tôt, et en conséquence nous n'aurons pas le recensement à temps pour pouvoir agir d'après les données qu'il fournira, si le recensement doit être un préliminaire nécessaire à cette mesure ayant pour but d'obtenir l'autorisation demandée. Or, cette démarche ne nous engage à rien de plus qu'à dire que nous serons peut-être d'opinion qu'il serait dans l'intérêt du pays que nous donnions la représentation aux territoires, et qu'il est opportun que nous recevions l'autorisation nécessaire pour donner cette représentation. Ayons l'autorisation de légiférer dans ce sens, si nous croyons qu'il soit de l'intérêt du pays de légiférer dans ce sens pendant la prochaine session ou à une session subséquente.

L'honorable ministre dit avec raison que les territoires représentés ici occuperaient une position quelque peu différente de celle des provinces. Nous savons quelle est la forme spéciale de représentation qui a été fixée par la sagesse de la république voisine pour les populations qui sont encore à l'état rudimentaire de territoire, c'est-à-dire qu'elles ont le droit d'envoyer au Congrès, qui est peut-être plutôt un délégué qu'un membre du parlement, qui a le droit de parler, et tous les autres privilèges d'un membre de la Chambre des représentants, mais qui n'a pas le droit de voter. D'autres modes de représentation pourraient être adoptés. Je ne dis pas que ce serait là une méthode satisfaisante, mais c'est une méthode qui pourrait être ouverte à notre considération. Ce sont là des questions bien dignes d'être discutées à fond, lorsqu'il s'agira de considérer comment nous donnerons la représentation aux territoires, mais qui ne relèvent pas de la discussion actuelle. La question actuelle est de savoir si nous avons actuellement le pouvoir de donner la représentation aux territoires. Si nous ne l'avons pas, ou même s'il est douteux que nous l'ayons, n'est-il pas opportun de démontrer à ces territoires que nous ne perdons pas de temps lorsqu'il s'agit de nous procurer l'autorisation d'établir cette représentation. Pour ma part, je ne vois aucun inconvénient, mais au contraire, un grand avantage à ce que nous agissions dans ces circonstances pendant cette session afin d'obtenir l'autorisation et les pouvoirs législatifs qui nous sont nécessaires pour faire ce qui est essentiel au contentement, à la paix et au bon gouvernement de ces territoires.

M. ROYAL : Je crois que le gouvernement et la Chambre ont démontré aux territoires ce que nous avons l'intention de faire relativement à la représentation de ces territoires. Je crois que le bill du recensement qui a été adopté en cette Chambre est un indice suffisant de l'esprit qui nous anime au sujet de cette question. Cette mesure suffit pour démontrer aux territoires que la Chambre est prête à leur donner la représentation s'il y a nécessité de le faire. Mais je crois que cette motion de l'honorable député de Huron est prématurée, pour les raisons qu'il nous a données lui-même. L'honorable député n'a jamais pu démontrer qu'il y eût nécessité d'accorder aux territoires du Nord-Ouest la représentation en cette Chambre—il n'a pu le démontrer à l'aide de preuves ou de documents écrits. Je dois rendre au gou-

vernement Mackenzie la justice de dire qu'il a donné au Nord-Ouest en 1874 une admirable constitution territoriale, et si la population des territoires est assez considérable ou aussi considérable que les honorables membres de la gauche l'ont prétendu, elle a le pouvoir de s'organiser en provinces et de profiter des avantages de ces conditions en temps opportun. Je m'étonne de voir l'honorable député de Huron, à cette période de la session, après avoir préparé un bill pour la représentation des territoires, nous dire que ce bill n'était appuyé sur aucune base légale. Si ce bill eût été adopté, quel en aurait été le résultat ? Le résultat aurait été jusqu'à un certain point que nous eussions commis une bêtise, puisque nous n'avons aucun droit constitutionnel d'adopter une pareille mesure.

Je crois que le gouvernement a agi plus sagement en ordonnant que le recensement fut fait dans les diverses parties des territoires. Lorsque le recensement aura été fait, nous pourrions voir si la constitution actuelle peut ou non être appliquée dans le sens voulu par la population des territoires, si de fait il y a nécessité de donner la représentation à la population de ces territoires en dehors des parties qui seront érigées en provinces. Je crois que l'honorable député, avant que de rédiger son bill et de soulever des discussions prématurées, aurait dû commencer par le discours qu'il vient de faire, dans lequel il exprime des doutes sur la question de savoir si nous avons ou non le droit de donner la représentation à ces territoires. Comme le ministre des travaux publics vient de le dire, il y a peu de doutes relativement à cette question ; je crois qu'il y a certitude. Mon honorable ami de Jacques-Cartier, qui a étudié la question, a exprimé l'opinion qu'en vertu de la constitution nous n'avons aucun droit de donner la représentation à aucune partie du Canada qui n'est pas érigée en province. En conséquence, je crois que l'honorable député de Huron, au lieu de présenter sa motion prématurée, aurait dû commencer, par exprimer ses doutes, au commencement de la session, sur la constitutionnalité de la ligne de conduite qu'il a adoptée.

M. MILLS : Je ne partage pas l'opinion exprimée par l'honorable préopinant, à l'effet que le peuple n'a pas droit à la représentation parce qu'il n'est pas assez nombreux pour être constitué en province. L'honorable député suppose que la constitution des États-Unis, qui donne la représentation avant la formation d'un État, n'est pas un système qu'il serait avantageux d'introduire en ce pays. Je ne partage pas du tout cette opinion. Je soutiens qu'il n'est pas avantageux pour le pays que la population des territoires soit forcée d'assumer toutes les responsabilités d'une province alors que la population est très peu nombreuse. Il y a un grand nombre de difficultés qui ne se présentent pas tant que le système territorial est en vigueur. Il y a la question des subventions ; rien n'empêche le gouvernement fédéral de voter des crédits pour les écoles, et pour diverses autres fins locales dans le territoire ; et lorsque la population deviendra assez nombreuse pour assumer les responsabilités d'une province, il n'y a rien qui puisse empêcher le gouvernement de considérer les dépenses faites en sa faveur pour des fins locales. Aux États-Unis, le système de la représentation territoriale a fonctionné d'une façon très satisfaisante. Il y a une règle uniforme ; tout le monde la connaît ; on ne la rapièce pas de temps à autres, et la politique du pays ne change pas avec le changement d'administration. Je crois qu'il serait très avantageux d'établir pareil état de choses ici. Notre système de gouvernement territorial ne peut s'adapter qu'à l'état le plus rudimentaire de la colonisation territoriale. Lorsque, dans un territoire, la population devient assez nombreuse pour lui permettre, si elle fait partie d'une province, d'envoyer un représentant au parlement, je ne vois pas de raison pour l'en empêcher, sans être forcée d'assumer toutes les charges et les responsabilités d'un gouvernement provincial ordi-

naire. Je crois qu'au contraire, il y aurait beaucoup d'avantages à le faire.

Quelle aurait été la condition des affaires au Nord-Ouest depuis douze mois si les gens qui demeurent dans cette contrée eussent eu un représentant en cette Chambre ? Qu'il eût eu ou non le privilège de voter, ce n'est pas maintenant une considération importante. Si le peuple avait ici des interprètes qui auraient l'occasion de mettre le parlement au courant de la condition des choses dans les territoires, des griefs du peuple, des torts à redresser, des actes administratifs que le gouvernement aurait négligé de faire, il est impossible de supposer que le parlement aurait permis la continuation de cet état de choses sans insister auprès de l'administration pour qu'elle redressât ces torts, évitant ainsi les rancunes et les conflits qui, dans cette contrée ont été le résultat de la négligence, de l'administration et de l'ignorance du parlement en ce qui concerne la condition actuelle de la population.

Or, mon honorable ami fait une proposition basée sur la supposition, bien fondée, je crois, que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord n'autorise pas le parlement fédéral à donner au peuple d'un territoire le droit d'être représenté à la Chambre des communes. Nous demandons que le parlement impérial soit prié de nous conférer ce pouvoir. Cela ne nous force pas d'agir immédiatement, cela nous donne le pouvoir d'agir et nous laisse le soin de décider si cette représentation doit être accordée et quand elle doit être accordée. L'honorable député de Provencher (M. Royal) dit que tant que la condition territoriale subsistera, ces gens ne doivent pas être représentés, mais que lorsqu'ils seront érigés en province, il sera temps de leur accorder la représentation ; et il dit que le gouvernement a pris des mesures pour faire faire le recensement de cette contrée en vue de décider si la population est assez nombreuse pour justifier ou non l'érection d'une province dans ce territoire. Je n'ai aucun doute qu'ils ne sont pas assez nombreux. Dans le cas actuel, il n'est pas à propos d'imiter ce qui a été fait relativement au Manitoba.

Je crois que le Manitoba aurait été plus satisfait—sa condition aurait été plus satisfaisante, et il aurait aujourd'hui une population plus nombreuse s'il eût d'abord fait le stage d'initiation sous un gouvernement territorial et eût attendu pour assumer les responsabilités d'une province qu'il eût eu une population plus nombreuse et plus riche. J'appuie la motion de l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron). Je crois que c'est une proposition rationnelle, et qu'il n'est pas trop tôt pour faire cette démarche ; le gouvernement impérial ne légiférerait pas dans le sens que nous proposons, plus tôt qu'il ne serait nécessaire pour mettre à effet le résultat du recensement que nous nous proposons de faire. Et nous contenterons la population des territoires ; nous lui prouverons que nous ne sommes pas indifférents à ses intérêts, et nous démontrerons à un grand nombre de gens qui pourraient se proposer d'aller dans ce pays, que s'ils y vont, ils ne cesseront pas de posséder les droits et la liberté du sujet anglais, mais qu'ils auront le pouvoir d'élire des représentants pour défendre leurs intérêts, pour parler en leur nom, et pour demander au parlement de porter remède à tous les griefs dont ils pourraient se plaindre.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. GIROUARD : Il est consolant pour moi de constater qu'après tout, mon long discours de six heures a produit quelque bien, même là où je ne m'attendais pas à en faire.

Avant que j'eusse prononcé ce discours, l'honorable député de Huron (M. Cameron) ignorait que le parlement fédéral n'a pas juridiction lorsqu'il s'agit d'accorder la représentation aux territoires du Nord-Ouest. Il était tellement convaincu que le parlement possédait ce droit qu'à la dernière session il a présenté un bill pour donner la repré-

sensation aux territoires du Nord-Ouest. Après neuf mois d'études, pendant la vacance, il est revenu au commencement de la session avec le même bill, et il n'a été convaincu de son erreur qu'après que j'eus prononcé ce long discours. Cependant, à une période très avancée de la session, il revient maintenant avec une motion admettant que le parlement fédéral n'a pas juridiction lorsqu'il s'agit de donner la représentation aux territoires du Nord-Ouest et qu'il faut qu'une demande soit faite au parlement impérial. Lors du débat sur le Nord-Ouest, je crois que j'ai été le seul à dire que nous n'avions pas juridiction en la matière, et que pour faire droit aux désirs de la population du Nord-Ouest il y avait deux difficultés à surmonter. Je crois qu'il n'y a qu'une seule opinion en cette Chambre, et c'est que tôt ou tard, et le plus tôt sera le mieux, la population du Nord-Ouest devra être représentée au parlement fédéral. Mais j'ai indiqué deux difficultés : Premièrement le défaut d'un recensement, le manque de renseignements au sujet de la population, renseignements que l'on ne peut obtenir qu'au moyen d'un recensement, mais, nonobstant le désir ardent de l'opposition qui veut à tout prix donner la représentation à cette population, ce recensement a été combattu par les honorables membres de la gauche. La seconde difficulté a été le manque de juridiction de la part du parlement fédéral en ce qui concerne le droit de représentation. J'ai suggéré en même temps que pendant que nos officiers feraient le recensement, le gouvernement pourrait faire les démarches nécessaires pour faire amender notre constitution par le parlement impérial.

En 1870, lorsque nous avons amendé notre constitution de façon à créer une autre province à même ce territoire, nous n'avons pas eu besoin d'une adresse de la part du parlement fédéral. L'amendement a été demandé par le gouvernement, et cela a été considéré comme suffisant. La même ligne de conduite peut être suivie d'ici à la prochaine session. Mais je suis tout à fait surpris de voir que l'honorable député de Huron (M. Cameron), et surtout l'honorable député de Bothwell (M. Mills), insistent pour que nous adoptions le mode de procédure suggéré par l'honorable député de Huron. Cet honorable député dit : Demandons au parlement impérial de nous conférer le pouvoir d'accorder la représentation au Nord-Ouest, sans lui indiquer quel genre de représentation, si c'est avec le droit de vote ou sans le droit de vote, comme aux Etats-Unis, et sans lui dire combien de députés devront être élus ; sans déterminer les districts qui devront être représentés, de fait sans donner aucun détail quelconque. Je suis surpris de cela, vu que c'est tout l'opposé de la doctrine et de la politique exposée par les honorables membres de la gauche en 1870. A cette époque, lors de la discussion de la constitution du Manitoba et du Nord-Ouest, telle qu'alors proposée, M. Dorion proposa, en amendement à la proposition du gouvernement, que tous les mots après "qui" fussent retranchés et qu'ils fussent remplacés par ce qui suit :

Nonobstant le mérite de la mesure que le gouvernement du Canada se propose de soumettre au parlement impérial dans le but de confirmer certaine législation canadienne, de priver le parlement du Canada de certains pouvoirs existants et de modifier l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, 1867, cette Chambre faillirait à son devoir si elle n'exprimait son opinion formelle à l'effet qu'aucune semblable législation impériale ne devrait être demandée par le gouvernement du Canada, excepté après que les détails de telle législation proposée auront été soumis aux deux Chambres du parlement canadien, pour qu'elles puissent en juger, et que ces deux Chambres aient adopté des adresses à la Reine demandant telle législation.

J'espère que cela convaincra l'honorable député que sa motion est au moins prématurée.

M. MILLS : Si l'honorable député veut examiner les raisons de cette motion, s'il veut consulter les documents, il verra que la proposition du gouvernement était de demander la législation impériale sans le consentement du parlement. Notre proposition était que le parlement demande

M. GIROUARD.

cette législation impériale, et c'est ce qui a été décidé plus tard.

M. GIROUARD : Vous demandiez un peu plus que cela ; vous demandiez qu'aucune législation impériale ne fût demandée avant que les détails n'eussent été soumis au parlement.

M. MILLS : Et ils l'ont été.

M. GIROUARD : Vous ne demandez aucuns détails dans ce bill.

M. DAWSON : Je n'ai qu'un mot à dire relativement à cette question. L'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) a dit que le but de ce bill était de donner à toutes les classes et à toutes les couleurs des institutions libres au Nord-Ouest, au moyen d'un gouvernement territorial. J'approuve une bonne partie de ce que l'honorable député de Bothwell (M. Mills) a dit à propos du gouvernement territorial. Je crois que nous pourrions avoir là un gouvernement territorial qui fonctionnerait à merveille ; mais en ce qui concerne le bill de l'honorable député de Huron-Ouest, je considère que c'est la mesure la plus injuste qui ait été soumise au parlement. Je considère que loin de donner des institutions libres au peuple, il est rédigé de façon à produire un effet absolument opposé. C'est un fait bien connu qu'une grande partie de la population de cette contrée se compose de Métis et de sauvages. Ce bill est rédigé de façon à exclure les sauvages ; il donnera à un tiers ou à la moitié de la population le droit de gouverner le reste. Je considère que les Métis tombent dans la catégorie des sauvages, et l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) voudrait exclure la moitié de la population de toute participation aux privilèges que l'on se propose de conférer au peuple des territoires du Nord-Ouest. Je crois que si ce bill était mis en vigueur au Nord-Ouest, il servirait de brandon de discord en excluant une partie de la population des droits qu'il confère, et en permettant à l'autre partie de gouverner. Ce serait retourner vers les temps barbares ; ce serait donner à la moitié de la population le droit de gouverner, et réduire l'autre moitié à l'état d'esclavage. L'honorable député de Bothwell, avec son admirable manière de traiter les sauvages, ne leur permettrait jamais de voter. Il renverrait chaque sauvage à sa réserve pour y faire un apprentissage de trois ans avant que de l'affranchir. Ce sont là ses opinions telles qu'exprimées lors du débat sur le bill relatif au cens électoral. En conséquence, je crois que le bill est tout à fait prématuré, et qu'il peut, sans inconvénient, être remis à la prochaine session.

L'amendement de M. Cameron (Huron) est mis aux voix :

Pour :
Messieurs

Auger,
Blake,
Bourassa,
Burpee,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Fleming,
Forbes,
Gillmor,

Gunn,
Harley,
Holton,
Innis,
Kirk,
Landerkin,
Laurier,
Lister,
McOraney,
McIntyre,
McIsaac,
McMullen,

Mills,
Paterson (Brant),
Platt,
Scriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Sutherland (Oxford),
Vail,
Weldon,
Wells,
Wilson.—35.

Contre :
Messieurs

Abbott,
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Barnard,
Bell,
Bergeron,
Bergin,
Blondeau,
Bowell,
Bryson,
Cameron (Inverness),

Dodd,
Dugas,
Dupont,
Farrow,
Fortin,
Foster,
Gigault,
Gironard,
Gordon,
Guilbault,
Hackett,

Montplaisir,
Orton,
Pinsonneault,
Pope,
Pruyn,
Riopel,
Robertson (Hastings),
Ross,
Royal,
Small,
Sproule,

Campbell (Victoria),	Hesson,	Stairs,
Carling,	Homer,	Taschereau,
Osron,	Hurteau,	Tassé,
Oochrane,	Jamieson,	Taylor,
Colby,	Labrosse,	Temple,
Oostigan;	Landry (Kent),	Valin,
Coughlin,	Langevin,	Vanasse,
Curran,	Macdonald (King),	Wallace (Albert),
Outhburt,	Mackintosh,	White (Hastings),
Daly,	Macmillan (Middlesex),	White (Renfrew),
Dawson,	McMillan (Vaudreuil),	Wigle,
Desaulniers (Mask'ingé),	McCallum,	Wood (Brockville),
Desaulniers (St. Man'ce),	McDougald (Pictou),	Wood (Westmoreland),
Desjardins,	McLellan,	Wright.—77.
Dickinson,	Mitchell,	

L'amendement est rejeté et la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Département de l'intérieur—Deux géologues des mines, comme commis de seconde classe au département des études géologiques..... \$2,400

M. BOWELL : Nous nous proposons de réduire cela de \$200. Ils doivent être nommés au minimum de la classe, à \$1,100 chacun, ce qui fera \$2,200.

M. HOLTON : Quels sont les devoirs qui seront remplis par ces officiers.

M. McLELAN : Ils devront s'occuper de l'examen des mines. Je crois que l'un d'eux est actuellement dans l'est et l'autre dans la région du lac Supérieur. Ils doivent s'occuper spécialement des mines.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quels sont ceux qui doivent être nommés ?

M. McLELAN : M. Coste et M. Ingall.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre faisant fonctions de ministre des finances peut-il me dire si ces messieurs ont reçu une instruction spéciale qui les rende compétents à occuper cette charge ?

M. BOWELL : M. Coste a suivi les cours des écoles des mines en Europe.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est ce que je voulais savoir, car en Allemagne et ailleurs il y a des écoles des mines d'un ordre très élevé, et si nous devons reconnaître l'importance de faire ces études, il convient que les titulaires aient reçu une instruction scientifique. Lors du concours le ministre pourra probablement nous informer des aptitudes spéciales du second titulaire.

M. HOLTON : Je voudrais demander au ministre pourquoi un crédit spécial est requis pour ce service, lorsqu'il a été démontré par le comité spécial à la dernière session, d'après le témoignage du Dr Selwyn, que ce service pouvait être entrepris sans dépense additionnelle.

M. McLELAN : Je crois que ces messieurs font parti du personnel depuis un certain temps, et qu'ils ont été payés à même les dépenses contingentes. J'ai expliqué l'autre soir que l'on se proposait de réduire de \$10,000 le crédit de cette année et de voter ces \$10,000 séparément, afin de terminer les travaux de l'année dernière; mais vu la longueur de la session, on a décidé de la laisser à \$60,000. Cette année il sera réduit à \$50,000.

M. HOLTON : Mais le crédit n'a pas été diminué.

M. McLELAN : Il l'aurait été si le parlement eût été prorogé à l'époque ordinaire, et si l'aurait été que de \$50,000 cette année, au lieu de \$60,000; l'on aurait pris \$10,000 dans les estimations supplémentaires pour payer la balance de l'année dernière.

M. DAWSON : Je n'étais pas ici l'autre soir lorsqu'il y a eu un peu de discussion au sujet des études géologiques, et je désire faire quelques remarques à ce sujet. Nul plus que moi n'est disposé à tenir compte à la commission géologique

de tout ce qu'elle a fait. Ses études se sont étendues au loin de part et d'autres, et plusieurs des rapports de ses officiers sont très précieux. Sans vouloir faire de distinctions injustes, je puis dire que les explorations du Dr Bell dans les régions de la baie d'Hudson et les rapports qu'il en a faits sont d'une importance nationale. Mon homonyme, le Dr Dawson, s'est distingué par ses recherches dans la partie centrale du continent et dans la Colombie anglaise, et ses rapports très bien faits sont d'une grande valeur tant au point de vue pratique qu'au point de vue scientifique. On l'a critiqué un peu sévèrement à cause de l'attention qu'il a apportée aux coutumes, au langage et à l'histoire des tribus indiennes parmi lesquelles il a voyagé, mais je crois qu'il a bien fait de remarquer et d'enregistrer les traits caractéristiques d'une race qui disparaît rapidement, ou qui, dans tous les cas, modifie ses habitudes, et qui sera bientôt détruite grâce aux progrès de la civilisation. Ses recherches à cet égard seront, je n'en ai aucun doute, d'une grande valeur pour les savants qui cherchent à retracer l'origine et l'histoire primitive des races qui occupaient ce continent avant l'arrivée de l'homme blanc; et comme ces renseignements se trouvaient sur son passage et ne pouvaient nuire au but principal de ses études, je crois qu'il a agi sagement, et qu'il a bien fait de nous donner tout les détails qu'il a pu recueillir sur un sujet qui est par lui-même d'une grande importance.

Le professeur Macoun a, lui aussi, fait beaucoup, et ses rapports sont remplis de renseignements précieux quant aux conditions climatiques et aux productions naturelles des vastes régions qu'il a traversées. Il nous a démontré que de grandes étendues du pays, autrefois considérées comme stériles et inhospitalières, sont, sous tous les rapports, propres à la culture des plantes qui servent à la subsistance de l'homme, et nous a convaincus que notre grand héritage du nord et de l'ouest, est beaucoup plus précieux qu'on ne l'avait cru d'abord, et que l'étendue de pays qui est ou cultivable ou propre à la croissance de forêts précieuses, a les dimensions d'un continent. Mais, tout en rendant aux officiers ce qui leur est dû, tout en rendant hommage au zèle et à l'activité qu'un grand nombre d'entre eux ont déployés, je dois cependant indiquer de quelle façon quelques-uns d'entre eux permettent à leur zèle d'outrepasser leur discrétion; je veux parler de l'habitude qu'ils ont acquise de déprécier toutes les découvertes minières qui ont été faites autrement que par des études géologiques. Sous ce rapport, le digne directeur n'est pas lui-même exempt de tout blâme.

On dit d'un certain animal qu'il devient furieux à l'aspect d'un chiffon rouge, qu'il baisse les cornes et se rue contre le chiffon en beuglant, pour le lancer dans l'air ou le fouler aux pieds. A peu près semblable est l'effet que semble produire une découverte minière sur certains membres de la commission géologique. Que cette découverte ait lieu dans les formations du groupe de Québec, où l'on trouve du cuivre, ou dans les rochers doublés d'argent du lac Supérieur, ou dans les schistes aurifères du lac des Bois, elles ne reçoivent que peu d'encouragement de la part de la commission. Au contraire, il est à peu près certain que cette commission les dépréciera. Comme exemple, à l'appui de ce qui précède, il me suffira de mentionner à la Chambre un cas qui s'est présenté, il n'y a pas bien longtemps, au lac des Bois. Le Dr Bell avait fait un rapport favorable de la perspective offerte par les mines d'or de cette région, et en conséquence, des capitaux considérables furent placés dans les entreprises minières de cet endroit, en partie par des gens des États-Unis et en partie par les colons du Portage-du-Rat.

Nul doute que dans bien des cas le mode d'exploitation était d'un caractère primitif, vu que les circonstances ne permettaient rien de mieux. En 1883, les opérations attirèrent l'attention de la commission géologique, et un M. Coste y fut envoyé pour examiner et faire rapport. Si l'attention de la commission géologique eût été de ruiner et de tuer l'entreprise, elle n'aurait pu choisir un homme mieux

doné que M. Coste pour atteindre ce but. Il visita tous ou presque tous les points, mais ne put rien trouver qui fût digne de son approbation. Il trouva les mineurs luttant contre les difficultés inséparables d'une exploitation dans un pays neuf, et parla de leurs efforts sur le ton le plus méprisant qu'il put prendre. Il ne put s'empêcher d'admettre la présence de l'or, mais il prétendit qu'il se trouvait par veines si irrégulières, si étroites et si croches, qu'elles ne pouvaient être exploitées avantageusement. Avec la permission de la Chambre, je vais lire quelques extraits de son rapport, lettre K, page 14, du dernier volume publié par la commission. Parlant de la mine du Portage-du-Pin, qu'il semble avoir considérée comme l'une des meilleures du lac des Bois, il dit :

On avait commis l'immense bêtise de construire le moulin à broyer le long d'un petit ruisseau rempli d'eau le printemps, mais absolument à sec en été. Il est évident que l'endroit convenable pour le moulin était la rive du lac des Bois ; un plan incliné aurait offert une communication facile avec la mine à la tête de la baie du Portage-du-Pin. En outre, l'installation du moulin à broyer était tout à fait prématuré. La mine aurait dû être exploitée d'abord et le moulin à broyer n'aurait dû être construit que lorsque les travaux préliminaires auraient été faits et que la mine eût été en état d'être exploitée régulièrement. Mais comment voulez-vous qu'un marchand de bois ou un fermier amateur eussent pu entreprendre d'exploiter une mine sans l'assistance d'une seule personne compétente. Cependant c'est ce que l'on a essayé de faire à la mine du Portage-au-Pin, et les intéressés ne devraient pas être surpris de leur fiasco. Le puits n'avait que 43 pieds de profondeur lors de ma première visite. Cependant un moulin à broyer avec cinq pilons et deux magnifiques concentrateurs Frue avaient été construits deux mois auparavant sur le bord d'un ruisseau à sec, tout comme si les propriétaires eussent été pris de la manie de dépenser leur argent en voyant un peu d'or dans le roc. Lors de ma deuxième visite quatre semaines après, le puits était rendu à une profondeur de 60 pieds. Quatre mineurs avaient entrepris de faire l'excavation. Ils travaillaient comme ils l'entendaient, à tâtons, sans être guidés par personne. Telle était la méthode suivie pour l'exploitation de ce filon qui est cependant le plus riche de tous ceux que j'ai vu au lac des Bois.

Je pourrais en citer bien long sur un ton plus malicieux encore que le passage que je viens de lire, mais je ne retiendrai pas la Chambre maintenant. Relativement à l'extrait que je viens de lire, on remarque qu'il dit : " Ils ont commis la grande bêtise de creuser un puits au mauvais endroit." Et non content de cela, il se permet de rire du fait qu'un marchand de bois et un fermier amateur " ont essayé d'exploiter une mine." Qu'il appert que positivement à sa visite le marchand de bois et le premier amateur ont merveilleusement réussi dans l'exploitation de la mine ; qu'en 1884, ils en ont obtenu un bon rendement ; que le ruisseau qu'il disait être à sec en été a toujours eu de l'eau en abondance. Le professeur Bell, écrivant sur le même sujet dans le *Canadian Mining Review*, fait les remarques suivantes :

M. Hoffman, le chimiste consciencieux de la commission géologique, a analysé un nombre considérable d'échantillons de minéral de diverses localités près des lacs, lesquelles démontrent que les filons les plus riches sont ceux qui sont situés près de la baie de la Grosse Roche, du côté nord-est de sa partie septentrionale. Les filons des mines du Portage au Pin, *Sultana*, *Winnipeg Consolidated* et *Kwatin*, contiennent un minéral. Trois des échantillons analysés de la mine du Portage-au-Pin ont donné respectivement 12.77 onces d'or, 20.41 d'argent, 9.68 d'or, 8.92 d'argent, 9.91 d'or, et 15.37 d'argent au tonneau de 2,000 lbs. Cette mine a été exploitée régulièrement par un personnel peu nombreux durant tout l'été de 1884, et le minéral extrait, joint à ce qui avait été antérieurement extrait a suffi à donner un emploi assez constant au moulin à 5 pilons construit sur la mine, et l'eau n'a pas manqué pour l'alimenter. A l'automne un deuxième jeu à 5 pilons a été placé de façon à être mu par le même arbre de couche que le premier. La machine étant de force à actionner 10 pilons. Comme on a tenu passablement secrètes, pendant l'été dernier, presque toutes les découvertes et les exploitations minières du lac des Bois, il a été impossible de découvrir la quantité d'or extraite à la mine du Portage-au-Pin, mais on croit que cette mine aura produit de 150 à 200 onces, soit environ \$3,500 valant. En outre de l'or pur ainsi extrait, les *sulphides* ont été concentrés par deux vans *Frue* et seront exportés ou traités plus tard sur les lieux. La mine *Kwatin* est la seule autre qui ait été exploitée en 1884.

Les opérations ont été continuées pendant tout l'été par quelques hommes, et le minéral a été transporté dans des barges au moulin à broyer de la mine Argyle, sur la baie à l'Eau Claire. On dit que le résultat a été satisfaisant, mais vu le secret que l'on a observé, il a été impossible d'avoir des détails.

Bien que la quantité d'or qui a été réellement extraite au lac des Bois soit peu considérable, cependant les progrès qui ont été faits dans le but d'en faire un district minier, ont été assez importants. Nous avons été témoins des diverses phases ordinaires. D'abord la décou-

verte primitive du métal précieux, puis beaucoup de recherches vaines, accompagnées d'un grand nombre de prétendues analyses de minerais très précieux ; puis le commencement des excavations et du broiement en partie judicieux et en partie injudicieux ; puis enfin une étude géologique de la région à lien et des analyses dignes de foi et les rendements de la machine à broyer sont livrées au public, et des faits réels sont connus en nombre suffisant pour justifier l'exploitation régulière des mines. La position géologique et les relations entre les différents filons aurifères étant passablement établis, les recherches de nouvelles mines se trouvent circonscrites dans des limites assez étroites, c'est-à-dire restreintes aux diorites vert foncé près du point où elles s'unissent au granit. La principale région inexplorée serait donc située le long de cette ligne de jonction qui, sur la carte du Dr Bell, 1881, se dirige du côté sud-est à partir de l'extrémité de la baie de la Grosse Roche, vers le bras auquel le Dr Bell a donné le nom de Longue Baie, et en conséquence on pourra s'attendre à de nouvelles découvertes en arrière de la pointe à la Fille Jaune et dans les environs.

On verra par ce qui précède que le professeur Bell diffère d'opinion avec M. Coste, et dans d'autres rapports le professeur Bell a parlé très avantageusement de la région minière du lac des Bois. Mais il semble qu'il existe des jalousies au département géologique, et l'on dit que le directeur est un peu porté à déprécier ce que le Dr Bell approuve. S'il a obéi à un sentiment de cette nature lorsqu'il a envoyé M. Coste au lac des Bois, cela démontre jusqu'à quel point l'intérêt public peut être sacrifié, et comment des entreprises importantes peuvent être ruinées, dans une lutte entre savants à couteaux tirés, qui sont placés dans une position telle que leurs actions peuvent exercer une grande influence pour le bien ou pour le mal. Je puis dire de plus, en ce qui concerne M. Coste, que la façon sarcastique dont il parle des mineurs et le dédain avec lequel il traite leurs opérations sont tout à fait déplacés. Il devrait se rappeler que son propre rapport n'est pas d'une élégance tellement classique qu'il soit au dessus de toute critique, et il serait peut-être sage de sa part de se rappeler que ceux qui demeurent dans des maisons de verre ne devraient pas jeter de pierres. Si j'étais disposé à la critique, je pourrais dire, et avec raison, nonobstant les retouches probables du directeur, que son rapport n'était qu'un charabias mal digéré du commencement à la fin ; qu'en lui-même il n'équivalait à rien autre chose qu'une attaque très sottise et très injuste contre une industrie nouvelle et importante ; que sans ses relations avec la commission géologique, ce rapport n'aurait pu avoir aucune influence pour écraser cette industrie, et que l'épouvantable fatras d'expressions scientifiques dont il s'est servi n'est qu'un échantillon de la poussière soulevée par le charlatan qui cherche à cacher son incompetence et son manque de science.

Le directeur lui-même n'est pas exempt de tout blâme, car il a lui aussi dans certains cas déprécié le travail des mineurs, bien qu'il ne l'ait pas fait en termes aussi peu convenables que son subordonné, et je pourrais citer une entreprise offrant d'excellentes perspectives, dans l'exploitation des mines de cuivre de l'île Michipicoton et Mamainse, dont l'abandon a été dû en partie, dit-on, à la critique sévère qu'il a faite de la manière dont l'exploitation était conduite. Nul doute qu'il est du ressort du département géologique de s'occuper des ressources minières du pays, et je crois qu'il est dans les limites de ses attributions de découvrir et d'indiquer les localités où l'on peut exploiter des mines avec avantage ; mais sans un personnel de mineurs pratiques, c'est certainement faire preuve de beaucoup d'impertinence de la part de ses officiers que de critiquer et de condamner les systèmes et les modes d'exploitation au sujet desquels ils ne peuvent avoir aucune expérience, et au sujet desquels ils ne peuvent, après tout, n'être que de simples amateurs. Qu'ils trouvent de nouvelles mines et de nouvelles régions minières s'ils le peuvent ; mais quant à l'exploitation pratique, ils devraient laisser cela à ceux qui en font une profession et qui s'y entendent. Les opérations dont j'ai parlé jusqu'ici se bornent au district que j'ai l'honneur de représenter ; mais l'influence d'une étude géologique se fait sentir au loin. Je crois que je pourrais démontrer de quelle façon on pourrait améliorer un système aussi dispendieux, et je

crois certainement qu'il est nécessaire de faire quelques changements pour rétablir l'harmonie dans le personnel. Nul doute que le directeur est animé de bonnes intentions, mais soit qu'il ait une réunion de subordonnés difficiles à gouverner, ou que cela dépende de son humeur, les choses ne marchent pas bien.

Nous avons vu, à la dernière session, lorsque le comité était à faire une enquête, que nous avons un pays dont n'importe quelle nation pourrait être fière. Le docteur Hunt, depuis longtemps attaché à la commission, jouit d'une réputation universelle comme géologue et minéralogiste, et nous avons en outre le professeur Chapman, de l'université de Toronto, qui n'est guère moins distingué que le docteur Hunt. Il n'y a certainement pas manqué d'éléments nécessaires pour former un excellent personnel de géologues, vu que nous avons déjà dans ce personnel des hommes aussi compétents que le docteur Dawson, le docteur Bell et le professeur Macoun. Ce que j'ai de pis à dire de la commission géologique, est qu'elle semble avoir une tendance héréditaire et chronique à jeter de l'eau froide sur toute les entreprises minières. Plusieurs découvertes importantes ont été faites récemment un peu à l'intérieur des terres près du lac Supérieur, pas bien loin de la frontière des Etats-Unis. Les veines minérales, de notre côté, ont leur contre-partie dans le Minnesota, et le peuple de cet Etat a déjà dépensé \$6,000,000 pour construire des chemins de fer destinés à développer leur régions minières. Il peut se faire qu'ils aillent un peu trop vite, car ils ont un géologue qui leur dit : En avant; exploitez les mines; elles contiennent des richesses immenses; mais rappelez-vous qu'il y aura bien des déceptions, aussi bien que des récompenses pour ceux qui placeront leurs capitaux dans ces entreprises; mais ceux qui perdent auront la satisfaction qu'ils auront contribué à développer et à peupler une nouvelle région; qu'ils auront contribué à caser des colons heureux et des champs aux épis ondoyants là où la sombre forêt projetait aujourd'hui son ombre; allez de l'avant quand même.

Comme contraste à ce qui précède je puis dire à la Chambre que nos grands géologues ne donnent jamais un mot d'encouragement, et il m'a semblé que l'on pourrait entamer des négociations avec l'Etat du Minnesota pour faire un échange de géologues. Je regretterais beaucoup, naturellement, de perdre notre distingué directeur, mais les préférences personnelles doivent céder le pas aux exigences publiques, et il est possible qu'après un certain temps nous pourrions le faire revenir. Le peuple du Minnesota verrait bientôt imposer une restriction salutaire à leur ardeur, beaucoup d'eau froide jetée sur leurs entreprises minières, et la stagnation générale prédominant; et lorsque tout cela serait arrivé, nous pourrions peut-être sans éprouver beaucoup d'opposition de la part des habitants du Minnesota, avoir la permission de ramener dans nos foyers notre savant éminent.

Département des sauvages—Augmentations des salaires, arrrages de salaires, etc. \$752.05

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pourquoi ces augmentations? *Prima facie* elles semblent être sujettes à objection, et une déviation des règlements ordinaires de promotion dans le service civil.

M. BOWELL: Il arrive souvent, lorsque nous faisons des nominations en vertu de la loi du service civil, qu'il est nécessaire de payer plus que le salaire minimum de \$400; pour deux raisons; si les aspirants passent un examen sur des matières facultatives, ils ont droit suivant la loi à \$50 pour chaque matière supplémentaire. Puis s'ils ont des aptitudes spéciales sur des matières techniques, nous pouvons les nommer à un salaire variant de \$400 à \$1,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ces employés n'ont-ils que \$400?

M. BOWELL: Quelques-uns d'entre eux. M. Bray est assistant-arpenteur, et son emploi est d'une nature technique. C'est un excellent officier, et ses appointements ne sont actuellement que de \$800. On se propose de lui accorder une somme additionnelle de \$150, à cause des connaissances techniques qu'il possède et qui ont spécialement rapport à la besogne qu'il est appelé à expédier. M. Orr, qui est un avocat et commis de troisième classe, ne reçoit que \$450, somme qui est considérée insuffisante en vue des services rendus par lui au département des terres. En conséquence, on recommande qu'il lui soit donné une somme supplémentaire de \$150. M. Kempt est un commis de troisième classe, qui reçoit \$450 par an. C'est un homme très soigneux et très industriel, et on recommande qu'il reçoive une augmentation de \$150, à cause de la besogne responsable qu'il expédie dans le département des terres. Mlle Yielding est commis de troisième classe, et ses devoirs sont onéreux et augmentent constamment. Elle est dans le département des sauvages, et l'on recommande qu'une augmentation de \$50 lui soit accordée.

Pour pouvoir au paiement de certains commis dans les départements du secrétaire d'Etat, des finances, de la marine, des postes et des affaires des sauvages, de \$50 pour chacune des matières sur lesquelles ils ont été reconnus compétents..... \$1,300

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelles sont ces matières? Prenez par exemple le cas de M. Labelle, du département du secrétaire d'Etat, qui a passé l'examen sur quatre matières.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crois qu'il y a en tout quatre ou cinq matières facultatives. Par exemple, il y a l'écriture, genre précis, la sténographie, la traduction dans la langue de l'aspirant, l'écriture à la mécanique. Je crois qu'il y en a une autre dont je ne me rappelle pas dans le moment.

Administration de la justice..... \$20,150

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je vois ici un article pour divers, y compris les territoires du Nord-Ouest, \$20,000. Je suppose que ceci a rapport aux procès des prisonniers aux Nord-Ouest.

M. BOWELL: Je me suis informé au ministre de la justice avant le dîner, et il m'a dit que ce crédit avait pour but de couvrir les dépenses relatives aux procès qui ont résulté des difficultés récentes. Il croit qu'au moins ce montant sera requis, ou que des dépenses très considérables devront être faites pour avoir des témoins et pour d'autres questions relatives aux procès.

M. BLAKE: L'honorable ministre a-t-il quelques détails sur lesquels cette somme considérable de \$20,000 est basée.

M. BOWELL: Je n'ai pas de détails, et je ne crois pas que le ministre de la justice puisse donner des détails pour le moment. Je me suis informé à lui, il y a deux heures, et c'est la réponse que j'ai reçue.

M. BLAKE: L'honorable ministre peut-il dire quelle est la distance de la localité générale où ces prisonniers demeurent, de l'endroit où leur procès doit avoir lieu.

M. BOWELL: Non, je ne puis le dire et je ne puis dire non plus à l'honorable député de quelle distance un grand nombre de témoins devront être amenés.

M. BLAKE: Je ne critique pas maintenant le choix de l'endroit fixé pour ces procès, car je n'ai pas assez de renseignements pour le faire, mais il me semble que cela se trouve à une distance assez considérable de l'endroit où les troubles ont éclaté, de la résidence des accusés, et probablement de la résidence d'un grand nombre des témoins. Le principe général de notre droit en matière criminel a toujours été et est, en Angleterre, pour d'excellentes raisons qui s'expliquent d'elles-mêmes, que le procès ait lieu le plus

tôt possible et le plus près possible de l'endroit où l'offense a été commise. Je ne dis pas que l'endroit choisi pour ce procès n'est pas l'endroit convenable; il peut se faire qu'il le soit, mais une déviation si considérable de la règle ordinaire entraînera naturellement beaucoup de dépenses additionnelles de la part de la Couronne et des prisonniers, pour l'assignation des témoins, et en conséquence, j'aurais supposé que le département de la justice aurait pris ces faits en considération et qu'il aurait fourni au ministre chargé de faire adopter l'estimation plus de détails qu'il semble lui en avoir fournis.

M. BOWELL: On m'informe que la distance de Batoche à Régina est entre 280 et 290 milles, et on m'informe aussi qu'il n'y a pas de prisons ou d'endroits où les prisonniers auraient pu être convenablement protégés dans les environs du théâtre des troubles, pas même à Prince-Albert. On les a amenés à Régina, qui était considéré comme l'endroit le plus sûr et le meilleur et où il y avait le moins d'excitation, et l'on a cru que l'on pourrait avoir là un procès meilleur et plus juste que dans l'endroit où les troubles ont éclaté.

Transport des prisonniers du pénitencier de Dorchester à celui de Kingston..... \$ 750

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A quelle catégorie appartiennent ces prisonniers?

M. BOWELL: Je crois que l'on se propose de transporter tous les prisonniers de Dorchester au pénitencier de Kingston.

Pour faire face aux dépenses relatives à la gale des moutons..... \$ 8,000

M. SCRIVER: Je voudrais demander au ministre de l'agriculture si ce montant doit être dépensé dans la province de Québec?

M. POPE: Il n'y a pas de gale de moutons ailleurs que je sache. Je ne sais pas combien nous dépenserons.

M. SCRIVER: Si j'en crois les renseignements que j'ai reçus, la maladie a été virtuellement extirpée des comtés où elle existe. Le ministre a-t-il reçu récemment des renseignements à l'effet contraire?

M. POPE: J'ai des renseignements à l'effet qu'il y a encore du travail à faire dans ce sens, mais que la majeure partie des moutons qui ont eu la maladie ont été abattus.

M. BLAKE: Ceci est pour le travail à venir. Si la majeure partie du travail a été faite, et que l'honorable ministre veuille avoir \$8,000 pour le peu qui reste à faire, nous dirait-il combien il a dépensé pour faire la majeure partie de la besogne?

M. POPE: Dix mille dollars.

M. BLAKE: Alors il croit qu'il n'y a qu'un peu plus de la moitié du travail de fait.

M. POPE: Je crois qu'il y en a plus que cela.

Pour une compagnie d'infanterie à cheval, 75 hommes, à Winnipeg..... \$80,000

M. CARON: Il y a une erreur dans le nombre d'hommes. Le nombre devrait être de 100 au lieu de 75.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Même dans ce cas, je présume que l'honorable député s'est assuré avec soin du coût de chaque cavalier. Ce crédit paraît beaucoup plus considérable en proportion que le crédit demandé pour la police à cheval. On n'a demandé que \$250,000 pour 500 hommes, tandis que pour 100 hommes l'honorable ministre demande \$80,000, et il y a des articles pour salaires, équipement et uniformes à part cela. Je ne dis pas que le montant soit trop élevé. Je sais que l'entretien d'un cavalier coûte très cher au Nord-Ouest; mais il me semble que si c'est là une proportion raisonnable pour 100 hommes, l'esti-

M. BLAKE

tion de \$250,000 pour 500 hommes sera probablement loin d'être suffisante.

M. CARON: L'estimation a été basée sur les meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer. L'honorable député se rappellera que sur les 100 hommes notre intention est d'en avoir 50 qui seront à cheval. Le harnachement et l'équipement de cette compagnie à cheval s'applique à 100 hommes. L'an prochain, l'estimation sera moins considérable que cette année, mais autant que nous avons pu nous en assurer, je crois que les \$80,000 couvriront les dépenses que nous serons appelés à faire dans le but d'organiser et d'entretenir cette compagnie.

M. BLAKE: Donnez-nous quelques détails.

M. CARON: Un lieutenant-colonel, à \$5.25 par jour; deux capitaines, un adjudant, six lieutenants; deux capitaines, à \$3 par jour, \$2,190 par année; un adjudant, à \$3, \$1,095; 4 lieutenants, à \$2, \$4,500; un chirurgien, \$1,095; un vétérinaire à \$2.50 par jour, \$912.50; deux sergents instructeurs, \$930; six sergents, \$72; huit caporaux, \$2,044; 100 soldats, \$17,345; rations, \$27,400; fourrage pour chevaux, \$27,400; lumière et combustible, \$140; habillements, \$5,000; dépenses contingentes, \$9,000. L'honorable député se rappellera que ce sera non seulement un corps permanent mais aussi une école d'instruction, et qu'il nous faut pourvoir aux hommes et aux officiers qui viendront suivre les cours. Les honorables députés comprendront qu'un corps de troupes à cheval coûte beaucoup plus cher que n'importe quelle arme qui puisse être organisée, et j'ai cru que, pour les fins de l'école, il serait suffisant de monter la moitié du corps, de sorte que la moitié de l'effectif pourra faire l'exercice à cheval une journée et le reste un autre jour. Si le gouvernement l'exigeait en aucun temps, un certain nombre de chevaux pourraient être achetés pour équiper tout l'effectif. En achetant des chevaux pour la moitié de la compagnie seulement, nous réduirons les dépenses d'un montant très considérable.

Pour casernes à London..... \$25,000

M. CARON: Je n'ai pas pourvu à aucune paie pour l'école de London cette année, vu que je considère que jusqu'à ce que les casernes soient prêtes à recevoir l'école, il n'est pas nécessaire de pourvoir à l'équipement et à la paie des officiers et des hommes. Le total du coût estimé est d'environ \$50,000 ou \$55,000, mais je considère qu'il suffira de construire une petite partie des casernes pour le moment. Lorsqu'elles seront terminées les casernes auront coûté de \$55,000 à \$60,000.

M. BLAKE: Où sont-elles situées?

M. CARON: Il y a maintenant devant le département une proposition du conseil municipal de London, proposant un échange de propriété. Le gouvernement possède à London une propriété qui lui a été cédée par le gouvernement impérial, et le conseil propose de l'échanger pour une autre propriété qui lui est de beaucoup supérieure pour les fins que nous nous proposons, savoir, la propriété actuellement occupée comme terrain d'exposition. Nous avons là plus d'espace pour les casernes, et nous avons l'espace nécessaire pour le tir à la carabine. Quoi qu'il en soit ce point n'est pas encore réglé.

M. VAIL: Je crois que la propriété du gouvernement occupe une situation centrale et est d'une grande valeur. Il y a un très bon bâtiment y érigé; une bonne salle d'exercices et un arsenal; et je ne vois pas à London de propriété qui puisse nous être donnée en échange sans que nous y perdions. C'est certainement une propriété de valeur, et j'espère que le ministre de la milice verra à ce qu'il en reçoive toute la valeur.

M. CARON: L'honorable député comprendra que la propriété que nous avons maintenant n'est que de 7 acres et

que nous recevrons 17 acres en échange, sans compter que nous aurons l'espace pour le tir à la carabine, ce qui est indispensable pour une école d'infanterie, comme celle que nous voulons établir à London. L'échange n'est pas encore terminé, et tout ce qui le concerne sera soumis à la Chambre. Je suis convaincu que si l'échange a lieu, ce sera à l'avantage du département; autrement nous n'aurions aucun intérêt à échanger la propriété que nous avons maintenant pour une autre qui ne serait pas aussi avantageuse.

M. BLAKE : La corporation de London propose-t-elle cet échange dans le but de faire un parc de cette propriété, ou pour des fins publiques, ou se propose-t-on de la diviser en lots à bâtir ?

M. CARON : Non. La salle d'exercice devra rester debout et servir aux exercices des corps locaux; je suis informé que la propriété doit être utilisée comme jardin public.

M. BLAKE : J'ai entendu dire que la ville voulait faire une bonne spéculation avec cette affaire et en vendre une partie en emplacements de ville. Si tel est le cas, je crois que le gouvernement ferait aussi bien de vendre les lots lui-même que de les laisser vendre à la ville. Naturellement, si la propriété doit être affectée à des fins publiques c'est tout à fait différent, surtout si cela doit être spécifié dans l'acte de vente. L'honorable ministre dit que cela sera avantageux pour le département. Je suis peiné de voir qu'il ait l'intention de profiter de l'inexpérience de la ville de London, et je dois en appeler à son honorable collègue (**M. Carling**) pour qu'il voie à ce que le ministre de la milice n'en impose pas à la ville.

M. CARLING : D'après ce que je connais de la ville, je suis certain que l'arrangement sera avantageux pour les deux parties.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Doit-on disposer en quelque manière du terrain, ou doit-on le réserver pour des fins publiques ?

M. CARLING : Je comprends que c'est un échange honnête et que la ville fera ce qui est juste. Je connais passablement la valeur de la propriété du gouvernement. Mon honorable ami de Digby (**M. Vail**) semble être sous l'impression que cette propriété est la même que les terres qui appartenaient à l'artillerie lorsqu'il était ministre de la milice, mais la majeure partie de ces terres ont été mises à part pour les écoles. Je suis certain que dans cet échange le gouvernement reçoit toute la valeur de sa propriété.

M. VAIL : Ce que nous avons donné pour les écoles publiques n'était qu'une petite partie du terrain sur un coin de la propriété. Ce devra être une perte pour le département de la milice que de déménager, à cause de la valeur des bâtiments sur cette propriété.

M. CARON : Le chef de l'opposition, avec sa courtoisie habituelle, a exprimé l'espoir que mon collègue verrait à ce qu'on n'en impose pas à la ville de London au sujet de cette question. Je sais très bien que l'espoir qu'il a exprimé se réalisera et que mon honorable ami et collègue verra à ce que je ne profite pas de l'inexpérience de la ville de London. L'honorable député de Digby (**M. Vail**) sait que nous conservons la salle d'exercice sur la propriété appartenant actuellement au département de la milice, pour l'usage des miliciens, en dehors de la nouvelle organisation que nous travaillons à établir, et qu'il est très important que nous ayons une salle d'exercice pour l'effectif local. La question de l'échange a été soumise aux conseillers militaires du département, qui ont fait rapport; et tenant compte de la nouvelle organisation, je crois que l'échange, s'il a lieu, sera satisfaisant. Nous recevons un terrain beaucoup plus vaste que celui que nous livrons, lequel est trop petit pour notre école, et la question était de savoir si nous échangerions ou si nous achèterions du terrain ailleurs. Lorsque les documents seront soumis, je crois que les honorables députés

verront qu'il n'y a aucune tentative d'en imposer à la municipalité de London, tandis que cet échange fera l'affaire du département de la milice.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je remarque que le ministre se propose de nommer environ dix officiers à cet école. Peut-il nous dire maintenant si c'est l'intention du gouvernement de choisir ces officiers parmi ceux qui ont été en service actif sur la frontière? Il me semble que ce serait là un moyen de reconnaître les services d'hommes qui ont rempli leurs devoirs pendant la dernière insurrection.

M. CARON : Le commandant de l'école a déjà été nommé par arrêté du conseil. Le colonel Taylor a été nommé. Il a beaucoup d'expérience, et c'est l'un de nos meilleurs officiers. En dehors de cette nomination, mon intention est de choisir chacun des officiers soit parmi ceux qui sont allés à la frontière ou parmi les cadets.

Cases—casernes, Colombie anglaise..... \$10,000.

M. CARON : Nous avons l'intention d'organiser la batterie C dans la Colombie anglaise, et nous y avons pourvu pendant les deux dernières sessions. Vu la nature du climat de ce pays, on pense que les huttes ou cases qui seront requises pour notre école d'artillerie, batterie C, pourront être construites pour la somme de \$10,000, somme qui figure dans les estimations.

Au chemin de fer de la ligne directe de la Nouvelle-Ecosse, pour régler les réclamations non payées des sous-entrepreneurs et autres, pour main-d'œuvre et bois, etc, employés dans la construction du dit chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, et pour acheter leurs droits dans le dit chemin de fer et les dites réclamations, cette dépense devant être décrétee par un arrêté du conseil et constituer une première hypothèque sur la subvention au dit chemin de fer autorisée par le chap. 14 de l'acte fédéral de 1882..... \$125,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'aimerais savoir si cela suffit à faire le bonheur du député de Pictou, ce qui, je le prétends, est l'objet principal de ce crédit.

M. POPE : Je serais porté à croire que cela tend beaucoup dans ce sens. Beaucoup de travaux ont été faits sur ce chemin, et les gens ont beaucoup souffert pendant longtemps de ce qu'ils ne pouvaient pas recevoir leurs gages. Le but de ce crédit est de les payer et d'imputer la chose sur les subsides. Les travaux qui ont été faits sont plus considérables que ce que représente cette somme.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle espèce de travaux ?

M. POPE : Le terrassement, la maçonnerie et tous travaux de ce genre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que ce ne sont pas, en grande partie, des travaux qui, après avoir été exposés aux intempéries des saisons, ont été détériorés et exigeront qu'on les construise de nouveau ?

M. POPE : Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Des habitants de ce comté mont informé que les travaux étaient d'une nature telle, qu'après avoir été exposés aux intempéries des saisons, ils étaient devenus d'une valeur peu appréciable.

M. McDOUGALD (Pictou) : L'honorable député de Pictou n'est pas aussi intéressé dans cette affaire que l'honorable député de la gauche a été porté à le croire, et une faible partie des travaux a été faite dans le comté de Pictou. En 1882, une subvention de \$3,200 par mille a été accordée à ce chemin de fer, depuis Oxford jusqu'à New-Glasgow; un contrat a été passé dans le cours de l'été de cette année-là, pour la construction des travaux, lesquels devaient être terminés le 1er juillet 1884. La subvention devait être payée pour chaque section de 10 milles; cette partie des travaux

qui ont été faits en 1883 a été régulièrement payée. On m'informe que les travaux exécutés par les entrepreneurs sont très forts. Les ponts sont construits en pierre et les terrassements sont si forts qu'il n'y a eu que très peu de détérioration. Néanmoins, les travaux faits après 1883 ont été poussés vigoureusement pendant environ deux mois, mais, jusqu'aujourd'hui, aucun paiement n'a été fait pour ces travaux. La valeur des travaux exécutés est plus du double du montant de ce crédit, et je suis convaincu, d'après les recherches que j'ai faites, que la somme représentant la valeur s'élèvera à près de \$300,000. Naturellement, il est absolument impossible de défendre les actes de la compagnie, et il n'est que juste et raisonnable, je pense, que ce crédit soit voté aujourd'hui. Le paiement de cet argent ne peut donner lieu à aucune perte, car le chemin ne peut pas être construit sans une subvention, et ce montant peut être déduit de toute somme qui pourrait être payée à des particuliers qui entreprendraient les travaux.

M. VAIL: Est-ce qu'on n'a pas fait, récemment, des arrangements pour compléter le chemin ?

M. POPE: Pas encore.

M. BLAKE: Il y a quelque temps, les journaux ont dit que de nouvelles propositions avaient été faites par la compagnie, dans laquelle le Dr Norman Green et M. Wiman sont intéressés, propositions que l'on avait faites au gouvernement et dont le but était de conclure un arrangement par lequel une institution financière de France, je pense, devait avancer les fonds pour couvrir les obligations du gouvernement. Est-ce qu'il se fait aujourd'hui des négociations de ce genre.

M. POPE: Certain capitaliste français—je n'aime pas à mentionner son nom—a fait une proposition. Je pense qu'il a fait une proposition en m'écrivant qu'il pourrait prélever les fonds, et je pense qu'il cherche aujourd'hui à les prélever. La dernière fois qu'il m'écrivit, il pensait qu'il serait prêt vers le 1er d'août.

M. BLAKE: Quel est le montant de la subvention accordée à la compagnie ?

M. POPE: \$3,200 par mille, pour 90 milles.

M. BLAKE: On propose aujourd'hui de payer \$125,000 en à compte ?

M. POPE: J'ai oublié de dire qu'après l'année prochaine, il y aura une nouvelle subvention, ce qui portera le tout à environ \$14,000 par année, et nous diviserons cela en deux parts.

M. BLAKE: Vous voulez dire quant à la première moitié, non pour le tout ?

M. POPE: Pour le tout. La somme sera divisée entre la première partie et l'autre partie de la ligne.

M. BLAKE: On propose, alors, de diviser cette subvention en deux parts, une pour chaque partie ?

M. POPE: Elle a été donnée pour tout le chemin. On ne se propose pas de la diviser, mais on pourrait en appliquer une partie. La proportion serait celle de 14 à 60.

M. BLAKE: Nous savons que ce n'est pas le parcours qui est important dans cette affaire. Quelques milles coûtent plus que d'autres, et certains milles valent moins que d'autres lorsqu'ils sont construits. Je vois par le *Mail* d'hier que :

On a reçu aujourd'hui de Paris la nouvelle de l'heureux résultat des négociations qui ont eu lieu avec la banque Descompte et une autre grande institution financière ; tout le capital nécessaire à l'achèvement du chemin de fer de la ligne directe de la Nouvelle-Ecosse a été souscrit. On dit que la ligne doit être partiellement construite depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à New Glasgow, où elle joint le prolongement Est déjà complété jusqu'à Ganso ; de là, elle traverse le Cap-Breton jusqu'à Louisbourg. De nouveaux travaux sont nécessaires pour l'achèvement desquels et pour l'achèvement d'autres parties non complétées, de nouveaux capitaux sont immédiatement dispo-

M. McDougald (Pictou)

nibles. Les négociations ont été conduites par le comte d'Hauterive et M. Camper, au nom de Marvin Green, Erastus Wiman et autres.

L'honorable ministre a-t-il reçu des communications au sujet du résultat de ces négociations ?

M. POPE: Non.

M. VAIL: Bien que je sois heureux de voir ce crédit dans les estimations, je regrette que le gouvernement ne soit pas en état de dire s'il a fait des arrangements pour l'achèvement de ce chemin. Je pense que ceux auxquels il est dû de l'argent, ont été traités rigoureusement. C'est une raison qui devrait nous porter, avant d'accorder des subventions à des compagnies de chemin de fer, à nous convaincre qu'elles sont capables de compléter les travaux ; c'est une autre preuve que des chemins de fer ne devraient pas être commencés et abandonnés, car plus tard, on demande au gouvernement de compléter les travaux.

Il y a deux ans, je fis comprendre au ministre des chemins de fer du jour que je doutais que cette compagnie fût capable d'exécuter les contrats que l'on proposait de faire pour les subventions alors demandées, et le ministre des chemins de fer a alors dit qu'il avait attentivement examiné la question et qu'il était convaincu que la compagnie avait les moyens de compléter les travaux. Il a parlé de M. Green comme d'un homme très riche, et il était parfaitement convaincu que tout contrat dans lequel cet homme était intéressé serait exécuté sans aucun inconvénient. Le résultat a été que les travaux sont restés inachevés pendant près de deux ans, et les pauvres hommes qui ont travaillé à ce chemin et qui ont fourni les matériaux pour la construction n'ont pas été payés ; enfin, le gouvernement est venu à leur secours, et cela, sans qu'il y eût d'espérance sérieuse que le chemin serait jamais complété ou qu'il serait complété dans un délai raisonnable. Je regrette d'apprendre que l'arrangement ne soit pas plus complet, car j'espérais, d'après les déclarations que j'ai vues dans les journaux, que le gouvernement serait en état d'apprendre à la Chambre qu'il avait fait les arrangements nécessaires pour achever l'achèvement des travaux.

M. WELDON: Cela comprend-il les montants dus aux ingénieurs du chemin, lesquels, je pense, ont des réclamations aussi élevées que les sous-entrepreneurs ?

M. POPE: Je ne le sais pas.

M. BLAKE: La législature locale de la Nouvelle-Ecosse, je pense, a adopté certaine législation autorisant cette compagnie à disposer de ses intérêts dans ses travaux. Se propose-t-on de prendre une cession quelconque des réclamations de la compagnie ?

M. POPE: Je ne sache pas que l'on ait l'intention de faire des arrangements dans ce but. Nous nous sommes proposés de venir au secours de ceux qui ont fait les travaux et qui n'ont jamais été payés. J'aurais dû penser qu'un homme de la position du Dr Green eût été capable de prélever les fonds. J'ai toujours prétendu que l'on devait payer ceux qui ont fait les travaux avant toute autre chose.

M. BLAKE: J'admets parfaitement que ceux qui ont exécuté les travaux doivent être payés et qu'ils ont une réclamation équitable contre le gouvernement fédéral, vu les représentations faites en parlement au sujet de la solvabilité de la compagnie et de ses moyens de continuer les travaux. Vu les énoncés faits par le prédécesseur de l'honorable ministre et le certificat de la nature de celui que le ministre des chemins de fer a donné publiquement à ces messieurs, je ne suis pas surpris que la population de sa province considère la compagnie d'après le certificat de l'honorable ministre, et que son successeur se croit obligé de faire honneur à ce certificat donné par un collègue qui occupait alors la position que l'honorable monsieur occupe aujourd'hui. Le pays n'est pas tenu de donner suite à l'énoncé de l'ancien ministre. L'honorable

député se croit obligé de s'efforcer de faire valoir les pertes. Il y a cependant un autre moyen par lequel on pourrait les faire valoir. La compagnie a fait un contrat avec une corporation mystérieuse, connue sous le nom de compagnie de construction de l'Amérique du Nord, laquelle n'était pas satisfaite d'offrir de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais a aussi voulu opérer dans la partie est de la Confédération; et elle a fait un contrat pour la construction de la ligne directe. Cette société est responsable, dans le principe, de cet insuccès; je pense qu'il y avait un certain colonel Snow intéressé dans l'entreprise et la compagnie contractante, dont le centre d'opérations est à Watertown, N. J., est autorisée à opérer dans tous les Etats-Unis et le Canada. La compagnie a beaucoup fait pour la construction de chemin de fer Canadien du Pacifique et a réussi à obtenir de cette corporation la somme de \$300,000 en argent, laquelle somme, d'après un document déposé hier sur le bureau de la Chambre par l'honorable ministre, a été réduite d'environ \$150,000, ce qui a laissé environ \$450,000. L'honorable ministre a-t-il constaté quelque chose au sujet de cette corporation mystérieuse? A-t-il fait des recherches au sujet de sa solvabilité et de ses moyens de remplir ses obligations et de continuer les travaux?

M. McLELAN: L'honorable monsieur admettra qu'à l'époque où le ministre des chemins de fer a parlé de la compagnie, ses promoteurs étaient des hommes dont les moyens étaient suffisants pour porter le ministre à croire que le contrat serait exécuté de bonne foi. Des circonstances qu'il a été impossible de contrôler ont changé l'état de choses. Quelques-uns des principaux hommes de la compagnie ont placé, je crois, dans l'entreprise, des sommes considérables prises sur leur fortune personnelle. Je pense que le Dr Marvin Green y a placé \$100,000 ou \$150,000 de ses propres capitaux; je sais que c'était plus de \$100,000 en argent. Il avait toute raison de croire que lui et ceux qui étaient avec lui pourraient mettre l'entreprise sur le marché monétaire de New-York et prélever des fonds suffisants pour la mener à bonne fin. Quant à la législation locale qui a eu lieu, la compagnie a cédé à des syndics, pour le bénéfice des sous-entrepreneurs, tous ses droits dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. VAIL: Quand le gouvernement prendra-t-il le chemin, dans le cas où il ne serait pas complété?

M. McLELAN: Je pense qu'il y a encore un délai de deux ans.

M. McDOUGALD (Pictou): Relativement à ce que l'on a dit au sujet des noms de ces deux compagnies, je crois que bien que ces noms soient semblables, les compagnies sont tout à fait différentes. Dans l'autre cas, c'était la "North American Contracting Company;" dans le cas présent, c'est la "North American Construction Company." Je ne sais pas quels sont les actionnaires, mais je crois que M. Sydney Green est le président, et les actionnaires sont les mêmes que pour la compagnie de la ligne directe—quatre ou cinq capitalistes de New-York. Le contrat de la compagnie devait être complètement exécuté le 31 décembre 1883, mais la charte est pour trois ans.

M. WELDON: Ce crédit est-il destiné à payer seulement les ouvriers, ou les autres sont-ils compris?

M. POPE: Le but est de payer les ouvriers, ceux qui ont réellement fait des travaux.

M. BLAKE: D'après le crédit même, c'est pour régler les réclamations non payées des sous-entrepreneurs et autres pour travaux et matériaux, etc.; ainsi c'est beaucoup plus que le paiement des ouvriers, car vous payez aux entrepreneurs les montants qu'ils ont pu payer pour main-d'œuvre et matériaux.

M. le PRÉSIDENT: Le mot "matériaux" a été retranché et remplacé par le mot "pension."

M. BLAKE: Je ne pense pas que l'on puisse faire un semblable changement sans une motion au comité.

M. le PRÉSIDENT: Il a été retranché à la demande du ministre.

M. WOODWORTH: L'honorable député de Digby trouve étrange que l'on permette à cette compagnie de conclure un contrat avec le gouvernement, et qu'elle n'ait pas exécuté ce contrat. On serait porté à croire que l'honorable député n'a jamais entendu parler de compagnies qui manquent d'exécuter des contrats conclus avec le gouvernement. L'honorable député sait que lorsqu'il était responsable de la législation de la législature de la Nouvelle-Ecosse, une compagnie de cette province est venue dans les comtés de l'ouest, et a obtenu \$3,000 par mille, outre le terrain, pour 80 milles. Ils ont eu l'emplacement du chemin, le remblai, etc., avant de commencer la construction des travaux; ils n'ont jamais complété le chemin, et l'ont laissé dans un état où jamais un chemin de fer n'a été laissé dans ce pays. Tout le monde sait que lorsque la compagnie dont on s'occupe maintenant a manqué de payer les ouvriers, lorsque les actions du chemin de fer ont été tellement dépréciées aux Etats-Unis qu'il était presque impossible d'obtenir un dollar, cet homme a placé dans les travaux sa fortune personnelle, laquelle avait aussi été réduite par les actions du chemin de fer; sans cela le chemin n'aurait jamais été continué. De sorte que ce doit être de l'indignation feinte de la part de l'honorable député de Digby, ou bien la mémoire lui fait complètement défaut.

M. VAIL: Je pense que ma mémoire est un peu meilleure que celle de l'honorable député. D'abord, je n'ai pas passé la législation; je n'ai pas non plus contracté l'engagement de donner plus de \$6,000 par mille à cette compagnie; en second lieu, j'ai quitté le gouvernement local et je suis venu ici quand il n'y avait pas encore trois mois que la compagnie avait commencé les travaux. Je n'en ai rien su ensuite, et je ne me suis mêlé en rien dans les arrangements qui ont été faits subséquemment; partant, je n'en ai pas été responsable. Si j'avais continué à faire partie du gouvernement, la compagnie n'aurait pas reçu un dollar de plus que ce qu'elle avait le droit de recevoir en vertu de la loi, et le chemin aurait été complété.

M. WOODWORTH: C'est simplement le cas du manteau d'Elie tombant sur Elisée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ce qui nous concerne, c'est le paiement de cette somme considérable à certaines personnes de la Nouvelle-Ecosse. Le précédent semble excessivement mauvais, et tout paraît porter à croire que c'est un arrangement fait pour être agréable à quelques partisans du gouvernement.

M. WOODWORTH: Pourquoi ne leur serait-on pas agréable?

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pas au dépens de cette somme considérable d'argent. Je puis dire que la chose est strictement conforme à tous les autres actes se rattachant à des chemins de fer qui ont été conduits de cette manière pendant les trois ou quatre dernières années.

M. WOODWORTH: Vous êtes ici depuis six mois, et cependant, vous n'êtes pas agréable.

M. BLAKE: Nous aimerions savoir ce que doit comporter le crédit.

M. POPP: J'ai proposé que le mot "matériaux" fût retranché et remplacé par le mot "pension," et que le mot "construisant" fût remplacé par les mots "dans la construction de."

M. PAINT: Je doute que le mot "matériaux" puisse être retranché, car quelques-uns de ces matériaux ont été obtenus de plusieurs des hommes qui demeurent le long de la ligne.

M. VAIL: Je partage l'opinion de l'honorable député de Richmond; je pense que les matériaux devraient être payés comme d'autres approvisionnements.

M. BLAKE: L'honorable ministre nous dira peut être pourquoi le mot "matériaux" a été d'abord inséré et pourquoi l'on a omis le mot "pension"; et pourquoi l'on retranche maintenant le mot "matériaux" pour le remplacer par le mot "pension."

M. POPE: C'était un oubli, et maintenant, les choses sont comme je le voulais. Je me proposais d'agir dans ce cas comme dans tout contrat de cette nature, le but étant de secourir les hommes qui avaient fait les travaux.

M. McCALLUM: Je ne vois pas pourquoi l'on ferait une différence sous ce rapport; certainement, ces ouvriers doivent être payés. Pour construire un chemin de fer, vous employez des pierres, du bois et des traverses; il faut des ouvriers pour préparer ces choses, et ces ouvriers doivent être payés, tout comme ceux qui sont employés d'autres manières.

M. BLAKE: Ecoutez! écoutez! la valeur principale est la main-d'œuvre.

M. WELDON: Je comprends que le crédit tel qu'il est n'est pas seulement pour payer les hommes qui ont fait les travaux sur le chemin de fer, mais pour les sous-entrepreneurs. Ils prennent simplement leurs contrats comme spéculation. Je ne vois pas pourquoi la classe dont j'ai parlé serait laissée de côté. Quelques-uns de mes honorables amis des provinces maritimes m'ont mentionné environ six ou sept jeunes gens qui ont commencé à exercer leur profession d'ingénieurs sur ce chemin et qui auraient moins le moyen d'être privés de leur salaire que quelques-uns des journaliers. En tout cas, leurs réclamations devraient être examinées avant celles des sous-entrepreneurs.

M. VAIL: Si vous devez payer les entrepreneurs du chemin de fer, ces sous-entrepreneurs doivent à un certain nombre de gens du comté, lesquels leur ont fourni des approvisionnements, et je pense que le gouvernement est obligé de voir à ce que cet argent aille entre les mains de ceux qui y ont droit. Il devrait s'assurer du nom de ceux qui ont fourni des approvisionnements et toute autre chose, et les payer.

Pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, ainsi que le terrain qui donne sur le port, le quai, les lots de ville et toutes les autres propriétés de la compagnie..... \$85,000 00

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Qu'est-ce que cela?

M. POPE: C'est un chemin de fer d'environ trois milles de long. C'est une propriété de valeur que, d'après le gouvernement, on ne devrait pas laisser tomber entre les mains d'une compagnie, mais qui devrait être administrée par le gouvernement, pour l'avantage de tous les chemins de fer qui peuvent s'en servir. Le quai seul, je pense, rapporte environ \$1,500 par année, et nous croyons que le gouvernement devrait posséder cette propriété, comme nous possédons des propriétés dans d'autres cités. Dans la cité de Montréal, on a constaté que la chose était très importante, et je pense que mon honorable ami, le chef de la gauche, se rappellera les difficultés que l'on a éprouvées dans la cité de Toronto et combien il aurait été préférable si le gouvernement avait été propriétaire de l'Esplanade et s'il avait permis à tous les chemins de fer d'y passer.

M. VAIL: L'honorable ministre voudra-t-il nous dire à quelle ligne se relie cet embranchement de chemin de fer?

M. POPE: Il se relie à l'Intercolonial en traversant le pont et à d'autres chemins de fer qui passent en cet endroit, et nous pensons que c'est le temps où nous devrions l'acheter.

M. VAIL: Y a-t-il quelque chemin entre l'extrémité de l'Intercolonial et cette voie?

M. PAINT

M. POPE: Je crois qu'il y en a un bout à Saint-Jean.

M. VAIL: Pourquoi le gouvernement achèterait-il un bout de chemin qui ne commence pas à l'Intercolonial ou à tout autre chemin, et aboutit à l'eau? On devrait démontrer, je pense, que ce chemin doit se relier à quelque établissement du gouvernement qui obligerait celui-ci de posséder cet embranchement particulier.

M. POPE: Nous avons constaté qu'il était de la plus haute importance, en d'autres endroits, où nous ne possédions pas un seul bout de chemin, que nous eussions la propriété où le chemin de fer devait passer. Je suis certain qu'il n'y a pas, en cette Chambre un seul homme connaissant la propriété de Toronto, qui dirait que si le gouvernement eût possédé cette propriété et s'il eût permis à tous les chemins de fer d'y passer, cela aurait été de la plus grande importance pour Toronto. Or, nous croyons que cet endroit va devenir considérable et que c'est un autre chemin de fer à environ un demi-mille du chemin entre Carleton et le pont, nous croyons qu'il importe de posséder cette propriété afin de pouvoir contrôler le débarcadère et les quais.

M. VAIL: Cette ligne part du chemin de fer du Maine et de Saint-Jean, et se rend jusqu'au quai de Carleton, distance de quatre ou cinq milles, indépendamment de tout autre chemin; et à moins qu'on ne l'achète pour quelque raison spéciale, je ne puis voir dans quel but on l'achète.

M. BLAKE: N'est-il pas bien vrai que le gouvernement a accordé une subvention au pont qui traverse la rivière Saint-Jean, et qu'il a ainsi permis que ce pont fût construit? Que la construction de ce pont a détourné le trafic de cet embranchement? Que vu cet état de choses, ceux qui ont construit l'embranchement ont fait une réclamation? Que le gouvernement, ayant détruit leur trafic, devait acheter leur chemin? Et que le gouvernement a résisté longtemps à cette réclamation, et qu'il croit que c'est le moment opportun de la régler?

M. FOSTER: Ce n'est pas tout.

M. BLAKE: Je m'adressais au ministre.

M. FOSTER: Le chemin passait autrefois à Fairville, et il n'y avait pas de passage entre cet endroit et l'Intercolonial, sur la rivière Saint-Jean, excepté sur un chemin de voiture. Ce prolongement a été construit depuis Fairville jusqu'au quai, du côté de Carleton, et après cela le trafic traversa à Saint-Jean par le bateau. Il peut se faire qu'une double considération motive cette réclamation, et l'honorable monsieur en verra la justice. La cité de Carleton a pris un nombre considérable d'actions dans cette entreprise de prolongement; ce chemin devint la principale ligne de trafic; après un certain temps, vu le progrès du pays et les exigences du commerce, l'on a constaté que c'était un trop grand obstacle; ce commerce devait être dirigé vers la cité de Saint-Jean par un bateau passeur et par un détour, de sorte qu'un pont fut construit sur la rivière Saint-Jean et le chemin de fer Intercolonial fut prolongé jusqu'à ce pont. Quand vous traversez la rivière Saint-Jean sur ce pont, vous êtes réellement à Carleton. La ligne directe sera de très peu d'utilité, en ce qui concerne le débouché pour le trafic, à moins qu'elles n'aient de bonnes facilités permanentes, et cela ne peut être obtenu d'aucune autre manière, excepté au moyen de cet embranchement qui va jusqu'à la tête de ligne, à l'eau profonde. Si une simple ligne quelconque contrôlait cet embranchement, elle pourrait arrêter la ligne directe ou nuire de quelque façon au trafic. En outre, la propriété seule a de la valeur; elle ne comprend pas seulement 4 milles de la ligne principale et de ponts, mais elle est bornée par plus de 1,600 pieds d'eau et un quai qui a coûté \$1,200 et qui rapporte de grands bénéfices; c'est un des rares quais de Saint-Jean où les plus gros vaisseaux océaniques flottent sûrement.

M. BLAKE : Je ne sais pas si ce sont-là ou non les explications au moyen desquelles le gouvernement justifie le crédit. Je demande au ministre les circonstances dans lesquelles le crédit a été amené, et je lui serais reconnaissant si j'avais une réponse de lui. L'énoncé de l'honorable monsieur est celui d'un membre indépendant de la Chambre, mais ce n'est pas l'énoncé du gouvernement.

M. POPE : J'ai dit à l'honorable monsieur que, dans mon opinion, c'était une propriété qu'il importait au gouvernement d'avoir, et qu'elle représentait dans une bonne mesure l'argent qu'on y plaçait. Vu que nous allons avoir un trafic considérable, je crois qu'il est réellement nécessaire que le gouvernement achète cette propriété, afin qu'il n'y ait aucun danger qu'une compagnie en obtienne le contrôle au détriment des autres.

M. BLAKE : Ce chemin de fer est-il la propriété d'une compagnie privée ?

M. POPE : Je le crois.

M. BLAKE : A-t-on fait un marché avec la compagnie ?

M. POPE : Non.

M. BLAKE : Comment l'honorable ministre sait-il qu'il l'obtiendra pour la somme mentionnée ? Est-ce qu'il y a quelque marché ?

M. BOWELL : La propriété a d'abord coûté \$150,000. La compagnie a offert de la vendre au gouvernement pour la somme mentionnée.

M. BLAKE : Est-ce qu'il y a eu, depuis quelque temps, des négociations pour la vente et l'achat de cette propriété ? Aucun document n'a été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. POPE : Il n'y a pas eu de négociations, mais je crois savoir que l'on pourrait acquérir la propriété pour ce montant.

M. BLAKE : La compagnie s'est-elle adressée au gouvernement, ou ce dernier s'est-il adressé à la compagnie ?

M. POPE : Je ne le sais pas.

M. BLAKE : A moins que je ne sois très mal renseigné, les propriétaires croient que la propriété a été dépréciée par le pont jeté sur la rivière Saint-Jean, et prétendent que, vu que c'est le public qui a été la cause de cette dépréciation de la propriété, le gouvernement devrait l'acheter.

M. POPE : Cela n'est pas venu à ma connaissance.

M. BLAKE : L'offre d'acquérir la propriété a-t-elle d'abord été faite par le gouvernement ou par les propriétaires ?

M. GILLMOR : Je ne puis voir comment l'on peut utiliser cet embranchement, à moins que la ligne directe projetée, au lieu de se diriger sur Saint-Jean, ne passe sur la ligne du Saint-Jean et Maine, jusqu'à cet endroit, dans les limites de trois milles de Carleton. Cette propriété pourrait alors avoir de la valeur. Un autre chemin de fer, ayant sa tête de ligne à Carleton, le Grand-Southern, passait d'abord sur deux ou trois milles de cet embranchement de Carleton, mais la compagnie de l'embranchement de Carleton n'a pas été raisonnable et a obligé le Grand-Southern à construire une ligne distincte. Les deux lignes se terminent à ce quai. Je ne puis concevoir comment cet embranchement de trois milles peut servir ou rapporter des revenus au gouvernement, au moins par la ligne directe. Il peut arriver que le quai soit une source de revenu par les vaisseaux qui viennent y prendre des chargements à l'eau profonde, mais la seule ligne qui pouvait se servir de cet embranchement était le Grand-Southern, et vu que cette compagnie ne pouvait pas en venir à des arrangements, elle a construit un embranchement distinct à cette tête de ligne.

M. FOSTER : L'honorable monsieur a donné deux raisons suffisantes pour justifier ce crédit. Il a déclaré que le

Grand Southern passait en cet endroit et désirait un débouché, mais la compagnie qui contrôlait ce chemin et le Grand Southern n'ont pas pu s'entendre, de sorte que ce dernier a construit une ligne indépendante. Il a dit aussi, dans une circonstance précédente, que la ligne directe serait construite. En tenant compte de ces deux choses, elles constituent de bonnes raisons qui démontrent pourquoi cette propriété devrait être entre les mains du gouvernement.

M. BLAKE : Si cet embranchement ne doit servir qu'à la ligne directe, il devrait en faire partie. Nous avons donné des têtes de ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec et à Montréal et à différents autres endroits, et si cet embranchement doit faire partie du chemin de fer de la ligne directe, la compagnie de ce chemin devrait l'acheter sur sa subvention. Il n'y a aucune raison qui démontre que le public doive acheter cet embranchement pour en faire cadeau au chemin de fer de la ligne directe. Le fait que l'honorable ministre ne veut pas dire s'il a été le premier à faire des propositions à ceux à qui appartient la propriété ou si ces derniers ont d'abord fait des propositions au gouvernement, me porte à conclure que ce sont ceux auxquels appartient la propriété qui ont fait les propositions au gouvernement.

M. GILLMOR : Le résultat de cela sera que le Grand Southern et l'embranchement de Carleton seront inutiles et qu'aucune autre ligne ne pourra être utilisée excepté la ligne directe, car le Grand Southern n'arrêtera pas à Carleton, mais est prêt, tout comme le Saint-Jean et Maine, à utiliser le pont et à faire sa tête de ligne dans la cité de Saint-Jean, où la ligne directe doit aussi avoir sa tête de ligne, je suppose.

M. FOSTER : On suppose que le chemin de la ligne directe apportera beaucoup de trafic de l'ouest et fera de Saint-Jean et de Halifax des ports d'expédition pour le grain destiné à l'étranger. Pour que cela se fasse, il est nécessaire que la tête de la ligne ne soit pas dans la cité, mais à l'eau profonde, où de grands vaisseaux peuvent flotter et d'où l'on peut faire des expéditions. Naturellement, le grand Southern désire entrer dans la cité, parce qu'il ne fait pas de commerce océanique.

M. GILLMOR : Devons-nous supposer que des élévateurs doivent être construits à Carleton, sur les quais ? Je ne crois pas que le commerce soit assez grand pour exiger tout cela. Il est inutile de dissimuler le fait que ces embranchements deviendront inutiles, comme ils le seront si ce projet est adopté. Naturellement, si ce grand trafic de l'ouest arrive, tous ces élévateurs et ces quais à l'eau profonde pourront être employés.

M. BLAKE : Se propose-t-on de voter ensuite un crédit pour la construction d'élévateurs à l'usage des chemins de fer, à Carleton ?

M. POPE : Non.

M. VAIL : Est-ce que le chemin de fer ne sera pas laissé en cet endroit, pour l'usage d'une compagnie quelconque, pour la ligne directe ou toute autre compagnie ? Je ne vois pas que le fait d'acheter le chemin par le gouvernement change l'état de choses. Il est déjà là et la population de Carleton en a l'avantage.

M. BLAKE : Mon honorable ami ne voit pas que si nous n'achetons pas aujourd'hui cette propriété de grande valeur, d'autres s'en empareront. C'est une occasion que nous n'aurons peut-être jamais.

Voilà un avantage que comprend ce gouvernement prévoyant, qui remarque que c'est l'occasion favorable d'acheter à bas prix une propriété de grande valeur, sur laquelle les capitalistes du monde entier jettent des regards de convoitise.

M. PAINT : Je pense que l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) pourrait jeter beaucoup de lumière sur

cette question, mais il paraît qu'il craint d'exprimer son opinion, de crainte de ce compromettre.

M. BLAKE : Je puis dire que l'honorable monsieur m'a consulté pour savoir s'il devait parler sur cette question ou non. Il est actionnaire de ce chemin de fer, et je lui ai dit que si j'étais dans la même position, je ne prendrais pas part à ce débat.

M. WHITE (Hastings) : Est-ce qu'il y a là des coupes de bois ou des compagnies de colonisation ?

M. BLAKE : Je ne pense pas qu'il y ait là des coupes de bois ou des compagnies de colonisation. Il n'a été conclu aucun marché avec le gouvernement. Ce n'est pas le gouvernement qui a acquis le chemin de fer de Carleton, et il n'y a aucune action masquée dans cette entreprise.

M. WHITE (Hastings) : Il n'y a pas d'actions masquées dans les entreprises où j'ai des intérêts. Tout ce que j'ai faite est aussi franc et aussi honnête que ce que vous avez fait ; mais vous aimez à dissimuler les choses qui compromettent vos amis.

Embranchement de Pembina—chemin de fer Canadien du Pacifique.—Pour exécuter la sentence arbitrale et faire face aux dépenses en rapport avec les réclamations de MM. Murphy, Kavanagh et Upper, et Joseph Upper et Cie..... \$100,000 00

M. POPE : La plus grande partie de ces travaux a été fait lorsque les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir. Nous n'avons jamais pu opérer de règlement ; la chose a été renvoyée à des arbitres et c'est le résultat de leur enquête.

M. BLAKE : Quels étaient les arbitres ?

M. SHANLY : Le juge Clarke, de Cobourg, John Bell, de Belleville, et moi.

M. BLAKE : C'est satisfaisant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce pour des travaux réellement exécutés, ou pour dommages réclamés par ces personnes parce que le chemin leur était enlevé ?

M. SHANLY : Pour des travaux exécutés. Il y avait un compte non réglé. On désirait beaucoup que le chemin fut terminé un an avant l'époque fixée par le contrat. L'arrangement a été conclu sous le gouvernement de l'honorable député d'York-Est, et par cet arrangement l'on a mis le contrat de côté et l'on a payé article par article. La question n'a jamais été réglée avant cette année, alors quelle a été renvoyée à des arbitres.

Appointements et dépenses des ingénieurs, inspecteurs et autres officiers..... \$50,000

M. POPE : C'est pour tous les ingénieurs employés sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et tous les autres chemins de fer. Jusqu'ici, la plus grande partie de ces dépenses a été payée sur un crédit. Il n'y a plus de crédit aujourd'hui, et on doit les payer de cette façon.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mais, d'après ce chef, il semble que c'est seulement pour les ingénieurs du chemin de fer Canadien du Pacifique. Or, nous n'avons certainement pas l'intention de dépenser \$50,000 en 1886 dans le simple but d'inspecter le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. POPE : Il y a beaucoup de besogne à faire, outre l'inspection du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous devons encore maintenir pendant quelque temps un personnel régulier, tant au bureau qu'au dehors.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le ministre m'a dit l'autre jour, en réponse à une question, que tous les travaux seraient terminés en octobre.

M. PAINT

M. POPE : J'ai dit que je pensais que les lisses seraient posées, de sorte que les locomotives pourraient circuler en octobre.

M. BLAKE : On nous a répété à maintes reprises qu'il se ferait de tels progrès dans ces travaux, que le gouvernement aurait payé l'emprunt et la subvention au mois de septembre. Je suppose que les sections du gouvernement dans la Colombie Anglaise seront aussi complétées vers ce temps ou en octobre. Puis lorsque la compagnie aura complété ses travaux et que le gouvernement lui aura payé le dernier dollar de l'emprunt et de la subvention, et, lorsque le gouvernement aura complété ses travaux et remis cette section, que feront les ingénieurs-inspecteurs ?

M. POPE : Ils n'auront pas tout leur argent dès que les conditions du contrat seront remplies, car ils devront faire certaines autres choses, et il faudra exorcer une certaine surveillance sur ces travaux.

M. BLAKE : Combien reste-t-il à payer sur les emprunts et les subventions ?

M. POPE : Environ \$5,000,000, je pense.

M. BLAKE : L'honorable ministre voudra bien remarquer que d'après une interprétation que je dispute beaucoup, l'on a émis l'opinion que ce chemin serait complété pour les fins du contrat dès qu'un wagon pourrait circuler sur les lisses, et vous trouvez une définition à peu près semblable à cette interprétation dans ce rapport ambigu que M. Schreiber nous a donné il y a environ deux mois au sujet de l'état du contrat ; et vous constatez que des paiements complets ont été faits en ce qui concerne une bonne partie du chemin au nord du lac Supérieur ; ces paiements ont été faits en entier, bien qu'il reste encore beaucoup à faire. Maintenant, quand l'honorable ministre espère-t-il avoir payé l'emprunt du gouvernement et les subventions ?

M. POPE : Nous devons surveiller ces travaux de près, et c'est ce que vont faire ces ingénieurs. Au nord du lac Supérieur et sur d'autres sections du chemin il y a encore quelques chevalets temporaires à combler ; ces travaux n'ont pas été payés ; ainsi, vous verrez qu'il y a d'autres travaux à faire qui ne sont pas payés. Probablement, dans la dernière partie de l'année prochaine, nos ingénieurs auront autant de besogne à faire que nous en avons eu dans l'année dernière. Sinon, j'en serai on ne peut plus content.

Chemin de fer Intercolonial—Wagons-dortoirs..... \$150,000

M. POPE : Nous avons conclu, avec la compagnie des wagons Pullman, un arrangement en vertu duquel elle mettait ses wagons sur la ligne et en prenait soin, et ce contrat a expiré l'an dernier, je pense. Cette compagnie avait exactement le même contrat, je crois, avec le chemin de fer du Grand-Tronc. Nous avons jugé opportun de prolonger un peu le contrat, jusqu'à ce que nous ayons vu ce que le Grand-Tronc allait faire, mais sous la réserve que nous leur donnerions six mois d'avis. En vertu de ce contrat, nous nous sommes engagés à prendre ces wagons après évaluation. Je pense que le délai de l'avis expire le 1er du mois prochain. Puis, nous avons l'intention de faire circuler nous-mêmes ces wagons-dortoirs et d'avoir d'aussi bons wagons que tout autre chemin. La compagnie Pullman a dix wagons que nous devons acheter ; le prix de chacun de ces wagons sera de \$13,000 à \$15,000.

M. BLAKE : Ces wagons Pullman sont très anciens, je crois.

M. POPE : Oui ; on peut les acheter en en faisant l'évaluation. Ces wagons ne sont pas dans l'état où ils devraient être. Nous en avons déjà fait réparer quelques-uns et l'on a l'intention de les rendre aussi bons que des neufs et convenables à tous les chemins. Un grand nombre de ceux qui voyagent sur ce chemin sont des touristes, et ils doivent

avoir du confort. A cette époque de l'année, un grand nombre de gens voyagent, et nous devons voir à ce qu'ils voyagent confortablement. Nous devons réparer ces wagons de façon à satisfaire le public voyageur.

M. VAIL : Est-ce que cela fait partie de l'arrangement conclu par le gouvernement Mackenzie, en vertu duquel les wagons devaient être définitivement achetés, ou est-ce un arrangement récent ? Je ne sais pas que le gouvernement fut obligé, à l'expiration d'un certain délai, d'acheter ces wagons. Je ne crois pas que cet arrangement ait été fait par l'ancien gouvernement.

M. POPE : Non.

M. VAIL : Il y a un peu plus d'un an que le contrat est terminé. Il peut se faire que cet arrangement soit bon, mais on doit rappeler que ce sont des wagons construits d'après l'ancien système et qu'il faudra une somme considérable pour les réparer, de façon à les rendre semblables à ceux que l'on construit aujourd'hui.

M. BLAKE : Quelle a été la raison de l'adoption de cet arrangement ?

M. POPE : Nous savions qu'il nous fallait des wagons, et nous avons cru que c'était une excellente chose à faire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En vertu du premier contrat, le gouvernement ne s'était pas du tout engagé à acheter les wagons. Cela a été fait par les honorables messieurs de la droite. Il ne semble pas pratique de s'engager à acheter un ancien matériel, vu que l'on peut se procurer des wagons neufs moyennant \$13,000 à \$14,000.

M. BLAKE : On fait plus que d'acheter du vieux matériel. On achète du matériel de l'ancienne mode. Les nouveaux wagons-dortoirs sont de beaucoup préférables à ceux qu'il y a sur l'Intercolonial ; les wagons-dortoirs que l'on emploie sur ce dernier chemin ne peuvent pas du tout être comparés avec ceux de la division est du chemin du Pacifique. Il est très avantageux d'avoir, sur la division d'Ontario et Québec, des wagons-dortoirs très larges et assez hauts pour qu'on ne se frappe pas la tête au plafond. Je prétends que l'on commet une erreur en faisant des arrangements pour l'achat de vieux wagons-dortoirs pour un chemin de fer comme l'Intercolonial, sur lequel la plupart des gens qui y voyagent durant l'été ne sont que des touristes. Je vois, dans un journal, une lettre écrite par un correspondant qui vient de voyager sur ce chemin. Il signale la grande irrégularité avec laquelle on arrête aux stations. Il dit que le train allait à grande vitesse depuis Québec jusqu'à la Rivière-du-Loup. De là, il a perdu du temps à chacune des stations, et enfin, à Campbellton, où le train doit arrêter 15 à 20 minutes, il est resté 45 minutes ; alors plusieurs voyageurs se sont adressés au conducteur et lui ont demandé s'il allait rester là toute la nuit, car s'il le faisait, ils prendraient des logements ; le train s'est alors remis en mouvement. Cela n'est pas de nature à créer une bonne impression de la manière dont se fait le service sur l'Intercolonial.

Explorations pour le chemin du Cap-Breton et autres chemins de fer..... \$12,000

M. BLAKE : Quels sont les autres chemins de fer ?

M. POPE : La plus grande partie de cet argent sera dépensé pour les explorations au Cap-Breton. S'il en reste, on l'emploiera à faire des explorations pour d'autres chemins de fer.

M. BLAKE : Mais nous aimerions avoir un peu plus de détails au sujet des autres chemins de fer. Il y en a plusieurs qui désirent savoir quels sont ces autres chemins de fer. L'honorable ministre voudra peut-être nous le dire.

M. POPE : Je ne le pourrais pas. Cette somme est destinée au chemin de fer du Cap-Breton. Il pourrait arriver qu'il en restât pour d'autres lignes.

Terrain et dommages, Grande-Rivière ; et pour combler un étang près de Sainte-Catherine..... \$21,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ces travaux sur la Grande-Rivière sont-ils des travaux spéciaux ?

M. POPE : Les \$16,000 sont pour payer des réclamations des townships de Dunnville, Cayuga-Nord, Dunn, et de la ville de Cayuga.

M. BLAKE : Ces réclamations sont-elles anciennes ?

M. POPE : Elles datent de 1874, je crois.

M. McCALLUM : En 1874, un barrage a été construit à Dunnville dans le but de fournir de l'eau au canal, et cela a fait inonder les terres, et une certaine étendue de la berge a été emportée par les eaux. On a insisté sur cette question pendant quelque temps, et l'ancien gouvernement a réglé quelques-unes des réclamations des intéressés aux terrains inondés ; mais il n'a fait aucune allocation pour les cas où le vent a porté l'eau sur la berge, ce qui a fait emporter le terrain et même des maisons, des vergers et des parties de cimetières.

M. POPE : Je puis dire que cette question nous est soumise depuis quelque temps, et que ces réclamations ont été en voie de règlement, mais nous avons différé de les régler pour les présenter toutes en même temps.

M. BLAKE : Quel est cet autre crédit de \$5,000, pour combler un étang près de Sainte-Catherine.

M. POPE : C'est un morceau de terre qui aboutit au canal, près de Sainte-Catherine, qui a été inondé. Cet étang a donné lieu à beaucoup de plaintes dans la cité, et il est tout à fait inutile ; aussi, nous proposons de le combler, ce qui nous donnera 3 acres et demi ou 4 acres de terre et fera disparaître une incommodité.

M. BLAKE : L'honorable ministre dit "pour combler l'étang." Faudra-t-il encore d'autres dépenses ?

M. POPE : L'ingénieur dit que \$5,000 convenablement appliqués permettraient d'élever ce terrain d'un pied au-dessus du niveau de l'eau.

M. McCALLUM : Je pense que c'est de l'argent bien appliqué ; et je suis sûr que le loyer du terrain sera suffisant pour payer l'intérêt. A l'heure qu'il est, cet étang est une grande incommodité pour la cité.

Canal Grenville—J. Simard, services..... \$ 75 00

M. POPE : C'est un cas spécial, où ce monsieur a été le seul arbitre appelé pour régler la question, et il demande \$15 par jour pour ses services.

Canal Rideau—Dommages à des terres dans le township de Pittsburg..... \$550 00

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Comment ces dommages ont-ils été causés ?

M. POPE : Il y a de très grands changements dans le pays ; le bois est mort et le vent a porté l'eau sur une grande étendue de terrain qui a été détruit. Ces réclamations ont été envoyées aux arbitres ou aux estimateurs, et ce crédit est destiné à payer une de ces réclamations.

M. BLAKE : Est-il probable que nous ayons une répétition de ces réclamations ? Le canal Rideau est un des plus anciens travaux publics du pays, et il est très alarmant que l'on nous demande aujourd'hui de payer des dommages causés à ces terrains par ce canal.

M. POPE : Je crois qu'il y a peu de réclamations qui seront dues à la cause dont je parle.

Réparations au fossé qui borde le lac Saint-François. \$4,000

M. KIRK : Lorsque les estimations ont été soumises à la Chambre, en réponse à une interpellation que j'avais faite au sujet d'un crédit que j'espérais voir figurer dans les esti-

mations pour un petit canal que les pêcheurs du comté de Guysboro avaient demandé au commencement de la session, l'honorable ministre des travaux publics m'a conseillé d'attendre jusqu'à ce que j'eusse vu ce qui figurait dans les estimations supplémentaires. Ces estimations sont produites, et je ne vois pas de crédit pour ces travaux. Il a peut-être l'intention de présenter d'autres estimations supplémentaires et d'y faire figurer ce crédit; s'il en est ainsi, je n'ai plus rien à dire.

M. POPE : Quels sont ces travaux ?

M. KIRK : Il s'agit de l'élargissement d'un canal qui traverse une petite langue de terre et relie le havre de White Haven à Torbay. Ce canal a été creusé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, avant la Confédération, mais on ne l'a pas fait assez profond ni assez large. En conséquence, les pêcheurs ne peuvent s'en servir que lorsque la marée est haute. Le gouvernement local, il y a quelques années, a voté un petit montant d'argent pour le réparer, mais il n'en a pas voté suffisamment. L'été dernier, ce gouvernement a envoyé un ingénieur pour examiner le canal; et cet officier a fait rapport que c'était un ouvrage très nécessaire et qu'il faudra \$6,000 pour le mettre en état de répondre à toutes les exigences de la population. Il n'a qu'environ trois quarts de mille de long, et si on l'élargissait suffisamment, il serait utile aux pêcheurs, dont un grand nombre s'en servent chaque année.

M. POPE : Mon impression est que l'ingénieur a dû être envoyé par le département des travaux publics, car je ne me souviens pas d'avoir entendu parler de ce canal avant aujourd'hui.

M. PAINT : Est-ce parce que je suis plus humble que l'honorable député de Guysboro (M. Kirk) que l'on me refusera de soumettre à cette Chambre les réclamations du canal Saint-Pierre ? Ceux qui ont exécuté les travaux difficiles de ce canal et qui ont perdu leurs gages—qui s'élèvent à \$20,000—lorsque l'opposition était au pouvoir, aimeraient beaucoup que ces réclamations fussent réglées et que l'on fit pour eux ce qui est juste et raisonnable.

M. SCRIVER : En parlant du crédit soumis au comité, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des chemins de fer sur le fait que des représentations ont été faites à son prédécesseur, l'année dernière, en faveur du prolongement de ce fossé sur le lac Saint-François. Un fonctionnaire du département a été envoyé sur les lieux pour faire un examen; il a fait rapport qu'en prolongeant ce fossé une certaine distance, l'on apporterait de grands secours aux habitants qui souffrent aujourd'hui de la crue du lac. Je me permettrai de demander à l'honorable ministre s'il a examiné particulièrement cette question et s'il peut faire espérer que l'on mettra à exécution ce que dit cet ingénieur.

M. POPE : On a fait quelque chose en cet endroit, l'année dernière, n'est-ce pas ?

M. SCRIVER : Il peut se faire qu'il y ait eu quelques réparations, mais je pense que l'on n'a rien fait pour prolonger le fossé.

M. POPE : L'ingénieur en chef m'a appris que l'on avait dépensé une certaine somme d'argent en cet endroit, l'année dernière, et que le montant additionnel que l'honorable député voit dans les estimations sera dépensé cette année.

M. SCRIVER : Je crains que ce montant ne soit que pour les réparations du fossé et non pour le prolongement.

Salle d'armes, Montréal..... \$45,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On nous a présenté un autre crédit pour cette fin l'autre soir.

Sir HECTOR LANGEVIN : Cet autre crédit était pour l'année dernière, pour les fondations de l'édifice, comme je

M. KIRK

l'ai expliquée. Le crédit actuel est destiné à la construction de l'édifice même. Je ne suis pas certain que cela soit suffisant; mais ce sera suffisant jusqu'à ce que le parlement s'assemble de nouveau.

M. BLAKE : A combien croit-on que s'élèveront les dépenses totales de la salle d'armes ?

Havres et rivières—Nouvelle-Ecosse... .. \$12,550

M. KIRK : Je ne vois aucun crédit pour les brise-lames de Guysboro, crédit au sujet duquel l'honorable ministre des travaux publics m'a conseillé d'attendre jusqu'à la présentation de ces estimations. Le montant total devant être dépensé, cette année, pour les havres et rivières de la Nouvelle-Ecosse est de \$14,000. Je me rappelle très bien, lorsque le gouvernement Mackenzie était au pouvoir, combien les conservateurs aimaient à dire que M. Mackenzie accordait de petits montants pour les travaux publics de la Nouvelle-Ecosse et qu'il dépensait tout pour Ontario; je me rappelle qu'ils prédisaient que les conservateurs seraient plus libéraux. Cependant, cette année, l'on n'accorde que \$14,000 à la Nouvelle-Ecosse pour ses rivières et ses havres, lorsque la somme la moins élevée votée sous le régime Mackenzie a été de \$56,500. Le gouvernement qui devait favoriser la Nouvelle-Ecosse dans une plus grande mesure, ne peut donner que \$14,000, tandis que M. Mackenzie, d'une année à l'autre, a accordé plus de \$200,000.

M. PAINT : Il n'a jamais eu de rébellion à supprimer.

M. KIRK : Cela est parfaitement vrai, mais il pourrait dire, aussi, qu'il n'a jamais soulevé de rébellion.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable député dit qu'il ne voit pas que l'on ait fait de dispositions pour les travaux dont il parle. Je ne le vois pas non plus. Ces travaux ne sont pas mentionnés ici, parce que le Conseil privé n'a pas cru qu'il nous fût possible de demander de l'argent cette année. Des travaux qui exigent des millions de dollars ne figurent pas dans les estimations, parce que nous ne voulons pas augmenter les dépenses du pays de façon à augmenter les taxes. Nous espérons qu'en général notre revenu sera meilleur l'année prochaine, de sorte que nous pourrions faire plus pour les travaux publics. L'honorable député n'avait examiné que la colonne 1885-86 pour les havres de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'il a dit qu'il n'y avait que \$14,000 dans les estimations; s'il avait examiné la colonne précédente, il aurait vu que l'an dernier nous avons dépensé \$46,450 pour cet objet.

M. KIRK : Ce montant diminue tous les ans.

Sir HECTOR LANGEVIN : Puis, l'honorable député aurait pu examiner les crédits affectés aux édifices publics de la Nouvelle-Ecosse; il aurait constaté que l'an dernier, nous avons mis un montant de \$96,550 dans les estimations, et que cette année, nous avons mis \$91,525. Il peut arriver que par les havres et les rivières, nous n'ayons pas été en état de faire autant pour toutes les provinces que nous l'aurions désiré. Pour le dragage, l'honorable député voit que nous avons donné \$30,000 à sa province, tandis que l'année précédente, nous avions donné \$42,000; mais le montant accordé à Québec est réduit de \$20,000 à \$15,000; celui d'Ontario, \$20,000 à \$15,000; celui de la Colombie-Britannique, de \$17,000 à \$15,000, de sorte que les réductions ne sont pas restreintes à la Nouvelle-Ecosse, mais on les a faites pour toutes les provinces.

M. KIRK : J'ai borné mes remarques aux crédits qui intéressent immédiatement les pêcheurs; car, lorsque vous parlez d'examiner les intérêts des pêcheurs, nous voyons les honorables messieurs de la droite dire: "Nous leur avons accordé une gratification de \$150,000 pour le poisson," mais ce montant a été voté pour les pêcheurs de toute la Confédération, et bien que la Nouvelle-Ecosse reçoive au moins la moitié de cette somme, le gouvernement la vole d'un autre

côté et la prive des fonds qu'elle recevait autrefois du gouvernement. Les choses nécessaires à la vie, à la Nouvelle-Ecosse, sont frappées de droits imposés sur des articles dont les habitants de cette province ont besoin pour se livrer à leurs métiers, tels que les cordages et les boîtes à conserves alimentaires. Ces articles seuls s'élèvent à un montant bien plus fort que celui que vous leur donnez comme prime pour leur poisson.

M. le PRÉSIDENT : Nous ne pouvons pas avoir un débat sur le tarif.

M. KIRK : Bien que les pêcheurs aient reçu \$150,000 comme prime, on leur enlève ce montant par les droits qu'ils doivent payer, et ils n'ont pas l'avantage qu'ils avaient autrefois lorsqu'ils recevaient des fonds pour des brise-lames destinés à protéger leurs bateaux et pour le dragage de leurs havres ; et puis en même temps, les honorables messieurs se vantent d'être si libéraux pour les pêcheurs.

Amélioration de la rivière Yamaska..... \$10,500

Sir HECTOR LANGEVIN : \$6,000 de cette somme sont destinés à payer les entrepreneurs du reste de leur contrat ; ils sont nécessaires pour compléter les écluses, tous les travaux exécutés ont coûté environ \$50,000 ; le but que l'on se propose est d'enlever les obstacles et de rendre la rivière navigable. C'est une rivière très importante et ces travaux ont été commencés en 1882. Nous avons alors dépensé \$7,000 ; \$11,000 l'année suivante ; \$11,000 la troisième année et \$20,000 la quatrième année ; le crédit actuel est pour la balance du contrat. Ces obstacles qui obstruent la rivière s'étendent sur une distance de 20 milles, près du village de Saint-Hugues, c'est un district considérable et important de la province de Québec. Il y a une ligne de bateaux à vapeur sur la rivière.

Pour l'amélioration de la branche nord de la Saskatchewan..... \$10,000

M. TROW : Sur quelle partie de la Saskatchewan cet argent sera-t-il dépensé ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne saurais le dire. Il y a eu, en cette Chambre, au sujet de la rivière Saskatchewan, un débat auquel ont pris part plusieurs députés, y compris l'honorable député de Monck (M. McCallum) ; il a été représenté, dans ce débat, qu'il était très important qu'il y eût un examen ou exploration de la rivière. Cet honorable député a mentionné une somme d'environ \$20,000 ou \$25,000 pour cet objet. Nous n'avons pas cru qu'il nous fût possible de demander \$25,000 au parlement, mais nous avons mis \$10,000 dans les estimations. Avec cette somme, nous espérons faire une exploration ou examen et dépenser une partie de l'argent à faire des améliorations sur la rivière.

M. TROW : J'étais sous l'impression que la rivière avait été explorée plusieurs fois—deux fois à ma connaissance—et que nous avions des rapports donnant une description des rapides et des obstacles qui interrompent la navigation.

Sir HECTOR LANGEVIN : Il y a eu, sans doute, quelques explorations partielles ; mais il n'y a eu aucune exploration parfaite de la rivière. Il sera très avantageux de savoir quels endroits devraient être creusés ou améliorés.

M. WATSON : La plus grande partie de cette somme devrait, je pense, être dépensée à faire des améliorations plutôt qu'à faire des explorations. Les capitaines de bateaux à vapeur qui naviguent sur la rivière pourront donner des renseignements sur les endroits où l'argent peut être dépensé le plus avantageusement.

Chemins et ponts \$16,100.

M. PATERSON (Brant) : La somme de \$3,000 pour aider à la municipalité de New-Edinburgh à construire un pont de fer sur la rivière Rideau est accordé, je suppose, à cause du fait que l'Hôtel du gouvernement est situé de l'autre

côté. Il semblerait que l'on affecte ce crédit à une entreprise purement locale.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui, c'est une entreprise locale ; mais l'intérêt que nous y avons comme gouvernement, est tel qu'il devrait nous porter à faire la chose. L'emplacement de Rideau Hall est étendu et forme plus de la moitié de la superficie de la municipalité, qui, partant, ne pourrait pas reconstruire le pont sans une aide quelconque.

Télégraphes..... \$28,650.

M. MULOCK : Pourquoi est-il nécessaire que le gouvernement établisse une ligne télégraphique entre l'île d'Amherst et la terre ferme, à Bath ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le gouvernement a examiné une requête qui lui a été envoyée au sujet de l'établissement d'une ligne télégraphique en cet endroit. La population de l'île Amherst contribue au revenu du pays et ne peut avoir l'avantage d'aucune amélioration, excepté de la nature de celle qui est proposée. La population a entrepris d'établir des lignes sur l'île. Je crois que les intérêts de la navigation seront aussi favorisés en ayant un télégraphe en cet endroit.

M. MULOCK : Le ministre n'a pas répondu à ma question. Pourquoi est-il nécessaire que le gouvernement entreprenne l'ouvrage ? Une compagnie privée ne l'entreprendrait-elle pas ? Que l'on fasse des études pour voir si le service télégraphique ordinaire ne se reliera pas à l'île Amherst.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous comprenons, d'après ce qu'ont dit les habitants de l'île, qu'ils ne peuvent avoir de communications télégraphiques que par ce moyen. Le gouvernement n'exploitera pas la ligne, et naturellement elle le sera exploitée sans l'intervention du gouvernement. Le gouvernement donnera le câble ; voilà tout.

M. GILLMOR : Je pense que c'est une chose qu'il convient de faire, car ces îles sont situées de telle sorte que, dans la plupart des cas, elles ne retirent aucun avantage des travaux publics de la terre ferme, bien qu'elles contribuent au revenu, en proportion de leurs populations, autant que toute autre partie de la Confédération.

M. PATERSON (Brant) : Il ne sera pas bon de pousser la question trop loin. Il y a, dans Ontario, plusieurs comités qui sont au nombre de ceux qui contribuent le plus au revenu de la Confédération, mais ils ne retirent rien du tout du gouvernement fédéral, excepté, peut-être, \$10,000 ou \$15,000 pour les édifices publics. Un crédit comme celui-ci doit être justifiable dans l'intérêt public, et non d'après ce principe.

M. MULOCK : Le gouvernement accorde-t-il cette subvention simplement pour rendre service à la population de cet endroit ? L'honorable monsieur dit que les habitants de l'endroit ont fait quelques représentations, mais cela ne justifie pas nécessairement la subvention.

M. WHITE (Hastings) : Quand la députation est venue ici je lui ai posé la même question que l'honorable monsieur a faite ; ceux qui en faisaient partie ont répondu qu'ils avaient fait des tentatives auprès de chacune des compagnies, mais qu'ils n'avaient pu les porter à dépenser un seul dollar, parce que les lignes ne rapporteraient aucun bénéfice, mais que la compagnie pourrait probablement les exploiter dans la suite. Ces gens pensaient qu'ils devaient retirer quelques petits bénéfices, surtout, vu qu'il y avait des saisons de l'année où ils n'ont pas accès dans l'île.

M. PATERSON (Brant) : Quelle est la population de l'île ?

M. WHITE (Hastings) : Il y a environ deux townships.

M. BOWELL : Il y a une autre raison qui motive la construction de ce télégraphe. Les parties les plus dange-

reuses du lac Ontario, en ce qui concerne la navigation, sont vers l'extrémité supérieure de cette île et près des îles des Frères, à l'est. Il arrive souvent des naufrages en cet endroit, et il est important qu'il y ait des moyens rapides de communication entre l'île et la terre ferme. Quoique l'île soit bien colonisée, et quoiqu'elle soit très propre à la culture, il n'y a pas là assez de commerce pour faire du télégraphe un placement avantageux pour la compagnie. Pour ces raisons, ce montant, ou même \$2,000 ou \$3,000, serait de l'argent bien appliqué.

M. WHITE (Hastings) : On devrait dire aussi que les intéressés eux-mêmes font beaucoup pour la construction de la ligne sur l'île.

Pour la préparation du dictionnaire sauvage Micmac
du Dr Rand..... \$1,000

M. PATERSON (Brant) : Combien y a-t-il de sauvages Micmacs dans la Confédération ?

M. PAINT : Environ 2,500.

M. WELLS : Y compris le Nouveau-Brunswick ?

M. PAINT : Je ne le pense pas. Je puis dire que le Rév. Silas T. Rand a passé 35 des meilleurs années de sa vie parmi ces sauvages, et il a réuni environ 30,000 mots dans ce dictionnaire, et demande qu'on l'aide à le publier.

M. BOWELL : Je puis dire que ce monsieur, comme l'a déclaré l'honorable député de Richmond, a consacré beaucoup d'attention à la préparation de ce dictionnaire pour l'avantage de cette tribu. Le livre sera employé dans leurs écoles, et, en général, les Micmacs instruits s'en serviront. Nous savons tous que la vente d'un ouvrage de ce genre ne rémunérera pas celui qui le publie ; c'est pourquoi le gouvernement a cru qu'il était très à propos qu'on l'aidât dans cette mesure à la publication de son œuvre.

M. GILLMOR : J'aimerais demander à l'honorable député de Richmond si l'on enseigne le micmac dans les écoles sauvages. S'il en est ainsi, ils devraient avoir des livres d'école en micmac, aussi bien que le dictionnaire.

M. McLELAN : Ce dictionnaire sert à enseigner le micmac de toute façon.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : D'après les renseignements que nous avons sur ces langues sauvages, le missionnaire, dans la plupart des cas, doit se faire un langage qu'il tire de sa propre tête. Je sais que, dans certains cas, lorsque l'ouvrage est publié, les sauvages eux-mêmes ne reconnaissent pas leur propre langue.

M. PATERSON (Brant) : On pourrait se demander si le parlement fédéral agit sagement en maintenant une école sauvage dans laquelle on n'enseigne pas l'anglais.

Quelques DÉPUTÉS : On l'enseigne.

M. PATERSON (Brant) : Je sais que la compagnie qui entretient plusieurs écoles dans mon comté, oblige que les études se fassent toutes en anglais, et si le gouvernement fait des efforts pour donner aux sauvages tous les droits des citoyens, il me semble que l'argent public devrait être employé à leur enseigner l'anglais et à les assimiler au reste du peuple.

M. PAINT : Le révérend Silas T. Rand a obtenu les plus hauts certificats de l'université de Dalhousie, dans la Nouvelle-Ecosse, de l'université du Collège Acadia, du collège de Sackville, N.-B., et de sir William Dawson ; tous recommandent cet ouvrage et sollicitent le gouvernement fédéral de contribuer à sa publication.

Pour payer la compilation, l'impression et la publication des correspondances, pétitions, rapports et arrêtés du conseil se rapportant à la législation provinciale..... \$500

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que cela a trait à la justification des nombreux désaveux qui ont eu lieu ?

M. BOWELL

M. BOWELL : Je ne puis pas donner à l'honorable monsieur d'autres renseignements que ceux qui sont ici ; mais je vais essayer de les lui procurer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si cela est destiné à faire produire un rapport complet de toute la correspondance qui a été échangée au sujet de tous les actes de dévouement depuis la confédération, je doute beaucoup que \$500 suffisent, et si ce crédit n'est pas destiné à cela, il est de très peu de valeur.

Frais de traduction et d'impression du rapport sur l'immigration chinoise..... \$4,500.

M. BAKER : Puis-je demander à quoi est destiné ce crédit ?

Sir HECTOR LANGEVIN : A l'impression du rapport des commissaires nommés pour examiner la question chinoise.

M. BAKER : Je me permettrai de proposer que le mot "commissaires" soit substitué au mot "immigration."

Sir HECTOR LANGEVIN : Cela peut être changé, mais le rapport a été fait au sujet de l'immigration chinoise. Il n'y a qu'un seul rapport, et je ne pense pas qu'il y ait de l'ambiguïté dans le titre.

M. BAKER : Je sais quelle impression cela va créer chez le peuple de la Colombie-Anglaise.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous ferons ce changement.

M. HOLTON : Où cet ouvrage a-t-il été fait et par qui ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Il a été imprimé à Montréal par la compagnie de publication de *La Minerve*.

Police à cheval du Nord-Ouest—Équipement, solde et entretien des nouveaux hommes..... \$250,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si nous jugeons par les dépenses faites pour le reste du corps, ce montant ne sera pas suffisant. Ce montant ne peut pas être comparé au crédit déjà voté pour l'infanterie de Winnipeg. Cependant, la chose peut être réparée, vu que nous nous assemblerons de nouveau avant longtemps.

M. BOWELL : Cette idée de l'honorable monsieur lui a été inspirée par le mémoire mis en ma possession. Ce mémoire est comme suit : Équipement, solde et entretien de 500 hommes additionnels. Ce montant, je le crains, ne sera pas suffisant pour le service mentionné, mais cela dépendra dans une grande mesure du nombre d'hommes qui seront équipés, question dont s'occupe à l'heure qu'il est le gouvernement. Si tous ces hommes sont équipés, ce crédit ne couvrira certainement pas les dépenses ; cependant si l'on décide de ne pas équiper tous les 500, les dépenses se rattachant à l'équipement ne seront pas aussi considérables. Tout ce montant peut être nécessaire avant que le parlement se réunisse de nouveau.

Acte des licences pour la vente des liqueurs—Pour payer la rémunération des commissaires et des inspecteurs en vertu de "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," et généralement pour payer les dépenses faites en vertu de l'acte des licences pour l'année finissant le 15 avril 1886..... \$50,000.

M. LANDERKIN : Quel montant a-t-on dépensé l'année dernière pour l'application de cet acte ? Et quel a été le montant payé par les hôteliers et cabaretiers ?

M. COSTIGAN : J'ai dit que le montant, en chiffres ronds, était de \$140,000 ou \$150,000, y compris le montant stipulé dans les crédits d'aujourd'hui et les honoraires payés à d'autres endroits.

M. LANDERKIN : D'après les estimations de l'année 1884-85, \$5,000 ont été fournis par le pays pour l'acte des licences pour la vente des liqueurs. En 1885-86, \$20,000 ont été votés ; dans les estimations supplémentaires pour 1884-85, nous trouvons \$60,000 ; et nous avons aujourd'hui

des estimations de \$50,000. Cela porte à \$135,000 le montant dépensé par le pays pour l'application de l'acte. On a produit un rapport au sujet du montant payé par les hôteliers et les cabaretiers dans tout le pays. Je n'ai pas eu le temps de trouver le montant exact, mais je pense que la taxe imposée sur les hôtels et les cabarets du Canada s'est élevée à \$100,000 au moins. Je vais vous donner une idée de ce que l'application de cette loi a coûté dans différents endroits. Dans Brant, \$670 ont été payés aux commissaires, aux inspecteurs et aux sous-inspecteurs; dans Bruce, \$540 ont été payés aux commissaires ou, au moins, je devrais dire, ont été payés par les hôteliers et les cabaretiers de l'endroit. Dans Elgin, \$855 ont été prélevés sur les hôteliers et les cabaretiers, et \$885 dans Essex. Dans Grey, un des plus intelligents, des plus grands et des meilleurs comtés du Canada, l'on a prélevé sur ces braves gens \$980. Dans la cité d'Hamilton, je vois qu'une taxe de \$1,845 a été imposée sur les hôteliers; dans le comté de Hastings, si bien représenté par le ministre des douanes et le député de Hastings-Est (M. White) et l'autre homme distingué, l'on a dû payer \$1,300 pour les fins de cet acte; dans Kingston, \$755; dans Lambton, \$1,110; Lanark, \$535; Leeds et Grenville, \$895; Lennox et Addington, \$590; dans la cité de London, représentée par le directeur général des postes, \$920; dans le comté de Northumberland, \$110; Ontario, \$645: cité d'Ottawa, \$1,210; Oxford, \$515; Peel, \$565; Perth, \$1,205; Peterborough, \$790; Renfrew, \$655; Simcoe, \$630; Wellington, \$1,080; York, \$1,445; Waterloo, \$1,135; Welland, \$855; et Toronto, \$4,480. J'aimerais savoir à quoi on a employé cette taxe alarmante, prélevée sur les hôteliers et les cabaretiers du pays, quand, durant la dernière session de cette Chambre, l'on a adopté un amendement à l'acte des licences pour la vente des liqueurs, lequel amendement suspendait son opération relativement à certaines questions et obligeait les hôteliers à prendre des licences locales. Durant la session actuelle, on a présenté et adopté, je crois, un bill pour suspendre l'acte, et cependant nous constatons que l'on demande \$50,000, bien que l'acte soit suspendu. Le peuple sera sans doute surpris de voir que nous avons dépensé \$135,000 pour l'application de cet acte qui ne le protège pas ou ne protège aucun intérêt quelconque.

M. WHITE (Hastings): L'honorable monsieur est hors d'ordre, je pense, lorsqu'il parle de l'argent payé par les hôteliers et les cabaretiers du pays. En quoi cela concerne-t-il ce crédit? J'aimerais que ce point fût décidé par vous.

M. le PRÉSIDENT (M. PAINT): Je suis disposé à permettre à l'honorable député de faire des remarques, pourvu qu'il soit très bref.

M. LANDERKIN: Je savais, connaissant votre esprit de justice, que vous me permettriez de continuer. Puisque l'acte est suspendu, pourquoi aurions-nous besoin de fonds? Pourquoi dépenserions-nous \$50,000 à payer des fonctionnaires qui auraient dû être renvoyés aussitôt que l'acte sera suspendu? Je pense que le peuple a raison de se plaindre de l'introduction du projet, de l'énorme montant dépensé; que les hôteliers ont raison de se plaindre de la forte taxe prélevée sur eux, ce qui n'a donné au peuple aucune protection contre l'usage des liqueurs enivrantes; cela n'a pas donné, non plus, de protection aux hôteliers eux-mêmes. La loi a été morte depuis le commencement, et, cependant, le gouvernement demande un crédit de \$50,000.

M. COSTIGAN: L'honorable député n'a pas exposé exactement la question; il a oublié le fait très important que l'acte a été suspendu seulement en ce qui concerne les matières incompatibles avec la décision de la cour Suprême, et que cela a été fait seulement en attendant la décision du Conseil privé. Il n'y a aucun doute relativement à notre droit d'accorder des licences pour la vente en gros des liqueurs et des licences aux pharmaciens; et, dans les comtés où l'acte Scott est appliqué, nos inspecteurs sont les officiers obligés de faire exécuter la loi, et le système doit

rester organisé tel qu'il l'a été. Je sais moi-même que d'après des témoignages complets reçus des provinces maritimes de personnes indépendantes des partis politiques, disent qu'elles regrettent qu'il y ait des difficultés constitutionnelles; qu'elles n'ont jamais vu d'acte plus propre à favoriser l'ordre et à régler et restreindre la vente des liqueurs, et qu'elles seraient heureuses que la question constitutionnelle fût réglée en faveur de cet acte.

M. VAIL: Est-ce que cela vient de vos propres inspecteurs?

M. COSTIGAN: Cela vient des amis de l'un et de l'autre parti politique. Nous ne discutons pas la loi elle-même, mais l'opportunité de ce crédit de \$50,000, destiné à combler toute lacune qui pourrait survenir cette année. Comme je l'ai dit, le bureau des commissaires doit exister jusqu'à ce que cette question soit définitivement réglée, et les services des inspecteurs doivent être retenus, quand bien même il n'y aurait aucune licence d'accordée, excepté les licences des pharmaciens, dans tout comté de la Confédération où l'acte Scott est en vigueur.

M. LANDERKIN: Je désire savoir quels sont les appointements payés aux commissaires, aux inspecteurs et aux sous-inspecteurs. J'ai déjà posé cette question et le ministre m'a dit qu'il ne le savait pas. Je désire beaucoup le savoir, car il me semble que cet impôt prélevé sur les hôteliers et les cabaretiers n'est prélevé dans d'autre but que de payer des officiers qui ne font aucun bien, n'administrent pas la loi et ne rapportent aucun avantage.

M. COSTIGAN: J'ai déjà répondu que l'on avait l'intention d'accorder aux commissaires une allocation de \$5 pour chaque jour qu'ils siègent réellement, et une allocation de 10 centins par mille pour frais de voyage, en allant aux assemblées et en en revenant. Relativement aux appointements des inspecteurs, il n'y a pas de taux de fixé, parce que nous avons à considérer les questions de divisions, la population, le nombre de licences accordées, pour se former une idée de la besogne et régler le salaire sur une échelle régulière.

M. LANDERKIN: Voulez-vous me dire quels sont les appointements payés au sous-inspecteur du comté de Grey.

M. COSTIGAN: Je ne puis me le rappeler; il y a deux cents comtés.

M. LANDERKIN: Ces appointements s'élevaient-ils à \$400 ou \$500?

M. COSTIGAN: Ils s'élèveront à \$600 ou \$700, d'après les reçus qu'il a donnés il y a quelque temps.

M. LANDERKIN: Je crois savoir que, cette année, il a accordé deux licences, et partant, le peuple a dû lui payer \$300 pour chaque licence.

M. COSTIGAN: J'ai parlé d'après les chiffres qu'il a cités. S'il n'y avait eu que deux licences accordées dans ce comté, je pense que les appointements seraient beaucoup moins élevés.

M. HESSON: Si l'honorable député du comté de Grey avait entendu la discussion qui a eu lieu dans la Chambre cette après-midi, il n'aurait pas parlé de cette manière. Il semble oublier que les hôteliers qui ont demandé des licences fédérales l'ont fait de leur propre mouvement. Il y avait des doutes sur la question de savoir quel gouvernement avait le droit d'accorder des licences et les hôteliers avaient la faculté de s'adresser au gouvernement fédéral et de payer \$10 et \$5, ce qui formait \$15 pour la garantie que cette faculté présentait s'ils en profitaient. La garantie ne serait demandée ni par l'un ni par l'autre gouvernement, qui pourrait avoir le droit de la demander s'il voyait qu'il en a l'autorité. Un grand nombre se sont présentés et ont fait ce dépôt comme une garantie qu'ils seraient protégés

par les deux gouvernements contre les poursuites, et je n'ai pas entendu dire que les hôteliers patentés d'Ontario aient trouvé à redire sous ce rapport. A l'heure qu'il est l'on a décidé la question que les licences pour la vente en gros des liqueurs, en tout cas, sont de la juridiction de ce gouvernement; mais il y a encore un doute sur la question de savoir si ce gouvernement exerce un contrôle sur les licences pour la vente en détail, et cette question reste encore à décider par le Conseil privé. Or, certaines sommes ont été payées —un peu plus de \$1,200 dans le comté de Perth—mais je n'ai pas entendu dire que les hôteliers patentés de ce comté aient fait des plaintes, et il y a encore environ \$600 qui restent au crédit du gouvernement dans ce fonds.

M. KIRK: Le président des commissaires, lequel, dans la Nouvelle-Ecosse, est le juge de comté, reçoit le même honoraire que les autres commissaires?

M. COSTIGAN: Je pense qu'il y a peu de différence en faveur du président.

M. LANDERKIN: Est-ce l'intention du gouvernement de rembourser ces \$15 aux hôteliers de ce pays?

M. COSTIGAN: Je prendrai un peu de temps pour répondre à cette question.

M. FISHER: Puisque le ministre semble fixer les appointements des inspecteurs d'après le nombre des licences qui sont accordées dans leurs comtés respectifs, comment va-t-il les établir dans les comtés où l'acte Scott est en vigueur, où l'on n'accorde pas de licences? J'espère que dans les comtés où l'acte Scott est en vigueur, le ministre portera assez haut le chiffre des appointements pour que les fonctionnaires fassent la besogne d'une manière efficace.

M. COSTIGAN: Je n'ai pas dit que leurs appointements étaient fixés absolument d'après le nombre de licences accordées. J'ai dit que pour arriver à un règlement quelconque de la question, l'on devait prendre différentes choses en considération, telles que l'étendue du district, le nombre de licences accordées, etc. Dans les comtés où l'acte Scott est en vigueur, naturellement, ce sera différent.

M. CAMERON (Middlesex): Le ministre pense-t-il que le montant du crédit actuel, \$50,000, soit suffisant pour répondre aux exigences du bureau? L'année dernière, les dépenses ont été de \$150,000. De ce montant, \$73,000 provenaient d'autres sources. Je suppose que le ministre a l'intention de réduire les salaires, car le chiffre des contributions sera considérablement réduit. Nous devons nous rappeler qu'une grande partie du revenu qui provient d'autres sources ne pourra pas être obtenu pendant la présente année, car je ne comprends pas que le gouvernement ait l'intention d'accorder à l'avenir des licences d'auberges. Le ministre espère-t-il que ces \$50,000 seront suffisantes.

M. COSTIGAN: Oui.

M. CAMERON (Middlesex): L'honorable ministre a-t-il l'intention de réduire le montant payé aux inspecteurs de licences?

M. COSTIGAN: La besogne sera simplement pour la forme. Ils conservent leurs positions, de peur que nous ne soyons obligés d'organiser un nouveau personnel. Leurs fonctions ne leur donneront pas la même besogne qu'ils ont dû exécuter l'année dernière, besogne pour laquelle ils ont reçu un montant plus élevé.

M. ROBERTSON (Hamilton): J'é félicite les hôteliers patentés de ce qu'ils possèdent un avocat aussi habile et aussi ardent dans la personne de l'honorable ministre. Je suis sûr que les hôteliers et les cabaretiere ne seront que trop heureux d'avoir l'occasion de payer ce montant de nouveau. J'exprime les sentiments des hôteliers patentés.

M. HESSON

M. LANDERKIN: Je ne pense pas que l'honorable monsieur exprime les sentiments des hôteliers patentés ou ceux des amis de la tempérance.

M. WHITE (Hastings): Je le crois.

M. BAKER (Victoria): Tous les fonds prélevés en vertu de l'acte sont-ils payés comme partie du revenu consolidé du Canada, et s'il en est ainsi, les commissaires sont-ils justifiables de retenir pour eux-mêmes tant en a-compte?

M. COSTIGAN: Ils ont le pouvoir de garder de l'argent pour payer leurs dépenses courantes. Puis, le gouvernement fédéral doit combler le déficit.

M. WHITE (Hastings): S'il paraissait que nous n'avions aucun droit d'adopter l'acte, il faudrait rembourser cet argent aux gens. Je suis convaincu que les hôteliers de la province d'Ontario seraient disposés à payer \$15 chacun pour la paix qu'ils ont eue durant l'année dernière. Les inspecteurs et les commissaires ne pourraient pas leur dire: vous devez avoir une licence. L'acte d'Ontario est une machine inventée pour faire voter les gens contre leur conscience.

M. MULOCK: Le ministre du revenu de l'intérieur peut-il déposer sur le bureau de la Chambre les arrêtés du conseil sanctionnant les différents paiements?

M. COSTIGAN: Je ne pense pas que je le puisse immédiatement, bien que je n'aie aucun désir de mettre des obstacles à ce que la chose soit faite.

M. MULOCK: Il serait peut-être plus simple que le ministre, au lieu de fournir les arrêtés du conseil, déposât sur le bureau de la Chambre un tableau faisant connaître les appointements assignés à ces différents fonctionnaires. Cela simplifierait la question et il ne serait pas nécessaire de copier les premières parties des arrêtés du conseil. Il importe, je pense, que nous sachions comment cette somme doit être répartie, car, bien que les officiers continuent leurs fonctions, dans une certaine mesure, dans les comtés qui ont adopté l'acte Scott, cela ne s'applique pas aux autres comtés, bien qu'ils aient encore quelques petites fonctions. En général, les fonctions de ces officiers, comme ils ne s'occupent que des pharmaciens en gros, sont presque nulles, et partant, il importe que nous sachions sur quelle base leurs appointements doivent maintenant être payés.

M. COSTIGAN: Je ne pourrai pas donner les arrêtés du conseil dont parle l'honorable député. Ces \$50,000 sont destinés à payer les appointements des mêmes fonctionnaires pour lesquels on a demandé \$60,000 l'année dernière. Je dirai qu'il doit être compris que ces fonctionnaires ne doivent pas s'attendre aux mêmes traitements qu'auparavant, car la besogne est considérablement réduite.

M. WHITE (Hastings): Ces fonctionnaires ont-ils été avertis de la chose?

M. COSTIGAN: Ils le sont.

Résolution à rapporter.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—NOUVELLES ESTIMATIONS SUPPLÉMENTAIRES.

M. BOWELL: Voici un message de Son Excellence le gouverneur général, transmettant de nouvelles estimations supplémentaires pour l'exercice finissant le 30 juin 1886.

M. l'ORATEUR lit le message:

LANSDOWNE.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1886, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, le gouverneur général recommande ces estimations à la Chambre des communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 15 juillet 1885.

M. BOWELL : Je propose que le message et les estimations qu'il transmet soient renvoyés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 1.15 a.m., jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 16 juillet 1885.

L'Orateur ouvre la séance à une heure et demie.

PRÏÈRES.

TROUBLES AU NORD-OUEST.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il reçu de l'évêque Grandin, quelques communications non encore soumises à la Chambre, au sujet des affaires du Nord-Ouest ? Et, si oui, combien en a-t-il reçu et à quelles dates ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il n'y a pas eu de communication de l'évêque Grandin au ministère de l'intérieur depuis celle qu'il a adressée à M. Laird en 1876, laquelle a déjà été déposée sur le bureau de la Chambre, si ce n'est une communication datée du 19 mars 1882, dans laquelle il demande de l'aide pour la construction d'un hôpital, une subvention pour l'hôpital et des secours pour les orphelinats, et une autre (non datée) reçue le 30 septembre 1882 demandant que Michael Deane reçoive instruction d'arpenter leur établissement. Ces lettres ne faisaient aucune allusion quelconque à la question métisse ; elles n'ont pas non plus été demandées par ordre de la Chambre. L'ordre demandait la correspondance relative aux réclamations des terres à Prince-Albert et dans les districts environnants. Albert n'est pas dans le voisinage de Prince-Albert, mais dans le voisinage d'Edmonton, à plus de 400 milles à l'ouest de Prince-Albert. Michael Deane a reçu instruction d'arpenter l'établissement de Prince-Albert au printemps de 1883. Je puis aussi dire qu'un grand nombre de lettres ont été adressées à des membres du gouvernement individuellement, lettres qui ne sont pas considérées comme officielles ; mais elles seront copiées aussitôt que possible et déposées sur le bureau de la Chambre au commencement de la prochaine session.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il adressé à l'évêque Grandin quelques communications non encore soumises à la Chambre, au sujet des affaires du Nord-Ouest ? Et, si oui, combien en a-t-il adressé et à quelles dates ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Depuis 1876, le gouvernement n'a adressé aucune communication à l'évêque Grandin sur les affaires du Nord-Ouest en général, mais en réponse à sa lettre de 1882 on l'a informé qu'instructions avaient été données d'arpenter les terres de l'établissement.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il reçu quelques communications non encore soumises à la Chambre, des colons de Saint-Albert, d'Edmonton ou du Fort Saskatchewan, par l'entremise du Père Leduc et de M. Maloney, pendant l'hiver de 1883 ? et si oui, quel en est le nombre ? A-t-il reçu quelques communications au même sujet, et non encore soumises à la Chambre, du Père Leduc ou de M. Maloney, ou de l'un des deux ? et, si oui, combien ?

M. McLELAN : Le 17 avril 1883, on a reçu une communication du Père Leduc et de M. Maloney, au nom des habitants d'Edmonton et du Fort Saskatchewan, demandant un

arpentage des lots de rivière, des patentes, un bureau des terres, la reconnaissance de titres aux terres par occupation avant l'arpentage, sans parler de la question de savoir si les sections colonisées étaient paires ou impaires, et sans faire d'autres représentations au sujet des terres. Les seules allusions d'un caractère général dans cette communication ont été celles faites au sujet de la représentation au parlement, et un court paragraphe demandant que l'on s'occupe des réclamations des Métis. Il y a en suite deux courtes lettres au sujet de la première question. On leur a répondu le 12 avril 1883, leur promettant l'arpentage demandé, l'établissement d'un bureau des terres, l'octroi de patentes sur preuve de titres, et la reconnaissance des titres des colons réels, conformément aux dispositions de la loi. Il n'y a eu aucun ordre de la Chambre demandant les documents relatifs aux titres des terres dans le district d'Edmonton.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il adressé quelques communications, non encore soumises à la Chambre, au Père Leduc ou à M. Maloney, au sujet des affaires du Nord-Ouest ? Et, en ce cas, combien ?

M. McLELAN : Deux lettres ont été envoyées du ministère de l'intérieur à MM. Leduc et Maloney ; l'une est datée du 12 avril 1883 ; c'est une réponse détaillée faite à leurs représentations ; l'autre est datée du 3 septembre 1883, c'est un accusé de réception et une réponse aux lettres plus récentes reçues au ministère le 27 août 1883.

M. BLAKE : L'arpenteur chargé de l'arpentage spécial des lots de rivière à Saint-Albert a-t-il reçu ordre, pendant l'année 1882, de cesser ses opérations, s'est-il conformé à cet ordre ? A-t-on ordonné, en 1883, l'arpentage des lots de rivière à Saint-Albert, à Edmonton et au Fort Saskatchewan, et cet arpentage a-t-il été fait ?

M. McLELAN : M. Michael Deane, sans instructions du département et pendant qu'il avait des instructions de faire d'autres travaux, a commencé une exploration de la rivière à Saint-Albert, en 1882. Quand l'arpenteur général eut découvert d'après les rapports de M. Deane, ce qu'il faisait, il a insisté, avec beaucoup de raison, sur ce que son subordonné lui obéit, puis il a ordonné à M. Deane d'exécuter les travaux qu'il avait reçu instruction de faire. Au printemps de 1883, M. Deane a eu un nouveau contrat, comprenant l'exploration de la rivière à Saint-Albert et au Fort Saskatchewan, ce qu'il a fait exactement. L'arpentage de l'établissement d'Edmonton, d'après le système des lots de rivière était compris dans son contrat de l'année précédente.

M. BLAKE : Quelques réponses, non encore soumises à la Chambre, ont-elles été faites aux lettres ou mémoires adressés au sujet des griefs du Nord-Ouest qui ont été déposés sur le bureau ? et, en ce cas, à quelles dates ces réponses ont-elles été faites, et auxquels de ces documents se rapportaient-elles ?

M. McLELAN : On n'a pas préparé de réponse à cette question. Un grand nombre de ces questions impliquent des recherches dans tout le département, de lettres et de documents ; puis, cela fait perdre beaucoup de temps.

M. BLAKE : Est-il vrai, comme le dit M. Pearce dans son rapport du 12 mars 1884, que d'après la correspondance conservée dans les dossiers administratifs, il paraît que le gouvernement, avait, aussi tard qu'au printemps de 1883, l'intention de faire refaire l'arpentage des lots de rivière sur les terres occupées par les Métis à Saint-Laurent ? et quelle est la date de telle correspondance non encore soumise à la Chambre ?

M. McLELAN : M. Pearce était dans l'erreur. Il n'y a pas de correspondance semblable au département de l'intérieur.

M. BLAKE: A-t-il été fait une réponse quelconque à la lettre adressée par le Père Vègreville à M. Deville, le 19 janvier 1884? Et, en ce cas, quand et par qui a-t-elle été faite?

M. McLELAN: M. Deville a répondu en disant que la lettre avait été soumise au ministre, avec la recommandation que M. Pearce reçut instruction de se conformer aux désirs des colons, en tant que la chose était possible. La lettre de M. Deville est datée du 5 février 1884.

M. BLAKE: A-t-on fait quelque réponse à la pétition envoyée le 19 novembre 1883, par 31 personnes de Saint-Louis de Langevin? Et, si oui, qui a fait cette réponse, et à quelle date.

M. McLELAN: La pétition ayant été reçue au département, par l'entremise de l'agent local, il n'y a rien qui prouve que ce fonctionnaire en ait ou non accusé réception; mais il en a sans doute accusé réception et la communication a été immédiatement renvoyée à l'arpenteur général et à M. Pearce, pour qu'ils s'y conformassent; ils s'y sont conformés en accordant aux pétitionnaires leurs lots de rivière par subdivisions légales, ainsi que le démontre la correspondance produite.

M. BLAKE: A-t-on répondu, après le retour du sous-ministre, à la lettre de Louis Schmidt, du 26 avril 1884? Et, si oui, quelle est la date de cette réponse, et qui l'a faite?

M. McLELAN: Oui; une réponse a été envoyée par M. Burgess lui-même le 6 mai 1885, peu de temps après son retour.

M. BLAKE: A-t-on répondu à la lettre de M. Pearce, du 19 mars 1884, concernant le règlement des réclamations au sujet des lots de rivière? Et, en ce cas, qui a fait cette réponse, et à quelle date a-t-elle été faite?

M. McLELAN: Aucune réponse n'était nécessaire. La correspondance produite démontre que l'agent de Prince-Albert a reçu instruction de s'occuper du règlement des réclamations mentionnées par M. Pearce, et qu'un grand nombre de ces réclamations ont été réglées.

M. BLAKE: Des instructions ont-elles été données, subseqüemment à la lettre de M. Pearce, du 19 mars 1884, touchant le mode de règlement des réclamations au sujet des lots de rivière? Et, si oui, quand et par qui l'ont-elles été?

M. McLELAN: Pas subseqüemment à la lettre de M. Pearce, mais avant, comme le démontre la correspondance produite.

M. BLAKE: Quand les plans et études de Saint-Laurent et des environs ont-ils été adressés à M. Duck?

M. McLELAN: Le plan de l'établissement de Saint-Laurent a été envoyé à l'agent de Saint-Albert le 15 février 1884, et les plans du voisinage, en différents temps, à dater du printemps de l'année 1880.

M. BLAKE: Y a-t-il des ordres, ou instructions, ou lettres concernant le mode d'exploration le long des rivières, et particulièrement le long de la Saskatchewan, qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre? Si oui, quelles en sont les dates?

M. McLELAN: Des instructions distinctes ont été données à chaque arpenteur, lui faisant connaître la manière dont il doit exécuter les travaux particuliers qui lui sont confiés.

L'acte des terres fédérales autorise le mode d'arpentage qui doit être adopté; il autorise particulièrement la subdivision des terrains aboutissant aux rivières ou aux lacs en lots étroits aux parties qui touchent à ces lacs et à ces rivières, si on le juge à propos.

M. McLELAN

M. BLAKE: Le gouvernement a-t-il reçu communication de la résolution passée par le conseil du Nord-Ouest en 1884, au sujet des réclamations des Métis, et à quelle date? A-t-il répondu à cette communication; et, dans ce cas, quand a-t-il ainsi répondu?

M. McLELAN: Oui; le 19 août 1884; et, depuis cette époque, les questions mentionnées dans le mémoire du conseil ont été traitées en différents temps par le gouvernement.

M. BLAKE: Le gouvernement a-t-il reçu le rapport mentionné par le colonel Houghton sur sa mission dans le Nord-Ouest en 1884? Si oui, quand l'a-t-il reçu?

M. CARON: Tous les rapports reçus du colonel Houghton, qui ne sont pas d'une nature strictement confidentielle ont été produits.

M. BLAKE: Cela n'est pas répondre à ma question. Je demande si le gouvernement a reçu le rapport mentionné par le colonel Houghton et, si oui, quand l'a-t-il reçu?

M. CARON: Tous les rapports qui ont été reçus et que l'on a pu produire, ont été produits.

M. BLAKE: Je ne demande pas si des rapports ont été produits. Je demande si le gouvernement a reçu quelque document particulier. Aucune réponse. Le gouvernement a-t-il demandé au gouverneur Dewdney des informations sur l'état des choses relativement aux Métis dans la région de la Saskatchewan en 1884, ou en janvier, février ou au commencement de mars, 1885? Si oui, à quelle date? Le gouvernement a-t-il reçu du lieutenant-gouverneur Dewdney quelque communication à ce sujet; et quand?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne sache pas que l'on se soit adressé spécialement au gouverneur Dewdney au nom du gouvernement pour informations. C'est le devoir du gouverneur Dewdney de donner des informations détaillées sur tout ce qui affecte les affaires de sa juridiction; il a été en rapport continu à ce sujet avec le gouvernement qu'avec des membres privés du gouvernement.

M. BLAKE: Le gouvernement s'est-il adressé à aucun des employés officiels au Nord-Ouest, pendant les années 1884 et 1885, pour obtenir des informations touchant l'état de choses existant parmi les Métis de la région de la Saskatchewan? et, si oui, à qui s'est-il adressé, et à quelle date l'a-t-il fait? Le gouvernement a-t-il reçu quelques communications d'aucun des employés officiels au Nord-Ouest, concernant l'état de choses existant parmi les Métis de la région de la Saskatchewan? Et, en ce cas, à quelle date, et de qui?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement et plusieurs des départements ont été en correspondance active avec les différents fonctionnaires du Nord-Ouest, quant à l'état des affaires relativement aux Métis de la région de la Saskatchewan et à d'autres matières affectant le Nord-Ouest. Quelques-unes de ces communications sont au département et quelques-unes n'y sont pas. Elles seront produites.

M. BLAKE: Le gouvernement a-t-il reçu quelque communication de l'archevêque Taché exprimant son opinion sur la question des Métis, qui n'ait pas encore été déposée sur le bureau; et quand?

M. McLELAN: Il n'y a au département de l'intérieur, aucune communication de l'archevêque Taché sur la question métisse qui n'ait pas été produite.

M. BLAKE: Une réponse a-t-elle été faite à la lettre adressée par le Père André à sir John A. Macdonald, le 16 janvier 1883? Si oui, quand l'a-t-elle été?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne suis pas tout à fait prêt à répondre à cette question, pas plus en ce qui con-

cerne la réception de la lettre, qu'en ce qui a trait à la réponse.

M. BLAKE : La lettre a été produite ; je ne fais pas de question à ce sujet.

Sir JOHN A. MACDONALD : Alors, c'est très bien.

M. ROYAL : Le gouvernement a-t-il reçu quelques renseignements au sujet de certains actes que l'on dit avoir été commis après la prise de Batoche, le 14 mai dernier, par des volontaires canadiens, savoir : qu'une corde aurait été passée au cou du nommé Damase Carrière, un métis, qui aurait été ensuite traîné à quelque distance ; qu'un vieillard du nom de Donald Ross aurait été dépouillé de ses habits, tout blessé qu'il était, et que des atrocités auraient été commises sur sa personne ; qu'un autre métis, du nom de Vandal, aurait été saisi, et que des blessures auraient été infligées sur toute sa personne ? Le gouvernement a-t-il aussi été informé que des propriétés et effets mobiliers auraient été détruits inutilement et sans raison dans la paroisse de Batoche après la bataille livrée par les volontaires canadiens ? Et dans ce cas, a-t-il ordonné qu'il soit fait une enquête sur ces faits ?

M. CARON : En réponse à mon honorable ami, je dois dire que le gouvernement n'a reçu aucun renseignement quant aux faits mentionnés dans l'interpellation qu'il vient de faire. J'ai communiqué cette interpellation au général Middleton afin d'obtenir les renseignements demandés, mais comme le général est maintenant en route pour Selkirk, il ne devra pas recevoir ma lettre avant son arrivée à Selkirk ou à Winnipeg.

M. BLAKE : A-t-il été offert à Michel Dumas, l'un des délégués de Riel, un emploi comme sous-instructeur agricole, ou autrement ? Si oui, à quelle date ? A-t-il accepté l'emploi ? Pendant quel temps a-t-il été employé ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas la réponse ici aujourd'hui, mais l'on a offert à M. Michel Dumas un emploi qu'il a accepté ; je fournirai les dates à l'honorable monsieur.

M. BLAKE : A-t-il été offert à James Isbister, l'un des délégués de Riel, un emploi comme sous-instructeur agricole, ou autrement ? Si oui, à quelle date ?

Sir JOHN A. MACDONALD : On a aussi offert un emploi à James Isbister ; je fournirai les dates demain.

M. BLAKE : Une licence de passeur a-t-elle été donnée à Gabriel Dumont, l'un des délégués de Riel ? Si oui, en quel temps ?

M. COSTIGAN : Toutes les traverses qui appartiennent au gouvernement fédéral sont sous le contrôle du département du revenu de l'intérieur. Gabriel Dumont n'a reçu aucune licence de passeur de ce département.

M. BLAKE : Quelle est la date du rapport du surintendant Crozier (non produit, mais cité dans celui du 27 juillet 1884), dans lequel il signalait l'entente existant entre les sauvages et les Métis, et suggérait l'adoption de mesures de précaution ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas la date, mais je me la procurerai.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il reçu des rapports des officiers de la police à cheval sur l'engagement du Lac aux Canards, l'évacuation de Carlton, les affaires du Fort Pitt, du Lac aux Grenouilles, de Prince-Albert et de Battleford, ou d'aucune d'elles ? Et de quelles dates sont-ils ?

Sir JOHN A. MACDONALD : On a reçu des rapports au sujet de ces différentes affaires ; ils seront immédiatement produits.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il reçu du shérif Chapleau avant le soulèvement dans le Nord-Ouest, quelque

communication relative aux affaires des Métis ? Si oui, à quelle date ?

M. McLELAN : On n'a pas reçu et il n'y a pas, non plus, au département de l'intérieur, de communication du shérif Chapleau au sujet du soulèvement du Nord-Ouest ou des affaires des Métis.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il reçu, avant le soulèvement dans le Nord-Ouest, quelque communication relative aux affaires des Métis et exprimant l'opinion de MM. Forget et Hayter Reed, du juge Rouleau, du père André, de M. L. Clarke, de M. Macdonell, de l'évêque Grandin, ou d'aucun autre citoyen important des Territoires du Nord-Ouest ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Des communications ont très probablement été reçues de quelques-uns de ces messieurs, sinon de tous. Celles qui ont été reçues seront produites.

M. BLAKE : Sir Hector Langevin a-t-il reçu une ou plusieurs communications, en 1884 ou 1885, de M. Jackson, M.C., des territoires du Nord-Ouest, au sujet des réclamations des Métis ? Et, si oui, à quelles dates ?

Sir HECTOR LANGEVIN : J'en ai sans doute reçu une ou plusieurs. Je n'en connais pas les dates.

M. BLAKE : Sir Hector Langevin a-t-il fait rapport au gouvernement de son entrevue avec certains Métis à Qu'Appelle en septembre 1884 ? Et, en ce cas, à quelle date ?

Sir HECTOR LANGEVIN : J'ai sans doute fait un rapport à mes collègues, mais je n'en connais pas la date.

M. BLAKE : Le télégramme du 2 janvier 1885, et le rapport du 31 décembre 1884, qui ont été déposés sur le bureau, sont-ils les seules communications reçues par le gouvernement au sujet de la proposition faite par L. Riel d'accepter de l'argent et de quitter les territoires du Nord-Ouest ? Si non, à quelles dates et par qui les autres communications ont-elles été envoyées ?

Sir JOHN A. MACDONALD : D'après ce que je me rappelle, plusieurs communications ont été reçues de personnes présentes à des assemblées auxquelles Riel fit des discours ; on en a aussi reçu de fonctionnaires et de colons ; toutes communications donnent toute espèce de rapports contradictoires au sujet de la proposition faite par Riel d'accepter de l'argent et de partir.

M. BLAKE : Le gouvernement a-t-il reçu quelques pétitions, résolutions ou lettres, qui n'ont pas encore été déposées sur le bureau, relatives aux réclamations des Métis et des colons dans les districts qui ont été le siège des derniers troubles ? Et, si oui, par qui et quand ont-elles été envoyées ?

M. McLELAN : Jusqu'ici, nous n'en avons découvert aucune au département de l'intérieur.

M. BLAKE : Existe-t-il quelque correspondance, non encore déposée sur le bureau, au sujet du règlement des réclamations des Métis du Manitoba ?

M. McLELAN : Non.

M. BLAKE : M. Walsh a-t-il fait une investigation sur un rapport relatif aux affaires des Métis de Qu'Appelle qui lui a été soumis le 6 juillet 1882 ? Si oui, à quelle date ?

M. McLELAN : Il n'y a aucun rapport de cela au département de l'intérieur.

M. BLAKE : Existe-t-il quelque correspondance qui n'ait pas été soumise à la Chambre, au sujet des affaires des Métis de Qu'Appelle qui ont été déférées à M. Walsh ? Si oui, de qui et de quelles dates ?

M. McLELAN : Il y a un rapport à la Chambre des communes au sujet des colons, ne disant pas si ce sont ou non des Métis. Je n'ai pas la date.

M. BLAKE : Des rapports sur les établissements de Prince-Albert ou de Saint-Laurent ont-ils été faits par MM. Russell et Aldous en 1877 ou 1878 ?

M. McLELAN : Oui ; il y a le rapport de M. Russell contenu dans le rapport du département pour l'année 1877 ; et il y a le rapport de M. Aldous contenu dans le rapport du département de l'intérieur pour 1878.

M. BLAKE : Tous les rapports sont-ils publiés ?

M. McLELAN : La réponse que l'on m'a donnée est que tous les rapports sont publiés.

M. BLAKE : Je pense que l'honorable ministre constatera que ces rapports ne sont guère exacts. Le rapport de l'arpenteur ou celui de l'inspecteur donne-t-il quelques détails au sujet des améliorations faites par les colons ou squatters sur le terrain de la compagnie de colonisation de Saint-Albert ?

M. McLELAN : Oui ; le rapport de l'arpenteur donne les détails les plus complets au sujet des colons trouvés sur le terrain de la compagnie de colonisation de Prince-Albert, comme c'est la coutume dans le cas de tout colon ou squatter trouvé sur toutes terres arpentées. Section 36, 2 novembre 1883 : maison de Joseph Dufresne, maison (en bois rond) en partie construite, environ 4 acres de défrichés ; section 2, John Toogood, maison (en bois rond) en partie finie, environ 5 acres de défrichés. Section 14, George Alexandre McLeod, maison (en bois rond) 15½ x 16, 32 acres défrichés et cultivés, 120 acres d'enclos, billots pour étable 30 x 40. St. George réclame le terrain voisin de celui de Joseph Dufresne, sur lequel il a construit une maison en bois rond et défriché 4 acres ; il était là depuis 2 mois, mais était absent à l'époque de ma visite, 12 août 1884 ; n'avait pris aucun certificat. Township 45 A, rang 28, à l'ouest du deuxième méridien, section 24, Maxime Lépine, Norbert Turcotte ; tous les deux réclament cette section, mais ils n'ont jamais pris de certificat ni fait d'améliorations ; à l'heure qu'il est, ils résident dans le township 45, rang 28, où ils ont fait des améliorations. Norman Mackenzie, pas de résidence, 20 acres en culture. André Letondre, pas de résidence ; 30 acres défrichés. Michel Dumas, pas de résidence, 5 acres défrichés ; billots prêts pour maison. Alexander McDougall, pas de résidence, 5 acres défrichés ; billots prêts pour maison. Chas Boucher demeure avec son père ; 3 acres en culture. Salomon Boucher, demeure avec son père ; 10 acres en culture. Baptiste Boucher, maison, etc, 3 années de résidence, 35 acres en culture. Inutile de citer toute la liste. Tels sont les détails donnés par l'arpenteur et que l'inspecteur a confirmés. Ces détails ne sont mis dans les articles que lorsqu'ils ont été confirmés par l'inspecteur.

PROPRIÉTÉ OCCUPÉE PAR JOHN HENEY.

M. HOLTON : Est-ce que John Heney, d'Ottawa, occupe la propriété située au sud du pont des Sapeurs et à l'ouest du canal Rideau, à Ottawa, en vertu d'un bail du gouvernement ? S'il en est ainsi, quel est le terme du bail et le montant du loyer annuel ? Si ce n'est en vertu d'un bail, en vertu de quel privilège occupe-t-il la propriété ?

M. McLELAN : M. Heney a eu la permission, vers 1867, sur des représentations faites par le département des travaux publics, de mettre du bois de corde en pile, bois qu'il s'était engagé à fournir au gouvernement pour le chauffage des édifices publics, sur la partie mentionnée des terrains de l'artillerie. La permission a été renouvelée en vertu des contrats subséquents faits dans le même but par M. Heney avec le département des travaux publics. Il n'a aucun bail du terrain et ne paie pas de loyer.

M. BLAKE.

ACTIONNAIRES DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

M. MITCHELL : Le gouvernement se propose-t-il de faire exécuter l'ordre émis par la Chambre le 28 mars 1884, pendant la dernière session, demandant les noms de tous les porteurs d'actions du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, et le montant des actions en possession de chacun des porteurs à l'expiration de la première année qui a suivi l'octroi de la charte ou le commencement des opérations. Aussi les noms de tous les porteurs d'actions dans la dite compagnie, et le montant des actions en possession de chacun d'eux le premier jour de l'année courante ?

Le gouvernement a-t-il l'intention de faire exécuter l'ordre de la Chambre du 24 février dernier, pour une liste détaillée des noms, avec le domicile ou l'adresse d'affaires, de chacun des divers actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc, à la date du 1er janvier dernier ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement a l'intention de prendre des mesures au sujet de cette question.

M. MATHEW ROACH.

M. BLAKE : La commission locale de pilotage a-t-elle été remaniée afin d'en écarter M. Mathew Roach, de Lingan, Cap-Breton, ou se propose-t-on de le faire ? Sur quoi se base-t-on pour priver M. Roach de son emploi ?

M. McLELAN : La commission de pilotage a été remaniée, mais non pour écarter M. Mathew Roach. Il est membre d'un des bureaux.

M. BLAKE : De quel bureau est-il membre ?

M. McLELAN : Il y avait une commission de pilotage comprenant les ports de Sydney-Nord et les avants-ports de Lingan et de la Baie aux Vaches. M. Roach demeurait dans un des districts extérieurs. J'ai nommé deux commissions de pilotes, l'une pour Sydney-Nord et une commission extérieure à laquelle appartient M. Roach.

TROUBLES DU NORD-OUEST — REMERCIEMENTS AUX TROUPES.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je donne un avis général dans le but d'attirer l'attention de la Chambre sur cette résolution. Mon intention est de proposer une résolution spéciale. Si je ne suis pas assez fort pour traiter le sujet avec compétence, je demanderai à mon honorable ami le ministre de la milice de le faire pour moi. Je demanderai maintenant que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) appuie la résolution.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. POPE : J'ai donné avis de certaines résolutions, en comité général. Je demanderai si la Chambre me permettra de proposer ces résolutions après six heures.

M. BLAKE : J'étais sur le point de demander quelles étaient les opinions du gouvernement au sujet des affaires maintenant soumises à la Chambre, ou au sujet de toutes autres affaires qu'il se propose de soumettre à la Chambre et au sujet de ses opinions relativement à la date de la prorogation.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce n'est pas actuellement l'intention du gouvernement de présenter de nouvelles mesures, ni d'appeler l'attention de la Chambre sur des questions autres que celles qui sont aujourd'hui à l'ordre du jour. Si les affaires publiques le permettent, j'espère que nous prorogerons samedi ou, le plus tard lundi. Naturellement, cela dépend tout à fait de la longueur des débats qui auront lieu sur les questions maintenant soumises à la Chambre.

LE BREF RELATIF A L'ÉLECTION DE SAINT-JEAN.

M. WELDON : Je crois savoir que l'ordre de l'Orateur pour l'émanation d'un bref relatif à l'élection de la cité et du comté de Saint-Jean a été transmis vendredi dernier au greffier de la Couronne en chancellerie, et, après examen, je crois qu'aucun bref n'a encore émané. D'après la loi, je pense que le bref devrait être émis immédiatement après la réception de l'ordre de l'Orateur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je vais m'informer de la chose.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

On appelle l'ordre du jour relatif à la reprise du débat ajourné sur la motion de M. Caron que le bill (n° 141) au sujet de l'administration de la justice et autres questions dans les territoires du Nord-Ouest soit maintenant lu la troisième fois, et sur l'amendement proposé par M. Mills.

M. CARON : L'examen du présent bill

M. BLAKE : L'honorable ministre a déjà parlé au sujet de cet amendement.

M. CARON : Je suis sous l'impression que j'ai parlé sur une autre motion de l'honorable monsieur.

M. BLAKE : Non ; vous avez parlé sur cet amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne pense pas avoir parlé sur cette question et je dirai immédiatement que je suis fortement opposé à la motion de l'honorable député de Bothwell (M. Mills). Je suis d'opinion que, pour la paix et le bon gouvernement de ce pays, et pour le rétablissement de la confiance parmi les blancs et les colons de ce pays, il est nécessaire que ce bill soit adopté et que les articles en soient adoptés comme ils l'ont déjà été en comité général. Le but du projet est simplement d'empêcher que des armes de précision et de munitions fixées ne tombent entre les mains de personnes auxquelles on n'a pas jugé prudent de confier de semblables armes. Afin d'appliquer avec efficacité les dispositions du bill, je pense nécessaire que ces articles soient adoptés, et les autorités du Nord-Ouest pensent qu'il est de la plus haute importance que ces dispositions soient appliquées. Le bill stipule que toute personne des territoires du Nord-Ouest :

Sans la permission écrite (dont il devra avoir la preuve) du lieutenant-gouverneur ou d'un commissaire nommé par lui pour donner une telle permission, n'aura en sa possession ou vendra, échangera, troquera ou donnera à une autre personne quelconque, tout arme améliorée ou munition, sera passible d'une pénalité.

Or, quant on saura que c'est dans le but d'empêcher que des armes ne soient mises entre les mains de personnes qui ne devraient pas en avoir, je ne pense pas qu'un seul homme loyal du Nord-Ouest s'y oppose. Si tous les membres de cette Chambre des communes étaient aujourd'hui colons du Nord-Ouest, je pense qu'ils seraient parfaitement disposés à expliquer pourquoi ils portent des carabines ou des revolvers. Il ne peut y avoir aucun inconvénient quelconque au sujet de cette question. Il y aura des commissaires nommés dans chaque établissement, des hommes respectables, qui entreront simplement dans un registre le nom de tout colon blanc qui veut donner son nom et dire : " J'ai une carabine Winchester ou j'ai une telle arme." Or, M. l'Orateur, le soulèvement du Nord-Ouest n'a pas été provoqué par les sauvages proprement dits, mais par les Métis et les rebelles blancs, des hommes déloyaux. Nous pouvons facilement contrôler les sauvages, mais nous ne pouvons pas contrôler aussi facilement les sauvages blancs, comme les appelle un honorable député. Il importe beaucoup que nous puissions trouver les armes. Ce bill ne sera pas du tout appliqué, excepté dans les parties du Nord-Ouest où le gouvernement croit, d'après ses renseignements, que l'usage ou la possession des armes pourraient provoquer des dangers, et tant

qu'on ne déclarera pas que le district s'est conformé aux dispositions de l'acte, il n'y aura aucune objection de la part des hommes loyaux ; les hommes déloyaux qui désirent cacher leurs armes pourront peut-être s'opposer à la chose. Pais, M. l'Orateur, si nous restreignons cela aux sauvages et aux Métis et que nous le permettions aux blancs, cela produira un très mauvais effet. Comme je l'ai dit, les chefs du soulèvement ont été des Métis qui, par leur éducation supérieure, se sont servi de leur influence sur les sauvages dans le but de les porter à la révolte. Eh bien ; je ne puis pas imaginer une plus grande cause d'irritation pour les Métis loyaux que cette distinction que l'on fera à leur détriment ; distinction en vertu de laquelle leurs maisons seront fouillées et en vertu de laquelle ils devront livrer leurs armes ou expliquer pourquoi ils les possèdent, tandis que les blancs auront la liberté d'en posséder.

Il y a des Métis loyaux, je suis heureux de le dire, tout comme il y a des Métis déloyaux, et les premiers regardent comme une grande insulte si on leur défend spécialement de porter des armes par cet acte, tandis que tout blanc, qu'il soit loyal ou déloyal, aura le droit d'en porter et que le Métis n'aura pas le même privilège parce qu'il est Métis. Mais nous avons stipulé dans l'acte que toutes personnes, loyales ou déloyales — si elles habitent un district où, d'après les renseignements reçus, il y a danger sous ce rapport, et après la publication de la proclamation — nous avons stipulé, dis-je, dans l'acte, que toutes personnes blanches, rouges ou entre les deux, devaient rendre compte de leurs armes. A moins que cela ne se fasse, il n'y aura aucun moyen de découvrir les armes. Du moment que toute personne, blanche, rouge ou métisse, cherche à obtenir un certificat de port d'armes, l'on peut toujours lui demander de dire ce qu'elle fait de ces armes. Si vous n'aviez pas une telle restriction, le bill serait comparativement inutile. Or, dans l'acte provisoire que nous avons adopté en conséquence de la violence de certains particuliers, en Canada, en 1878, il est stipulé :

A compter du jour y désigné, et durant tout le temps que la proclamation en premier lieu mentionnée restera en vigueur, il ne sera permis à qui que ce soit, n'étant pas un juge de paix, ni un officier, soldat, matelot ou volontaire, au service de Sa Majesté, étant de service, ou un constable ou autre officier de paix, ni une personne porteur d'un permis en vertu du présent acte, de porter ou avoir, dans les limites du district proclamé, ailleurs qu'à son domicile ou dans son magasin, sa boutique ou son comptoir, aucune arme ; et quiconque portera ou aura quelque arme contrairement à la présente disposition, sera coupable de délit.

Cet acte fut adopté par l'ancien gouvernement à cause des émeutes qui avaient eu lieu à Québec, et c'était un acte excellent. Il fut adopté dans le but d'empêcher le port d'armes par toutes personnes quelconques. Il est vrai que ce cas-là et le cas actuel sont différents. Malheureusement, dans le premier cas, il y avait eu des émeutes, et les gens se montraient dans les rues, sur les quais, ou partout où la bataille avait lieu, avec des armes dans leurs mains, et il fallait stipuler que personne ne devait paraître avec des armes dans la rue, tant que cet acte serait en vigueur. Les gens pouvaient garder chez eux les armes qui leur appartenaient. Or, cet acte-là était dans le but d'arrêter les émeutes, quelles qu'elles fussent, et cet acte, j'ose le dire, a produit un bon résultat. On cherche à appliquer le même principe ici, en stipulant que dans tout district où il y a un soupçon raisonnable de mécontentement pouvant produire une insurrection ou un soulèvement, tout habitant de ce district sera requis par le magistrat compétent ou le commissaire nommé pour la localité, de dire : " J'ai une telle arme," et personne n'aura raison de s'y opposer. Nous venons d'être témoins d'un soulèvement et j'espère qu'il n'y en aura pas d'autres. Mais les agents des sauvages et autres autorités du Nord-Ouest nous avertissent de faire en sorte que les malheureux événements des quelques mois qui viennent de s'écouler ne se répètent pas. Je demande donc à la Chambre de rejeter la motion de l'honorable monsieur de la gauche.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je regrette beaucoup que le gouvernement, après examen, n'ait pas jugé à propos d'accepter l'amendement de l'honorable député. Je crois réellement que si l'honorable monsieur avait connu personnellement et particulièrement l'état des affaires dans le Nord-Ouest, il serait arrivé à la même conclusion à laquelle sont arrivés plusieurs de ses partisans qui possèdent cette connaissance particulière, et cette conclusion, comme ils l'ont déclaré en cette Chambre, était celle-ci: "que, vu la grande distance sur laquelle les colons sont dispersés, vu les habitudes et les sentiments des colons, il arrivera une de ces deux choses: ou ce projet deviendra en réalité lettre morte et tout à fait inapplicable, ce qui arrivera d'après moi si ce bill figure dans les statuts; ou il causera un tort considérable. Tous ceux qui connaissent quelque chose des sentiments des habitants savent qu'ils considèrent le privilège d'avoir des armes et des armes du meilleur calibre, comme un droit imprescriptible, comme une chose que tout colon allant dans ce pays, et particulièrement dans les circonstances actuelles, croit avoir le droit moral et légal de posséder.

Il n'y a aucun doute que cet acte causera beaucoup de mécontentement si l'on cherche à le mettre en vigueur. Et je pense que tous ceux qui connaissent un peu les habitudes de nos compatriotes, et surtout celles des colons, soit dans le pays ou aux Etats-Unis, admettront que c'est là une question de fait. On peut dire que c'est une considération sentimentale. Je dis qu'une considération sentimentale a du poids dans ces cas. Nos compatriotes n'aimeront pas être exposés au reproche que le gouvernement ne veut pas leur confier des armes,—qu'ils devront être privés d'un droit que l'on n'a jamais tenté d'enlever à des colons de l'autre côté de la frontière. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de vérité dans l'énoncé qu'il est vraisemblable que quelqu'un des colons blancs ait provoqué un soulèvement. Il peut arriver que quelques-uns de ces hommes aient désiré voir le gouvernement prendre leurs griefs en considération; mais je ne pense pas—et la levée d'armes qui a eu lieu au Nord-Ouest le prouve—que ces colons soient dans une légère mesure disposés à soutenir tout ce qui ressemble à une révolte armée contre le gouvernement, quels que soient leurs griefs. Personne n'était plus prêt et personne n'a plus souffert que les colons blancs de Prince-Albert contre des mécontentements qui ont existé chez les blancs, d'après ce que je crois comprendre des énoncés faits par quelques membres du gouvernement.

Puis, il y a quelques autres considérations que nous devons ne pas oublier. L'honorable premier ministre remet aux colons blancs le soin d'obtenir un permis. Si l'honorable monsieur ne le sait pas, ceux qui connaissent le Nord-Ouest savent que les colons sont répandus sur une très grande étendue de pays, et à moins que des fonctionnaires ne soient envoyés dans les différents établissements dans le but de s'entendre avec les colons, il y aura de grandes difficultés, car les colons demeurant dans quelque endroit éloigné devront parcourir une grande distance dans le but de voir un fonctionnaire qui pût accorder ce permis. C'est le colon éloigné qui a le plus besoin de bonnes armes et qui, plus que tous les autres, a le droit d'en posséder. Nous devons nous rappeler, comme l'a dit l'honorable monsieur, que les sauvages seront encore longtemps dans la barbarie. Il n'y a rien qui donnera plus de confiance aux blancs qui sont répandus parmi ces tribus sauvages, comme la possession d'une arme à feu d'une qualité supérieure, et le premier ministre doit savoir qu'aujourd'hui personne ne se croit en sûreté avec un fusil de l'ancien modèle. Tous ceux qui ont l'habitude de se servir d'armes à feu sont accoutumés à se servir d'armes améliorées, et ils verront d'un mauvais œil cette proposition de les priver de ces armes. Et nous devons voir, aussi, qu'en cherchant à appliquer cet acte, il peut arriver que l'on agisse avec beaucoup de partialité. Il peut arriver que des fonctionnaires du gouvernement se

Sir JOHN A. MACDONALD

servent de cela pour exercer des vengeances personnelles ou de parti; il peut arriver qu'ils refusent des armes à des hommes loyaux ou leur fassent payer l'amende en vertu des dispositions de cet acte.

Quant au troisième point soulevé par l'honorable premier ministre, que vous ne pourriez pas distinguer entre les blancs et les Métis, je dis que cela n'est pas nécessaire. Il n'y a aucune raison qui nous porte à ne pas accorder le droit d'avoir des armes aux Métis loyaux qui, je veux bien le croire, forment la grande partie de la population métisse, malgré ce qui s'est passé. On peut leur accorder cette permission. Je ne pense pas que nous ayons le droit de dire, après ce qui s'est passé, que le gouvernement ne pourrait exercer une surveillance quelconque sur la vente des armes aux Métis. On doit se rappeler que quelques Métis se sont soulevés, tout comme les sauvages; il est peut-être raisonnable de donner au gouvernement le droit d'appliquer des dispositions sévères au sujet du port d'armes par ces gens.

Je dois protester, cependant, contre l'application des mêmes règlements à la population blanche, et je protesterais beaucoup plus fortement si je n'étais passablement convaincu que lorsque l'honorable ministre voudra mettre la mesure en vigueur elle deviendra virtuellement lettre morte comme je l'ai dit, et elle ressemblera à la fameuse proposition de l'honorable ministre ayant pour but d'échanger les carabines Snider de la police contre les carabines Winchester des sauvages. Il n'a pas réussi à mettre ce projet à exécution et il ne réussira pas à mettre à effet la présente législation. Je ne crois pas qu'il soit désirable de désarmer la population blanche du Nord-Ouest. Ce serait une chose tout à fait différente que d'appliquer la loi telle que l'honorable ministre l'a citée, là où la population est dense et où, comme dans la majeure partie du pays colonisé depuis longtemps, l'usage des armes est un luxe, et où l'on n'a pas besoin de porter des armes pour défendre la propriété personnelle. Mais supposez qu'il s'agisse de malheureux colons. Peut-être ces colons sont à vingt ou 30 milles de la famille blanche la plus rapprochée. Dire qu'ils ne peuvent pas porter d'armes ou s'exposer à une amende s'ils en portent, cela a tout l'air d'une législation excessivement pédantesque, et je regrette beaucoup que le gouvernement n'ait pas jugé à propos d'accepter l'amendement de mon honorable ami même en le modifiant.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je désirerais, si l'on veut me le permettre, lire une lettre écrite par un blanc à un blanc. Pour des raisons que l'on appréciera, je ne désire pas donner les noms maintenant, mais ce sont des noms bien connus au Nord-Ouest. L'honorable député dit qu'il croit qu'il n'y a aucun danger résultant des agissements des blancs. L'auteur de cette lettre est bien connu au Nord-Ouest, et il en est de même de celui qui l'a reçu. Ce gentleman dit qu'il croit que depuis le commencement de l'agitation, il n'y a pas eu un meilleur temps que le temps actuel, que tout semble mûr pour cela. Il est certain que les sept huitièmes des gens de Winnipeg sont en leur faveur, et il est certain que 400 ou 500 hommes résolus atteindraient leur but sans aucune difficulté; qu'il n'y a rien qui puissent résister; que les militaires qui se trouvent là ne seraient pas un obstacle, que les insurgés pourraient avoir un accès facile aux armes, s'ils avaient ou une petite assemblée ce soir là; qu'ils avaient résolu de frapper immédiatement; que ceux qui étaient là croyaient qu'en retardant ils perdraient du terrain et ils n'atteindraient jamais leur but. Il dit qu'il aimerait à savoir le nombre d'hommes que l'on pourrait trouver pour aider à la réalisation de ce projet, et il exprime sa parfaite sympathie en faveur du mouvement, et dit qu'il est prêt à prendre une part active dans le mouvement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quelle est la date?

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela est daté de 1884, et cela a été écrit par un blanc bien connu dans cette région à un autre blanc également bien connu.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la date ?

Sir JOHN A. MACDONALD : La date est de 1884.

M. BURPÉE : J'ai reçu une lettre d'un homme du Nord-Ouest, et je puis répondre du fait qu'il est non seulement loyal, mais ce n'est pas même un *grit*, mais un conservateur à tous crins. Je l'ai bien connu au Nouveau-Brunswick, où il a fait beaucoup d'affaires, et il en fait beaucoup maintenant au Nord-Ouest. Il dit :

Mettre le sauvage sur le même pied que le blanc en ce qui concerne l'usage de la carabine ! Je suis plus que surpris. Je crains que le gouvernement ait perdu sa sagacité. Je n'appartiens pas à une famille de lâches, et jamais, jusqu'aujourd'hui, je n'ai été le propriétaire d'un fusil, mais depuis que j'ai lu ce matin que ce n'était que par tolérance de la part du gouvernement que les blancs auraient la permission de se servir d'une carabine, j'en ai acheté une et je n'ai pas l'intention de demander à qui que ce soit la permission de la garder pour m'en servir lorsque j'en aurai besoin. Si ce n'est pas trop vous demander vous pourrez dire à sir John que ce sont là mes opinions, et qu'elles sont partagées par tout le Nord-Ouest. Je suis conservateur, mais je ne suis ni un serf ni un esclave.

Ce gentleman est bien connu des honorables membres de cette Chambre.

M. ORTON : Je regrette encore que le gouvernement juge qu'il soit absolument nécessaire de présenter cette mesure. Je suis certain qu'elle créera beaucoup.....

M. BLAKE : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député a parlé.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'honorable député a parlé sur l'amendement, et il lui faudra attendre qu'on en ait discuté.

M. BLAKE : L'honorable député a parlé le 2 juillet.

M. CASEY : C'est la première fois que nous ayons eu l'occasion de discuter une question de cette nature, et j'espère que ce sera la dernière fois, excepté lorsqu'ils agira d'abroger le bill, et je ne crois pas qu'il y aura alors beaucoup de discussion, car je crois qu'une expérience de un ou deux ans convaincra le gouvernement qu'il a perdu sa sagacité, pour ne pas dire sa science politique, lorsqu'il a présenté ce bill, et que ce bill sera excessivement impopulaire, qu'il soulèvera une telle indignation par tout le Canada, qu'il sera bien aise de l'abroger. C'est une question qu'il est difficile de discuter avec le sang-froid et le calme ordinaire. Il est proposé de désarmer des citoyens libres dans le Dominion, des hommes qui habitent parmi des sauvages surexcités, des hommes qui ont besoin de garder chez eux des carabines perfectionnées pour défendre leur vie et la vie de leurs familles, des hommes qui ont besoin souvent de carabines perfectionnées pour se procurer leur subsistance et celle de leurs familles, au moyen de la chasse. On se propose de les désarmer, et dans quelles circonstances ? Chaque fois que le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, jugera à propos de s'imaginer qu'ils sont déloyaux. Le chef du gouvernement a dit que cela ne s'appliquerait qu'aux districts où la loi aura été proclamée et aux gens enclins à la révolte. Il a reçu un télégramme disant qu'il était nécessaire de l'appliquer aux cas des sauvages et des Métis. Nous ne discutons pas cette question, mais nous discutons un amendement proposé par l'honorable député de Bothwell, lequel demande que les dispositions du bill soient rendues moins sévères en ce qui concerne les colons blancs seulement, et la question est maintenant de savoir si les colons blancs seront assujétis à ce désarmement.

Il dit qu'il n'y aura désarmement que là où il y aura des blancs rebelles, et il nous a dit que le gouvernement considérerait qu'il était nécessaire d'enlever les armes des mains des gens qui seraient considérés comme des rebelles dans le Nord-Ouest. Il considère que les pionniers du Nord-Ouest sont déloyaux et rebelles. Attendez que les pionniers du Nord-Ouest apprennent cela, et qu'ils apprennent sur quels renseignements le gouvernement s'est

basé pour les accuser aussi indignement de déloyauté. Ils n'ont jamais donné le moindre signe de déloyauté. Ils n'ont donné aucune excuse pour l'insulte qui leur est lancée lorsqu'on leur dit qu'ils sont déloyaux. Ils ont fait de l'agitation constitutionnelle pour obtenir leurs droits. Ils se sont levés pour défendre leurs droits, et voilà à quoi se réduit l'accusation portée contre eux. Ils ont démontré l'iniquité de la politique de l'honorable ministre, et tandis qu'on a dû modifier cette politique dans un grand nombre de cas, conformément aux désirs de ces colons, l'honorable ministre se venge en les traitant de rebelles et en demandant à cette Chambre le pouvoir de leur enlever ces armes dont dépendent souvent leur vie et leurs moyens de subsistance.

M. FARROW : L'honorable député fomenté une nouvelle insurrection par ce langage.

M. CASEY : L'honorable député de Huron-Nord dit : Fomentez une insurrection. Eh bien s'il y avait quelque chose qui fut plus propre à fomenté une insurrection que ce bill proposé par le très honorable ministre, je n'ai aucun doute que les honorables députés l'auraient découvert.

M. FARROW : L'honorable député n'a pas le droit—

M. L'ORATEUR : A l'ordre. L'honorable député pourra s'expliquer lorsque l'honorable député d'Elgin aura fini de parler.

M. FARROW : J'ai le droit de m'expliquer maintenant, lorsqu'il me prête des paroles que je n'ai pas dites.

M. CASEY : Vous n'avez pas le droit d'interrompre.

M. FARROW : Je soulève une question d'ordre.

M. BAKER (Missisquoi) : L'honorable député d'Elgin dit que l'honorable député d'Elgin l'a interrompu en disant : Fomentez une insurrection. L'honorable député de Huron se lève pour lui dire qu'il l'a interrompu en lui disant : Vous fomentez une insurrection en vous servant d'un pareil langage.

M. L'ORATEUR : L'honorable député n'est pas dans l'ordre lorsqu'il interrompt un député lorsque ce dernier parle, à moins que ce député ne reprenne son siège et ne consente à l'interruption. La contradiction de l'honorable député peut être faite à la fin du discours de l'honorable député.

M. CASEY : L'interruption de l'honorable député de Huron était tout à fait irrégulière d'après les raisons données par l'honorable député de Missisquoi, car ce n'est pas une question d'ordre que de contredire une assertion. Je n'ai aucune objection cependant à entendre dire que l'honorable député a dit : "Que je fomentais une autre insurrection, que ce genre de langage était de nature à fomenté une rébellion." Je dis que s'il y a quelque chose qui soit de nature à réveiller ces sentiments de haine qui puisse être enflammée par des hommes remuants pendant une rébellion, c'est un bill insultant comme celui-ci, qui a pour but de désarmer des hommes que quelque sinécure—quelque Dewdney—jugera à propos d'accuser de déloyauté. Si quelqu'un doit être accusé de fomenté une seconde rébellion—je ne dis pas qu'il faille accuser quelqu'un de cette offense—ce devrait être l'auteur de ce bill. A en juger par les bévues criminelles commises dans le passé relativement aux colons blancs du Nord-Ouest, et relativement aux sauvages et aux Métis, je n'ai aucun doute que s'il y eut eu quelque chose de plus propre que ce bill à exciter les esprits dans cette contrée, à empêcher l'affluence des nouveaux colons, et à les tourner contre le Canada, le génie des bévues dont le gouvernement fait preuve l'aurait porté à le proposer.

Quelle est la proposition actuelle ? Il s'agit de créer une nouvelle Irlande au Nord-Ouest. Le très honorable chef du gouvernement dit que ceci est comme l'acte passé par la

Chambre en 1878 pour empêcher les gens de porter des armes dans les rues afin d'éviter les émeutes. Comme cela, vraiment ! Il n'y a pas l'ombre d'une comparaison à faire entre la prohibition du port d'armes immédiatement après une émeute dans une ville, et la prohibition du port d'armes dans un pays non colonisé, chez des colons obligés de se protéger contre les bêtes sauvages et les sauvages. Il n'y a pas de comparaison entre les deux cas ; mais nous trouvons un cas absolument analogue à celui-ci dans l'état de choses créé par la domination anglaise en Irlande, à tort ou à raison, c'est ce que je ne discuterai pas. Le très honorable chef du gouvernement se propose de traiter le peuple du Nord-Ouest comme s'il n'était pas loyal, et laisser à quiconque se trouvera être son représentant dans cette région, sous l'influence de toute influence mesquine, de toute jalousie mesquine, ou de tout spleen mesquin, le droit d'enlever les armes aux blancs du Nord-Ouest. L'honorable ministre a dit qu'il avait lu une lettre d'un blanc à un autre blanc, gens éminents de Winnipeg, qui complotaient la rébellion.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit cela.

M. CASEY : Nous ne savons pas quels sont ces blancs, ni s'ils jouissent de l'importance qu'il leur prête ; nous ignorons quelle est la portée réelle de la lettre qu'il a lue. Si nous avions toute la lettre, et si nous connaissions les circonstances dans lesquelles elle a été écrite, nous pourrions en juger ; mais supposons qu'il y ait un complot de rébellion, cela équivaut tout simplement à ceci : qu'il a trouvé un blanc dans la province du Manitoba qui complotait la rébellion ; mais vu qu'elle n'a pas éclaté et qu'on n'en a pas entendu parler, nous devons en conclure que cet homme n'a trouvé personne pour appuyer sa proposition, et que le bill projeté n'est pas du tout appuyé par cette lettre. La lettre n'est pas une preuve de rébellion, d'après l'interprétation de l'honorable ministre lui-même ; elle ne faisait que suggérer qu'il serait bon de faire une insurrection ou une émeute. L'honorable ministre va-t-il proposer de désarmer tous les habitants de Winnipeg ou tous les habitants des environs de l'endroit où cet homme demeure ? Va-t-il se justifier en faisant cela ? Ou va-t-il faire la sottise de lire cette lettre et de n'entendre ensuite aucun procédé dans le voisinage de l'endroit habité par l'auteur ? Mais si cette lettre a été écrite dans un but de révolte, si elle voulait dire ce qu'il veut nous donner à entendre qu'elle voulait dire—le mécontentement des colons du Nord-Ouest—et si elle a été écrite en 1884, c'est une nouvelle preuve des avertissements que le gouvernement a reçus, de temps à autres, que la révolte éclaterait au Nord-Ouest, avertissements dont il n'a tenu aucun compte, et la conséquence a été qu'il y a eu beaucoup de pertes de vies et beaucoup de dépenses cette année.

Nous avons ici à remarquer ce que l'honorable ministre et ses amis ont considéré comme étant un homme au Nord-Ouest. Constamment, avant que la révolte eut éclaté et depuis, nous avons eu dans leurs journaux, en cette Chambre et de la part de l'honorable ministre lui-même, l'accusation allant à dire que les colons blancs qui ont fait de l'agitation contre le gouvernement, coupables de s'être organisés pour produire leurs réclamations contre le gouvernement et pour obtenir leurs droits d'après la constitution, étaient des rebelles. Que devons-nous en conclure ? Nous devons en conclure que tout homme qui prend part à une agitation contre le chemin de fer Pacifique canadien ou contre le gouvernement fédéral, ou tout homme qui se considère comme lésé doit être considéré comme un rebelle et être désarmé.

La lettre lue par l'honorable député de Sunbury (M. Burpee) dit ce que même les conservateurs du Nord-Ouest, et ce que les conservateurs dans toute l'étendue du Dominion pensent de cela ; et j'avertis l'honorable ministre que ceci est une question qui réveille l'excitation ailleurs qu'au Nord-Ouest. Les gens du Nord-Ouest sont nos frères et nos parents non seulement au point de vue des sentiments. Chacun d'eux a des parents et des amis par tout le Canada,

M. CASEY

et toute insulte et toute indignité faite à ces loyaux colons blancs—et je crois que vous pouvez dire qu'ils sont très loyaux—sera ressentie par des dizaines de mille personnes dans tout le reste du Dominion ; et l'honorable ministre verra que l'indignation qu'il a réveillée ne sera pas limitée à ces localités où il aura privé les gens de leurs armes. Cet acte nous ramène à une époque passée depuis longtemps, alors qu'on a tenté de faire cesser le mécontentement parmi les citoyens du pays en les privant de leurs armes. C'est remonter aux précédents tories, et je croyais que l'honorable député lui-même hésiterait à faire cela.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela nous ramène au gouvernement Gladstone. Ce tory n'est pas un tory.

M. CASEY : Qui est responsable de la politique que Gladstone a mise à exécution ? Qui est responsable de la politique de répression en Irlande qui a dû être mise à exécution subséquemment par le gouvernement Gladstone ? L'honorable ministre sait que ce n'est pas M. Gladstone qui a introduit la prohibition du port d'armes en Irlande ; il sait qu'elle a été introduite longtemps avant l'époque de M. Gladstone. Mais nous ne discutons pas ici les méfaits de M. Gladstone, nous discutons les méfaits de l'honorable ministre, et je dis qu'il sort de l'arsenal tory une arme très futile pour asservir le peuple du Nord-Ouest. Nous constatons que cette arme sera inefficace, que son mouvement de recul sera plus sérieux que sa décharge. Il constatera qu'en essayant de faire de ces gens des serfs et des esclaves comme le dit mon honorable ami en les privant de leurs droits constitutionnels d'hommes libres, il adopte une ligne de conduite qui ne lui rapportera ni honneurs ni profits, ni la paix et la tranquillité dans le pays.

Il est très possible que cette tranquillité et cette paix soient troublées sans qu'il y ait émeutes ou tapage. Lorsque ces gens-là constateront qu'on les insulte et qu'on les écrase, et que le gouvernement met leur vie même en danger, la paix de cette contrée sera troublée même s'ils restent complètement tranquilles et s'ils ne font aucun bruit. Mais ils seront dans un état de fermentation jusqu'à ce qu'ils aient assez d'argent pour abandonner un pays où ils auront été maltraités, pour aller dans un pays où les hommes sont libres, où les pionniers et les colons sont libres, où ils ont des armes pour se défendre contre les bêtes et les sauvages et pour tuer des animaux pour leur nourriture. Voici les sentiments qui animeront ces hommes. Cela retardera certainement la colonisation du pays tout comme bien d'autres bévues dont le gouvernement se rend coupable depuis des années.

M. CURRAN : Je désire dire quelques mots sur cette question, surtout après le discours de l'honorable préopinant, qui sera sans doute transmis à la postérité sous le nom d'avertissement de Casey. Nous avons vu introduire dans ce débat non seulement les griefs et les rancunes du peuple du Nord-Ouest, mais nous avons vu en même temps l'honorable préopinant introduire ici les méfaits réels ou supposés de la domination des tories en Irlande, et l'on nous a dit que le très honorable chef du gouvernement s'efforçait de faire revivre les persécutions qui ont été pratiquées au temps jadis par ce parti. Il me semble que si nous voulons avoir le témoignage d'une voix autorisée sur la question de savoir quels étaient les véritables coupables sur ce point je ne saurais invoquer un meilleur témoin que feu le regretté Daniel O'Connell, qui a déclaré que c'était l'engeance vile et brutale des whigs sanguinaires qui s'étaient rendus coupables des torts les plus graves envers ce pays. Mais sans remonter à l'histoire ancienne, sans fouiller beaucoup dans le passé, je crois que nous avons dans le cas actuel, devant les yeux de l'univers, le fait que le gouvernement tory récemment formé en Angleterre, a entrepris de gouverner l'Irlande sans mesures coercitives lorsque M. Gladstone avait déclaré qu'il lui était impossible de le faire.

Laissons cela, cependant. Je crois qu'il faudra autre chose que les remarques de l'honorable député pour exciter la sympathie qu'il aimerait à créer, pour réveiller les sentiments qu'il désire réveiller dans les cœurs d'une certaine classe de la population. Ce que nous avons à considérer, c'est la question de savoir quel est le devoir du gouvernement dans le cas actuel. On nous a dit que la politique que le gouvernement est sur le point d'inaugurer, est une politique qui sera impopulaire dans une certaine partie du pays. Cela n'est pas la question. Il peut se faire que le gouvernement du jour soit obligé de faire ce qui est très impopulaire dans l'intérêt du pays en général. La question n'est pas de savoir si les susceptibilités de certains gens seront froissées ou non, mais bien si les intérêts du pays exigent cette législation, et on nous assure que, d'après les renseignements qui sont entre les mains du gouvernement, cette politique est absolument nécessaire, et de plus, que l'on doit adopter les meilleurs moyens pour que cette restriction soit aussi peu oppressive que possible. Le bill décrète que la loi ne sera mise en vigueur dans aucun district où elle n'aura pas été proclamée. Est-il probable que le gouvernement, par une pure méchanceté, dans l'unique but d'opprimer le peuple, ayant les moyens les plus complets de se renseigner, entreprendrait de se rendre impopulaire dans un district en proclamant la loi dans un district sans avoir en sa possession des renseignements propres à le justifier amplement. Cela n'est pas du tout probable. Il faudra qu'un district soit proclamé tout comme un district est proclamé en vertu de ce qui est vulgairement connu sous le nom de la loi Blake. On a parlé de cette loi, qui est excellente. J'ai moi-même eu beaucoup à faire relativement à la mise en vigueur de cette loi; de même les districts où l'on voudra mettre la nouvelle loi en vigueur devront aussi être proclamés.

On nous dit qu'il est impossible d'établir une comparaison; je ne crois pas que l'on cherche à établir une comparaison entre les deux, mais je dirai que d'après ma propre expérience, il est difficile de concevoir une loi en vertu de laquelle on puisse commettre plus d'injustices qu'en vertu de la loi Blake. En vertu des décisions des tribunaux, sur la manière dont la loi Blake est rédigée, un homme peut, non-seulement être jugé et condamné pour avoir eu des armes à feu en sa possession, mais même s'il n'a qu'une balle dans sa poche, ou une capsule, ou toute partie de l'arme à feu, que ce soit la crosse, la détente, ou toute autre partie, il est passible de condamnation. Cela n'est pas un cas imaginaire. Plus d'une cause de ce genre est venue à ma connaissance personnelle devant les tribunaux, et je soutiens que, tout comme certaines gens, dans des circonstances particulières peuvent trouver à redire contre la législation dans ce cas, de même dans le cas actuel, nous devons considérer, non la popularité ou l'impopularité de la loi, mais la question de savoir s'il est de l'intérêt du public en général qu'elle soit mise à exécution. Dans ces circonstances, je crois qu'il est à propos de soutenir le gouvernement dans le cas actuel, surtout parce qu'on n'en abusera pas et que les districts où cette loi sera mise en vigueur seront dûment avertis. La proclamation sera lancée avant que la loi n'affecte aucun district en particulier, et si cela est dans l'intérêt de la population qui respecte les lois.

M. HICKEY: Chacun doit être bien convaincu que les hommes loyaux de la Puissance se soumettent volontiers aux lois du parlement, et c'est faire une injure gratuite au pays que de parler légèrement de la révolte parce que le parlement fédéral adopte des lois qui ne leur conviennent pas. Quelles que soient les remarques que les honorables députés puissent avoir à faire au sujet d'un bill de cette nature, ils ont mauvaise grâce, au moment actuel, de parler de révolte. La raison pour laquelle je me suis levé, c'est que je voulais proposer l'ajournement du débat afin que un ou deux députés, qui connaissent bien le Nord-Ouest, et qui autrement seraient privés de l'occasion d'expliquer leurs

vues sur cette question, puissent avoir l'occasion de le faire. En conséquence je propose l'ajournement du débat.

M. ROYAL: Je me lève pour dire que j'étais sous une fausse impression l'autre jour, lors du débat sur l'amendement. J'étais sous l'impression que les dispositions du bill auraient un effet immédiat dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest. J'aurais dû penser à cette époque au vieil adage latin "*Timeo Danaos et dona ferentes*", et j'aurais dû penser qu'il devait y avoir quelque chose de très mal et de très captieux dans la motion de l'honorable député. Cependant je me suis alors exprimé de la façon que je croyais juste et loyale, étant sous la fausse impression que les dispositions de l'acte s'appliqueraient à toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest et à toute la population blanche. Après avoir lu le bill attentivement et avoir entendu les explications données par le très honorable chef du gouvernement, ainsi que les remarques faites par les honorables membres de la gauche, je crois que cette mesure est très sage. Nul doute que si elle eût existé avant le soulèvement, son application sage et judicieuse eût alors pu prévenir les malheureux événements que nous regrettons tous. Les dispositions de ce bill ne s'appliquent qu'à ces parties des territoires du Nord-Ouest qui sont proclamées par le lieutenant-gouverneur, relativement aux dispositions relatives au port d'armes. Je ne vois pas qu'il puisse résulter aucun mal de l'application de la loi. D'un autre côté, la loi s'applique également à toutes les races, blanche, rouge ou métisse. C'est un fait bien connu que les colons blancs de Prince-Albert et autres lieux ont eu beaucoup à faire—peut-être le plus à faire—avec le soulèvement récent, et, en conséquence, je ne vois pas que personne puisse dire que le gouvernement fait preuve d'une préférence injuste en faveur d'une race et au détriment de l'autre.

J'attirerai, cependant, l'attention du gouvernement sur le fait que, très souvent l'application des lois sages, ont causé du tort, vu le caractère des officiers qui ont mis les lois en vigueur. Il y a beaucoup dans la manière dont les officiers appliquent la loi, dans la manière dont les officiers se présentent chez les indigènes, les blancs, ou les métis, et leur font comprendre la nécessité de la loi et la sagesse de ses dispositions. Si cette loi est mise en vigueur par des personnes sages et judicieuses, je crois qu'il en résultera beaucoup de bien. Si, d'un autre côté, elle est mise en vigueur par des officiers, qui du moment qu'ils mettent le pied dans les territoires du Nord-Ouest, se considèrent comme des Schahs de Perse, ou des monarques, ou des Czars, il en résultera beaucoup de mauvais résultats, et je ne saurais trop insister auprès du gouvernement sur la sagesse dont il doit faire preuve dans le choix des officiers qui seront chargés de l'application de la loi.

M. ORTON: Après les explications que j'ai entendues de la part du premier ministre, relativement au mode qui doit être suivi pour mettre ce bill en vigueur, la principale objection que j'avais contre ce bill est disparue. Il semblait laisser au pouvoir d'une personne du Nord-Ouest, le privilège de décider qui devait porter des armes et qui ne devait pas en porter, et je sentais qu'il serait très mal de confier un tel pouvoir à un seul homme, et que cela mécontenterait le peuple des territoires du Nord-Ouest. On sent déjà qu'il y a trop de pouvoir confié à un seul homme sur certaines questions dans cette contrée, et que le pouvoir discrétionnaire pourrait parfois ne pas être exercé d'une façon très sage. Je crois que s'il en était ainsi au sujet de ce bill, le peuple en serait très mécontent, mais après les explications qui ont été données il paraît que des officiers seront nommés, dans les districts proclamés seulement, en nombre suffisant pour qu'il soit difficile aux colons blancs d'obtenir un permis pour porter des armes. En conséquence, je ne puis voir aucune objection spéciale à ce bill, vu surtout que d'après le témoignage du premier ministre, il paraît que les gens sont surexcités dans cette contrée.

On sait, dans tous les cas, que les sauvages ne sont pas tranquilles dans le moment. Il peut se faire même que quelques Métis et quelques blancs soient mécontents. En conséquence, je voterai avec beaucoup de plaisir pour l'adoption de ce bill, mais en même temps, je désire exprimer l'espoir que le gouvernement ne jugera pas nécessaire de mettre cette loi en vigueur pour un temps bien long, et je crois que tout l'encouragement possible devrait être donné aux loyaux colons blancs qui désirent avoir des armes à feu en leur possession afin qu'ils puissent se défendre contre les sauvages. Les colons blancs ont tous des armes à feu dans leurs maisons, et je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de déloyauté de la part des blancs. Il est vrai qu'un certain nombre d'entre eux pendant l'agitation de l'union des cultivateurs ont parlé de la Confédération et du Canada d'une façon rien moins que loyale, ce qui était de nature à faire beaucoup de tort ; et je regrette qu'il se soit trouvé en cette Chambre des députés qui ont approuvé l'attitude prise à cette époque par l'union des cultivateurs. Je crois que tout député qui a assisté à l'une de ces réunions et qui a entendu les déclarations hasardées et injudicieuses qui ont été faites par des membres importants de l'union des cultivateurs a dû être convaincu qu'elles étaient de nature à causer des troubles.

M. WATSON : Contrairement aux deux députés qui ont parlé contre le bill, l'autre jour, je ne me lève pas pour m'excuser, parce que je reste en faveur de l'amendement. Ces messieurs ne peuvent pas apparemment voter contre le chef du gouvernement, et ils se sont efforcés de donner des raisons pour ne pas voter contre lui. Les raisons qu'ils ont données ne sont pas des raisons valables. Elles signifient tout simplement qu'ils ne veulent pas voter contre le chef du gouvernement. Je considère le bill comme l'une des mesures les plus injustes qui aient jamais été introduites contre une population loyale composée de colons blancs, des hommes qui se sont montrés loyaux envers leur reine et envers leur pays pendant les troubles récents. Il y a là beaucoup de colons qui ne sont pas loyaux envers le gouvernement actuel, et on ne saurait les blâmer pour cela. Ils ont des griefs, ainsi qu'il a été démontré, et ils ont envoyé des députations ici et ont représenté ces griefs au gouvernement, mais leurs torts n'ont pas été redressés. Malheureusement, quelques-uns des Métis se sont révoltés ; mais passer une loi pour priver les loyaux colons blancs du droit d'avoir une carabine ou un fusil de chasse sans avoir une licence de la part d'un officier du gouvernement, c'est là une proposition qui ne devrait pas être acceptée en cette Chambre. Je suis convaincu que si le gouvernement ou cette Chambre pouvait faire quelque chose qui fût de nature à rendre déloyale la population du Nord-Ouest, ce serait de la priver du droit de garder des armes à feu, droit que possèdent tous les autres citoyens du Dominion. C'est accuser de rébellion tous les colons blancs du Nord-Ouest.

J'espère que la Chambre jugera à propos d'accepter l'amendement proposé par l'honorable député de Bothwell (M. Mills), amendement que je crois être dans l'intérêt du peuple de tout le Dominion du Canada et qui aurait tout simplement pour effet de rendre justice aux colons des territoires du Nord-Ouest. Le député de Wellington-Centre (M. Orton), dit qu'il croit que les colons des territoires du Nord-Ouest devraient avoir le droit de porter des armes, mais il déclare qu'après les explications du premier ministre il croit que ce bill est excellent. Le député de Provencher (M. Royal) a aussi déclaré qu'il y a quelques jours il ne savait pas que les districts affectés seraient soumis à la mise en vigueur de la loi. Le bill n'a pas changé depuis qu'il a parlé alors. Je crois qu'il disait alors ce qu'il croyait sincèrement être vrai et ce que la majorité de ses commentants croient être vrai, et je ne crois pas que la majorité de ses commentants approuvent sa conduite lorsqu'il privera les colons du droit d'avoir des carabines et des fusils de

M. ORTON

chasse en leur possession. C'est assez facile à l'honorable député de Wellington-Centre de parler des unions de cultivateurs et de s'écarter de la question. Il a été prouvé que le gouvernement a commis une injustice très grave envers les colons de cette région, lorsqu'il les a désarmés ; il y a deux ou trois ans. C'était leur dire virtuellement qu'ils n'avaient aucun droit d'avoir des armes en leur possession pour la protection de la colonie dans cette partie du pays. En vertu de cette action de la part du gouvernement les compagnies de carabiniers ont été débandées, et je crois que si elles n'eussent pas été débandées nous n'aurions pas eu l'insurrection du Nord-Ouest.

M. DUPONT : Je crains que la loi proposée par le gouvernement, qui paraît avoir pour but d'empêcher le retour d'une rébellion dans le Nord-Ouest, en supprimant la vente des armes par les blancs aux métis ou à d'autres, ne soit un préventif pire que le mal. Car, M. l'Orateur, lorsqu'on arrivera dans la demeure d'un colon blanc, d'un homme libre, et qu'on proposera de lui enlever ses armes, comme je ne vois dans la loi proposée aucune clause autorisant les officiers du gouvernement à indemniser le colon pour les armes qu'on lui enlèvera, et sans lui donner aucune explication sur la nature et la portée de cette loi, je crois que cet homme sera excessivement mécontent de la politique du gouvernement, et sera plutôt porté à prendre fait et cause pour ceux qui, à l'avenir, auraient l'intention de prendre de nouveau les armes contre l'autorité reconnue.

Je considère, M. l'Orateur, que laisser l'application d'une pareille loi à des officiers nommés par le gouvernement serait un acte imprudent de notre part. Nous avons l'expérience des aptitudes d'un certain nombre d'officiers du gouvernement. Nous avons l'expérience de leur conduite envers les métis du Nord-Ouest.

La dernière rébellion est certainement due à certaines vexations dont les officiers du gouvernement sont la cause et les auteurs. Tout en ne faisant pas reposer aucune responsabilité sur le gouvernement lui-même, à cause de la conduite de ses officiers dans la dernière rébellion, je dis que les officiers du gouvernement par leur conduite à l'égard de la population du Nord-Ouest, n'ont certainement pas été étrangers à la dernière rébellion, et qu'une grande partie de cette responsabilité repose sur eux, et peut-être sur un certain nombre d'hommes de la police montée.

Or, je ne voudrais pas, pour moi, assumer la responsabilité de voter une loi qui autorisât la nomination de nouveaux officiers du gouvernement,—car c'est une loi qui autorise la nomination de nouveaux officiers,—et qui autorise aussi ces derniers à vexer la population et surtout les blancs du Nord-Ouest.

L'amendement de M. Hickey pour ajourner le débat est rejeté.

L'amendement de M. Mills est mis aux voix :

Pour :
Messieurs

Allen,	Geoffrion,	Mulock,
Auger,	Gillmor,	Paterson (Brant),
Blake,	Gunn,	Platt,
Bourassa,	Harley,	Scrivner,
Burpee,	Holton,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	Landerkin,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Laurier,	Springer,
Cartwright,	Livingston,	Trow,
Casey,	Mackenzie,	Watson,
Casgrain,	McIntyre,	Wells,
Dupont,	McMullen,	White (Hastings).—35
Fleming,	Mills,	

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Fortin,	Orton,
Allison,	Foster,	Paint,
Bain (Soulanges),	Gigault,	Patterson (Essex),
Baker (Missisquoi),	Girouard,	Pinsonneault,
Baker, (Victoria),	Gordon,	Pope,

Beaty,	Guilbault,	Pruyn,
Bell,	Guillet,	Riopel,
Benoit,	Hackett,	Robertson (Hamilton),
Bergeron,	Haggart,	Robertson (Hastings),
Bergin,	Hall,	Royal,
Billy,	Hesson,	Shanly,
Blondeau,	Hickey,	Small,
Bowell,	Homer,	Smyth,
Cameron (Inverness),	Hurteau,	Spronle,
Campbell (Victoria),	Jenkins,	Stairs,
Carling,	Kaulbach,	Taschereau,
Caron,	Kilvert,	Tassé,
Cochrane,	Kranz,	Taylor,
Colby,	Landry (Kent),	Temple,
Costigan,	Langevin,	Vallin,
Coughlin,	Macdonald (King's),	Vanasse,
Curran,	Macdonald (Sir John),	Wallace (Albert),
Cuthbert,	Mackintosh,	Wallace (York),
Daly,	Macmillan (Middlesex),	White (Ranfrew),
Daoust,	McCallum,	Wigle,
Dawson,	McDougald (Pictou),	Wood (Brockville),
Desaulniers (Mask'ingé),	McLellan,	Wood (Westmoreland),
Desaulniers (St. Maurice),	McNeill,	Woodworth,
Dickinson,	Masane,	Wright.—89.
Dugas,	Montplaisir,	

L'amendement est rejeté sur division et le bill est lu la troisième fois et adopté.

ACCUSATIONS PORTÉES CONTRE LES VOLONTAIRES.

M. CARON: Je désire lire un télégramme que je viens de recevoir et qui répond à la question qui m'a été posée par mon honorable ami le député de Provencher (M. Royal). Il est signé par le général :

En réponse à votre communication du 10 je dois dire que Donald Ross, après avoir tué le capitaine French, comme on le supposait, a été tué d'un coup de feu. Quelques minutes après, j'ai vu sa fille assise près du cadavre et j'ai appris depuis que des prêtres l'ont enterré. En ce qui concerne Damase Carrière et Vandal, je n'ai jamais entendu prononcer leurs noms. J'ai parcouru à cheval le champ de bataille en tous sens, jusqu'à une heure avancée, et s'il s'était passé des actes déshonorants comme ceux dont il est parlé, je n'aurais pas manqué de les voir. J'ai trouvé moi-même un blessé et j'ai envoyé chercher une civière qui a été apportée par des soldats. Le blessé a été transporté à notre hôpital. Toute cette histoire est une basse calomnie. Je répète encore que la conduite des hommes a été merveilleusement bonne. Cinq blessés ennemis ont été transportés à notre hôpital—tous y ont été transportés par des soldats.

SUBSIDES—CONCOURS.

La Chambre procède à l'examen des résolutions rapportées par le comité des subsides.

Pour pourvoir aux salaires de deux géologues des mines comme commis de seconde classe au département de la commission géologique à \$1,200 par année, et un commis de 2ième classe à \$1,100 par année.....\$3,500

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le ministre en charge de ce département a promis de donner, avant l'adoption en concours de cette résolution, de plus amples renseignements au sujet de l'un des titulaires.

M. McLELLAN: On m'a fourni la déclaration suivante :

M. Eugène Coste a été employé provisoirement au département des études géologiques depuis le 1er juillet 1883 en qualité de géologue des mines. Il est gradué de l'école des mines de Paris, France. Il a été nommé commis de seconde classe dans ce département à \$1,100 par année, la nomination devant dater du 1er courant. M. Elfric D. Ingall a été provisoirement employé, aussi en qualité de géologue des mines, dans le département des études géologiques depuis le 1er juillet 1884. Il est l'un des membres de l'école royale des mines de Londres, Angleterre. Il a été nommé commis de seconde classe dans ce département à un salaire de \$1,100 par année à dater du 1er juillet courant. Le travail de ces deux employés est d'une nature purement technique et professionnelle, leur devoir étant de faire rapport sur les industries minières du Dominion, de recueillir des données sur les mines et de travailler autrement à l'économie géologique de nos régions minières.

Administration de la justice, territoires du Nord-Ouest..... \$20,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Relativement à ce crédit, on a promis de plus amples renseignements quant à la manière dont ce montant sera dépensé et aux fins pour lesquelles il est requis.

M. BOWELL: Je ne suis pas en mesure de donner plus de renseignements que je n'en ai fournis au comité hier soir. Je me suis informé au ministre de la justice aujourd'hui afin de découvrir de quelle manière ce crédit doit être appliqué. Il m'a répondu que cette somme était tout simplement approximative, et qu'il est impossible de dire quelles dépenses seront encourues dans la conduite des procès qui vont avoir lieu à Régina; c'est pour payer les dépenses légales, les dépenses des témoins et autres faux frais nécessités par le procès de 20 ou 30 individus qui ont pris part aux troubles récents du Nord-Ouest. Il dit qu'il lui est absolument impossible de me donner un état détaillé qui puisse être soumis à la Chambre. Les renseignements qu'il peut fournir sont ceux que j'ai déjà donnés.

Canal Welland—Terrains, dommages, etc..... \$21,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je saisis cette occasion pour demander au gouvernement si les péages sur les canaux ont été réduits à 2 cents sur tous les articles, ou si la réduction s'applique seulement à certains articles en particulier.

M. McLELLAN: Aux céréales.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A combien le gouvernement estime-t-il la perte probable du revenu ?

M. COSTIGAN: Pas plus de \$20,000.

Havres et rivières—Ontario..... \$54,750

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il y a quelque temps, j'ai attiré l'attention sur la condition du havre de Bayfield, et je veux maintenant demander au ministre s'il peut donner quelques renseignements relatifs aux travaux entrepris pour ouvrir le havre.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je regrette que l'honorable député n'ait pas été présent l'autre jour lorsque j'ai produit un état et donné une explication complète qui se trouve dans les *Débats*. J'ai fait plus que cela, car je me suis procuré deux photographies des travaux. Les travaux ont été commencés. Je ne donnerai pas les chiffres exacts maintenant, mais je suis certain que l'honorable député sera satisfait de ceci. Un cure-môle a été envoyé en cet endroit et nous avons constaté que la barre à l'entrée du havre a augmenté et qu'il a été nécessaire de la couper en certains endroits pour permettre aux bateaux-pêcheurs d'entrer et de sortir. Mais la partie importante des travaux à exécuter consistait à boucher la brèche qui avait été faite à l'une des jetées et qui donnait à l'eau une autre issue, de sorte que nous avons enfoncé des pilotes et des fascines pour boucher cette brèche. Il était tard en automne l'année dernière lorsque le travail a été commencé, et l'ouverture de la barre a été remise au printemps. On m'informe que cela n'est pas encore fait et que le cure-môle est à l'entrée du havre occupé à ces travaux. Je dois dire que l'autre honorable député qui a déclaré que nous avions gaspillé les \$4,000 votées par le parlement pour ouvrir ce havre a été mal informé, car nous avons dépensé tout juste \$200 pour couper la barre, ainsi qu'il a déjà été dit, et cet argent a été appliqué aux travaux légitimes et importants qui ont été faits.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le ministre sait-il si le havre est ouvert ou non ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crois qu'il l'est.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je serais bien aise que l'honorable ministre s'informât et qu'il me le fît savoir demain.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je puis ajouter de plus que nous attendions afin que les matériaux enlevés de la barre fussent être employés à remplir les batardeaux en arrière. des palplanches afin de rendre ces améliorations permanentes.

Compilation, impression et publication de correspondance, etc, concernant la législation provinciale. \$ 500

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Bien que je ne m'oppose pas à ce crédit, il me semble que cela est tout à fait insuffisant et que cela ne couvrira qu'une toute petite partie des matières mentionnées ici. Je crois que le ministre de la douane a entrepris de s'enquérir de cette question.

M. BOWELL : Je me suis informé au ministre de la justice relativement à ce crédit et il a dit que c'était dans le but de collectionner toute la correspondance relative à la législation dans les diverses provinces, affectant plus particulièrement la question du désaveu, et qu'il croyait qu'il vaudrait mieux la publier en une petite brochure qui servirait de livre de référence sur cette question. Mais il a ajouté qu'il croyait que c'était \$1,500 qu'il avait demandés au lieu de \$500.

M. BLAKE : Ce montant est-il pour l'impression ou pour la collection.

M. BOWELL : Pour les deux.

M. BLAKE : L'honorable ministre sait-il combien sera affecté à la collection et combien à l'impression ?

M. BOWELL : Non, je ne saurais dire. Lorsque le crédit a été inséré j'ai supposé que c'était pour couvrir les dépenses, mais le ministre de la milice m'a informé que d'après ses souvenirs ce devrait être \$1,500 ; j'en ai conclu que cette somme ne serait pas suffisante.

M. BLAKE : En proposant un crédit de cette nature, on devrait savoir combien le travail doit coûter, car cela doit influer beaucoup sur la question de savoir si nous devons voter le crédit ou non. A un coût modéré, je crois qu'un volume de cette nature serait très commode. Je puis dire qu'une grande partie de cette correspondance a été collectionnée par moi lorsque j'étais ministre de la justice en 1876. J'ai constaté que les rapports faits jusque là étaient imparfaits et j'ai produit, autant que j'ai pu, d'après les recherches faites au département, une collection complète de tout ce qui avait eu lieu depuis le commencement jusqu'à cette date. Depuis lors des motions ont été faites et plus tard les rapports ont été de beaucoup en retard. Il m'a été impossible de consulter l'un de ces rapports qui a été produit à la dernière session. Ce qui fait que le rapport présenté par moi a été presque inutile est ceci : Il a été soumis par ordre chronologique, de sorte que vous pouviez savoir d'année en année quelle avait été l'opinion des ministres de la justice et des gouvernements sur cette question ; mais le département des impressions l'imprima à la diable, à l'envers, ici et là ; de sorte que, tel qu'imprimé dans les documents de la session, il est impossible de savoir où chercher quelque chose.

J'attire de nouveau l'attention sur un autre point de ce crédit, parce que c'est grâce à cette méthode de produire, ou lorsque les documents sont produits d'une façon convenable, à cette méthode d'impressions publiques, si ce crédit est devant nous. Le système suivi dans le département, dans l'accumulation des documents sur un sujet particulier, est qu'une liasse est commencée. Naturellement, cela commence par les dates les plus reculées. A cela on ajoute, de temps à autre, l'accumulation des papiers, de sorte que le tout est mis en liasse, à rebours. Puis lorsqu'un rapport est demandé en cette Chambre, au lieu de se servir de leur intelligence et de fournir les documents dans l'ordre chronologique, l'officier en charge dans le département ou les officiers du département du secrétaire d'Etat, les fournissent dans l'ordre renversé, si toutefois ils y mettent un peu d'ordre, et vous êtes obligés de retourner en arrière et de chercher depuis le commencement. Il y a plus, chaque document est retrouvé naturellement dans une partie inconnue de la série, et pour trouver le document qu'il vous faut, vous êtes obligés de consulter toute la liasse. J'ai quelque chose à faire avec la manipulation de ces documents à chaque

Sir HECTOR LANGEVIN

session, car un grand nombre d'entre eux sont fournis trop tard par les honorables ministres, pour qu'il soit possible de les faire imprimer, et je m'imagine que j'ai lu autant de ces manuscrits que la plupart des honorables députés. Mais cette manière de les produire a évidemment pour effet de nous empêcher d'avoir les renseignements qu'ils sont censés contenir. J'espère que des instructions seront données pour que ces rapports soient produits dans l'ordre qui sera le plus commode pour en découvrir le contenu. Si cela était fait, une partie considérable de ces dépenses serait épargnée, car, naturellement, plus ces documents sont volumineux plus il est difficile des'en servir. Lorsqu'ils sont dans l'ordre chronologique, comme je l'ai dit, il faut un travail d'une heure, ou peut-être plus, pour découvrir la loi au sujet de laquelle vous désirez découvrir l'action du gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je partage l'opinion de l'honorable député. Je constate que, même lorsqu'il s'agit de besogne départementale, lorsque je demande des documents sur un sujet donné, ils se trouvent à rebours, comme le dit l'honorable député, et parfois ils sont sans aucun ordre quelconque. Je crois qu'il nous faut perfectionner notre manière d'agir sous ce rapport, car ces inconvénients existent depuis que nous avons des rapports. Les documents devraient être arrangés avec soin par l'officier responsable dans le département du secrétaire d'Etat, dont la besogne est de repasser les rapports de tous les départements et de les mettre en ordre, non seulement quant aux dates, mais encore quant aux sujets.

M. BOWELL : Je crois que les remarques faites par l'honorable député s'appliquent à la manière dont les documents ont été imprimés dans certains cas après avoir été soumis à la Chambre. Si j'ai bien compris l'honorable chef de l'opposition, il a dit que quelques-uns de ces documents étaient venus dans l'ordre chronologique, mais qu'ils se sont trouvés tous mêlés une fois imprimés. C'est là une question sur laquelle l'attention du greffier du comité des impressions devrait être attirée.

M. BLAKE : Je dois dire en faveur de cet officier, dont la compétence est bien connue, que ces rapports, bien que présentés dans l'ordre chronologique, n'étaient pas attachés ensemble, et il peut se faire qu'ils aient été envoyés comme cela à l'imprimerie et mêlés par l'imprimeur.

DROITS DE DOUANE ET D'ACCISE.

M. BOWELL : Je propose la seconde lecture du bill (n° 157) pour amender les divers actes relatifs aux droits de douane et d'accise.

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

M. BOWELL : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill, et que le comité reçoive instruction qu'il a le pouvoir d'amender le bill conformément à la résolution rapportée le 13 juillet courant par le comité des Voies et Moyens et adoptée par cette Chambre. J'ai adopté la phraseologie exacte d'une motion semblable faite par le parlement impérial.

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

ACTE CONCERNANT LE REVENU DE L'INTERIEUR.

M. COSTIGAN : Je propose que la Chambre approuve les amendements faits au bill du Sénat (n° 146) pour amender l'Acte refondu du revenu de l'intérieur, 1883. Le premier amendement est à la page 4913 et consiste en l'insertion des mots "à l'avenir," dans le dispositif qui concerne les distilleries. Les autres amendements sont des changements de phraseologie et n'affectent pas du tout le principe du bill.

M. PATTERSON (Essex) : Je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt public qu'un tiers du whisky nouvellement distillé

soit lancé sur le marché, donnant ainsi aux nouveaux venus dans cette industrie, l'avantage sur les anciens distillateurs qui se livrent à cette industrie depuis de longues années. Je ne crois pas que cet article ait reçu de la part du gouvernement toute la considération qu'il aurait dû recevoir.

M. COSTIGAN: L'honorable député de Brant (M. Paterson), a déjà soulevé cette question. J'ai déclaré alors que, bien qu'il soit à désirer que le whisky soit purifié par l'âge, ce n'était pas parce que je ne croyais pas à ce principe, mais c'était parce que je voulais faire disparaître l'objection soulevée contre le fait que le contrôle du commerce des boissons est entre les mains des distillateurs actuels, et que, bien que nous ne puissions nous attendre à ce que le système soit rendu immédiatement parfait, on pourrait les amener graduellement sous l'opération de l'acte.

M. BLAKE: C'est là un des grands inconvénients qui résultent du fait que nous avons une législation de cette nature. Je crois qu'il est très malheureux que l'honorable ministre ait recours à ce moyen de prévenir la vente. Je crois que les avantages offerts pour la vente de cet article, qui se bonifie par l'âge, sont tout ce qui a été fait dans aucun pays en vue de considérations hygiéniques, et il a confirmé cela lorsqu'on lui a demandé si cela avait été introduit dans d'autres législations et qu'il a répondu dans la négative. Je crois que ce système de législation est vicieux. Nous savons que le commerce du whisky est virtuellement entre les mains d'un monopole. Il n'y a que cinq ou six distillateurs en Canada, et les deux distilleries principales sont à Toronto et à Walkerville. Naturellement, mon honorable ami (M. Paterson) connaît l'excellence de celle qui se trouve dans le comté d'Essex, et je constate que cette proposition, si elle n'est pas venue de la part des grands distillateurs, n'a guère été combattue par eux. Telle qu'elle était, cette mesure confirme virtuellement leur monopole, un monopole qui a été créé en grande partie par l'application de la loi, car la différence qui existe, et que nous avons exagérée pendant cette session, entre les droits de douane et les droits d'accise, donne une protection énorme au petit nombre de personnes engagées dans cette industrie. Avec seulement cinq ou six compagnies engagées dans cette industrie, dans toute l'étendue du Canada, on offre aux combinaisons des facilités dont elles tirent tout le parti possible, de sorte que le prix est virtuellement maintenu au point du droit.

On a démontré qu'en pratique, c'était la continuation du monopole, et après réflexion, l'honorable ministre a proposé à la Chambre cette mesure qui est un compromis et qui offre tous les inconvénients d'un compromis. Je crois que cette proposition aura pour résultat d'aider plutôt que de nuire au monopole. Je crois que telle qu'elle est, elle a pour effet, bien que, dans le cas d'une nouvelle distillerie, elle donne le pouvoir de permettre la vente d'une certaine proportion de whisky nouvellement distillé, de donner l'avantage à ceux qui se livrent depuis longtemps à cette industrie. Dans un certain sens, elle donne un avantage à ceux qui s'y livrent actuellement, et en vue des capitaux énormes nécessairement placés dans ce commerce, sans quelque chose dans ce sens, nous aurions virtuellement la prohibition. Dans le cas actuel, nous traitons cette question d'après des considérations autres que celles que nous appliquons généralement à la fabrication et à la consommation des boissons; ceci n'est pas une mesure restrictive ou prohibitive, mais le ministre nous dit que c'est une mesure hygiénique, et c'est une mesure tout à fait extrême.

Je ne puis partager l'opinion de l'honorable ministre lorsqu'il croit que la fabrication du whisky va devenir parfaite en vertu de ces dispositions. Je crois qu'il se montre un peu utopiste sous ce rapport, mais il n'y a aucun doute que c'est là le but qu'il se propose au moyen de cette législation. Mais l'un des éléments du perfectionnement est la concurrence, et si vous n'offrez pas quelques facilités à la concurrence, vous aurez quelque chose qui ne ressem-

blera en rien au perfectionnement, à moins que la fabrication de cet article, au lieu d'être considérée comme la plus utile de toutes les industries, soit réellement d'une nature telle que les gens ne soient pas mue par les motifs qui les font ordinairement agir en ce qui concerne d'autres questions. Je préférerais voir retrancher ces dispositions qui restreignent la vente plus hâtive, et conséquemment la disposition dont l'honorable député d'Essex a parlé. Je préférerais voir subsister l'encouragement de la remise pour vendre l'article vieilli, et laisser le reste de la vente sans restriction. Mais si elle doit être restreinte, je crains que le résultat de la recommandation de l'honorable député ne soit un monopole virtuel en faveur des débitants de cet article qui vivent par la grâce et la faveur des principaux vendeurs qui demeurent dans la localité dont j'ai parlé.

L'amendement est approuvé.

JUGE ADDITIONNEL DE COUR DE COMTÉ DANS LA PROVINCE DU MANITOBA.

La Chambre se forme en comité pour considérer certaines résolutions proposées concernant le traitement d'un juge additionnel de cour de comté dans la province du Manitoba.

(En comité.)

Sur la résolution 1,

Sir JOHN A. MACDONALD: La législature de la province du Manitoba a pourvu à la nomination d'un juge additionnel de cour de comté, et le département de la justice déclare qu'il peut être établi que le juge est nécessaire. Mais la première résolution a besoin d'être amendée en insérant après les mots "province du Manitoba" les mots:

Etant de la subdivision centrale du district judiciaire de l'est de la dite province.

M. BLAKE: Je crois que ce serait plus satisfaisant si nous avions quelques renseignements de la part du très honorable ministre relativement aux circonstances dans lesquelles on nous demande de faire notre part pour nommer ce fonctionnaire additionnel. Naturellement, je sais très bien que la condition de la province du Manitoba est telle que, sinon maintenant, du moins avant longtemps, peut-être maintenant, il sera nécessaire de renforcer le personnel judiciaire. Il est très important que nous sachions — et je puis dire que l'expérience des deux gouvernements relativement à la Colombie anglaise démontre cette importance — qu'un système raisonnable de subdivision des travaux des juges des cours de comté soit adopté. Nous avons eu beaucoup de tracasseries et beaucoup de controverse avec la Colombie-Anglaise relativement aux fonctions et à la juridiction des juges de cours de comté, et subseqüemment beaucoup de difficultés relativement aux juges de la cour Supérieure. Or je n'ai aucune idée moi-même du nombre des districts judiciaires de la province du Manitoba. Mais s'il doit y avoir une subdivision de l'est et une subdivision centrale du district judiciaire de l'est, cela indiquerait, je crois, que le district de l'est devrait avoir trois divisions, et en conséquence je suppose qu'il y aura trois juges de cour de comté pour ce district. L'honorable ministre se rappelle-t-il combien il y en a en tout?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois qu'il y a quatre juges de la cour de comté.

M. BLAKE: La distribution de la population a changé tellement qu'il est nécessaire de voir à ce que des facilités judiciaires soient accordées. A l'origine, naturellement, nous avons dû considérer la question de la distance aussi bien que la question de la population; mais il pourrait se faire qu'il y aurait un remaniement tel que, tout en tenant compte des centres actuels de population, nous pourrions donner les facilités voulues. J'ai toujours dit que j'attache beaucoup de poids à la décision de la province, bien que

l'honorable ministre sache que j'ai toujours refusé de me considérer comme tenu de l'accepter; d'un autre côté, il me semble que dans notre propre jugement, agissant comme l'une des deux Chambres du parlement, si nous devons exercer notre jugement, il n'est guère satisfaisant de nous entendre dire que le département de la justice est satisfait, et que nous devons en passer par là. Je suis d'opinion que l'honorable ministre aurait dû obtenir du département de la justice les raisons qui ont convaincu le département de l'opportunité de ce changement, et de nous les soumettre. L'honorable ministre accepte de confiance l'assertion de son collègue; il nous communique cette assertion et nous demande de l'accepter de confiance.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a du vrai dans ce que dit l'honorable député, mais je crois que l'honorable député sait jusqu'à quel point l'honorable ministre de la justice est prudent lorsqu'il s'agit d'augmenter les divisions. Si je me rappelle bien, la législature du Manitoba a passé un bill pour la nomination de deux juges additionnels de la cour Supérieure, à part ces deux juges de comté, et après mûre réflexion, le ministre de la justice a cru qu'il ne serait pas justifiable de demander au parlement de pourvoir au salaire de plus d'un juge de la cour Supérieure; et, après discussion avec le gouvernement provincial, un juge additionnel a été ajouté au personnel de la cour Supérieure.

Les résolutions sont lues la seconde fois et approuvées.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présente le bill (n° 162) pour pourvoir au traitement d'un juge additionnel de cour de comté dans la province du Manitoba.

Le bill est lu la première fois.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

Le bill suivant est lu la deuxième fois, examiné en comité, rapporté, lu la troisième fois et passé :

Bill (n° 161) pour amender l'acte 46 Victoria, chapitre 9, intitulé: "Acte pour pourvoir aux traitements, à la mise à la retraite et aux frais de voyages de certains juges de certaines cours provinciales."

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT PRES DE QUÉBEC.

Sur lecture de l'ordre pour la seconde lecture du bill (n° 159) pour faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans le havre de Québec et les environs.

M. LAURIER: Ce bill n'a pas été imprimé en français.

M. McLELAN: Oui.

M. LAURIER: Il n'est pas marqué sur le programme comme ayant été imprimé en français. Ce bill affecte les droits de particuliers dans la ville de Québec, et ne devrait pas être adopté. Il a pour but d'amender la charte de la ville, qui existe depuis 20 ans. Les autorités municipales n'ont pas été notifiées d'avoir à présenter leurs objections. Dans ces circonstances, je crois qu'il ne serait pas juste de procéder à l'adoption de ce bill.

M. McLELAN: Il a été examiné par la chambre de commerce de Québec, par les commissaires du havre et par la chambre de commerce de Montréal, et tous ont approuvé ses dispositions.

M. LAURIER: Je ne discute pas cela. Je sais que dans ces occasions, la chambre de commerce adopte une opinion et la municipalité une autre opinion. L'honorable ministre de la marine ignore peut-être ce fait, mais le ministre des travaux publics le sait. On a tenté de faire adopter un bill semblable à la session de 1884, mais il n'a pas été adopté et cela pour des raisons semblables à celles qui sont maintenant données. Lorsque l'on se proposera d'amender la charte de la ville—et l'on tente de faire cela au moyen de ce bill, pen-

M. BLAKE

nant les dernières heures de la session—la ville a le droit d'être entendue avant que la charte soit amendée. Pour ces raisons je soulève l'objection dont j'ai parlé.

M. CURRAN: En ce qui concerne ce bill, on admettra que les commissaires du havre de Québec sont les meilleurs juges de ce qui est nécessaire à la navigation du fleuve que les autorités municipales. L'honorable député dit que ceci est un amendement à la charte municipale. Si l'honorable député veut consulter le statut où se trouve cette législation que nous sommes sur le point d'amender, il verra que cet article spécial a été introduit au bas d'un acte relativement à l'aqueduc de Québec. Je suis convaincu que la classe commerciale de Québec et les commissaires du havre des deux villes, ainsi que la chambre de commerce de Montréal, approuveront la législation proposée.

SUBSIDES.—DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER.—FRONTIÈRE D'ONTARIO.—PROCÈS DU NORD-OUEST.

M. BOWELL: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. MILLS: Il y a une ou deux questions que je désire soumettre à la Chambre avant qu'elle se forme en comité des subsides. La première a rapport aux chemins de fer et canaux. La Chambre sait qu'en 1879 le gouvernement a déclaré qu'il était nécessaire à l'administration des affaires publiques, que le bureau des travaux publics fut divisé et qu'il y eut deux chefs de département au lieu d'un. L'acte pourvoit à la distribution des emplois du département sous deux officiers distincts. L'un, ministre des chemins de fer et canaux, et l'autre, ministre des travaux publics. Maintenant, je comprends qu'en vertu de notre loi actuelle, quels que puissent être les droits de la Couronne, en l'absence de législation, l'administration des affaires publiques dans ce pays est soumise à certaines lois statutaires, et le gouvernement n'a aucun droit privilégié pour administrer les affaires de l'Etat d'une façon autre qu'il est décrété par les diverses lois du parlement. En vertu des dispositions de la loi, il est décrété qu'un ministre des chemins de fer et canaux sera nommé par une commission de la Couronne sous le grand sceau du Canada, et je crois important de savoir si un tel ministre a été nommé, et si le ministre a été régulièrement nommé conformément à la loi.

Il est évident, je crois, qu'il ne peut y avoir de ministre suppléant de chemins de fer à moins qu'il n'y ait un ministre des chemins de fer nommé régulièrement. De fait, je crois, que c'est une question douteuse que de savoir s'il peut y avoir un ministre suppléant des chemins de fer ou non nommé légalement. Naturellement, en ce qui concerne les sous-chefs de ministères, il y a des dispositions dans divers statuts, à l'effet qu'ils peuvent nommer quelqu'un pour les remplacer pendant leur absence. Je ne vois pas dans notre loi qu'un ministre ait un pareil pouvoir de nommer un collègue pour remplir les devoirs de sa charge durant son absence.

Mais c'est ce que l'on fait en pratique. Il peut se faire que la loi soit défectueuse sous ce rapport, et je ne soulève pas cette question, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur le fait que notre loi, telle que je la comprends, ne donne à aucun ministre de la Couronne le pouvoir d'entreprendre l'administration d'un département excepté sous l'autorité d'une lettre patente de la Couronne à cette fin. Il est vrai qu'en Angleterre, un ministre a occupé plus d'une charge administrative, mais en pareil cas la Couronne a accordé une lettre patente autorisant le ministre à remplir les devoirs de ces diverses charges, comme dans le cas du duc de Wellington, lorsqu'il a entrepris de remplir les fonctions de chef de plusieurs départements. Mais il n'y a pas de dispositions qui autorisent le premier ministre ou tout autre ministre à employer ou à nommer l'un de ses collègues ou à lui confier les devoirs d'une charge que la Couronne n'a

pas confiée à personne, qui est réellement vacante et qui est restée vacante depuis plusieurs années. Je crois qu'il est d'une importance très sérieuse que le gouvernement ait demandé en 1879 au parlement de légiférer dans le but de diviser le département pour l'administration plus efficace des affaires du pays et que ce département ait été sans chef officiel depuis plus de deux ans.

Nous savons, M. l'Orateur, que la Couronne ne peut agir excepté par l'entremise d'un ministre responsable, et alors seulement sous l'autorité de la signature du souverain. Il est aussi nécessaire que le nom de l'Etat soit attaché au document en vertu duquel la nomination est faite, et que ce document porte la signature d'au moins un ministre responsable. Maintenant, en tant que nous pouvons voir par les renseignements fournis à la Chambre, je ne comprends pas que le prétendu ministre des chemins de fer ait été régulièrement nommé pour remplir les devoirs de la manière prévue par le statut. S'il l'a été, il m'est impossible de voir pourquoi il devrait être nommé ministre suppléant des chemins de fer, une position que la loi ne reconnaît pas formellement. Ayant dit ceci en ce qui concerne cette question en particulier, je veux parler d'une autre question, car je suppose que ce sera la dernière occasion que j'aurai de le faire, et je le fais pour me plaindre de la conduite du gouvernement. Dès le mois de février dernier, j'ai demandé au gouvernement :

Est-ce l'intention du gouvernement de proposer une législation ou d'inviter le parlement à demander une législation impériale dans le but de définir la limite de la province d'Ontario au nord et à l'ouest ?

Le premier ministre a répondu :

Ce n'est pas l'intention du gouvernement de proposer aucune législation. La question de savoir s'il est nécessaire de demander une législation impériale a été prise en sérieuse considération.

A une période plus avancée de la session, le premier ministre a informé la Chambre, en réponse à une autre demande, que c'était l'intention du gouvernement de s'occuper de cette question pendant la session.

Sir JOHN A. MACDONALD : De traiter cette question.

M. MILLS : De s'occuper de cette question dans tous les cas. Or, confiant dans cette promesse, je ne pris aucune mesure relativement à cette question. C'était mon intention de soumettre une proposition à la considération de la Chambre, et j'ai été empêché de le faire par les réponses données de temps à autre par le premier ministre, pendant la session, jusqu'à ces jours derniers, alors qu'il était trop tard pour demander au parlement d'agir. L'honorable ministre a fait ces jours derniers une déclaration qu'il serait irrégulier de ma part, je suppose, de mentionner.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; ce ne serait pas irrégulier.

M. MILLS : Je crois que la réponse que l'honorable ministre m'a donné offre un sujet de plainte. Le ministre a dit que l'on se proposait à la prochaine session de s'occuper de la question de la limite occidentale d'Ontario, conformément à la décision du comité judiciaire du Conseil privé, et que la question de la limite nord d'Ontario serait traitée en même temps que la question de la limite nord de la province de Québec, une question au sujet de laquelle les opinions n'étaient pas partagées, je crois—pas de conflit entre la province de Québec et le gouvernement fédéral, comme il y en a eu au sujet de la province d'Ontario ; mais pour le moment je veux attirer l'attention de la Chambre sur le rapport du comité judiciaire sur cette question et sur les conclusions indiquées par ce rapport.

L'honorable ministre a exprimé une opinion qui semble indiquer qu'il est disposé à accepter les conclusions du comité judiciaire, en tant qu'il s'agit de la limite occidentale ; mais en tant qu'il s'agit de la limite septentrionale, il répudie entièrement cette action. Or je veux, en peu de mots, attirer l'attention de la Chambre sur ce qui a été fait par le

comité judiciaire et sur le rapport qu'il a fait. Il y avait la question de savoir où la limite occidentale d'Ontario se trouvait, et si le territoire s'étendant d'une ligne franc nord, du confluent des rivières Ohio et Mississippi vers l'ouest jusqu'à une ligne franc nord de l'angle nord-ouest du lac des Bois, faisait partie de la province d'Ontario ou de la province du Manitoba. La question de savoir à laquelle de ces deux provinces ce territoire appartenait, dépendait de la décision du comité, sur les faits qui lui avaient été soumis. Or le gouvernement fédéral était représenté par son conseil. Il a consenti à soumettre toute la question de la limite septentrionale au comité judiciaire, et ce n'est qu'après que le comité eut été invité à agir en cette matière que le gouvernement fédéral a failli à remplir ses engagements envers la province d'Ontario. Mais le conseil du Dominion a prétendu, et en cela il s'accordait avec les prétentions de la province du Manitoba, que la province du Manitoba s'étendait à l'ouest jusqu'à la ligne méridienne tirée franc nord à partir du confluent de l'Ohio et du Mississippi. Afin que les remarques du comité soient bien comprises, qu'il me soit permis de dire que si les prétentions de la province du Manitoba étaient justes, cela embrasserait non seulement tout le territoire jusqu'à cette ligne au sud de la rivière Albany, mais aussi une partie considérable du territoire situé au nord de cette rivière. Dans l'argumentation et la preuve soumise au comité, les réclamations des gouvernements relativement au territoire situé au nord de la rivière Albany, contre la province du Manitoba, n'ont pas été du tout produites. La prétention était que le Manitoba s'étendait à l'est jusqu'à cette ligne méridienne. Le comité judiciaire du Conseil privé a déclaré qu'il n'allait pas au sud de la rivière Albany. Il dit que la province d'Ontario s'étend à l'ouest jusqu'à une ligne tirée franc nord de l'angle Nord-Ouest du lac de Bois, et qu'elle s'étend au nord jusqu'à la rivière Albany et la rivière des Anglais, qui coule vers l'ouest jusqu'à la rivière Winnipeg.

A qui appartient le territoire situé au nord de cette ligne, est une question qui aurait pu être débattue entre le Dominion et le Manitoba, mais cette question n'a pas été soulevée ; le gouvernement n'a pas réclamé le territoire situé au nord de la rivière Albany contre la province du Manitoba, et il n'était pas possible, en conséquence, pour le comité, ce me semble, d'en venir à une autre conclusion que celle qu'il a adoptée d'après la preuve qui lui avait été soumise—que, tandis qu'il considérait la prétention qu'avait le Manitoba de s'étendre à l'est jusqu'à cette ligne méridienne au nord de la rivière Albany, il prétendit qu'il ne pouvait s'étendre à l'est du méridien de l'angle nord-ouest du lac des Bois, sur aucun territoire au sud des rivières des Anglais ou Albany, car il soutenait que le territoire était la propriété de la province d'Ontario. Je suppose que le ministre a lu les arguments et les remarques faites par les membres du comité, de temps à autres, pendant l'argumentation.

En ce qui concerne une autre question dans cette cause qui est une question d'une importance immense, le comité a dit que la limite nord d'Ontario, et sous ce rapport aussi, la limite de l'ancienne province de Québec, en vertu de cette loi de 1774, n'était pas la 49^{ème} parallèle. Il a dit aussi que ce n'était pas la hauteur des terres. Il a exprimé incidemment une opinion claire et précise—en traitant la question de la limite nord—sur la question de savoir quelle était la limite de la province de Québec en vertu de l'acte de 1774. Ce n'était ni l'une ni l'autre de ces deux limites—l'une et l'autre était réclamée comme étant la limite de la province de Québec par le conseil du Dominion et par le conseil du Manitoba. La preuve a démontré qu'une ligne avait été proposée par les Anglais et une par les Français, lors de la négociation du traité d'Utrecht ; quel que fut l'endroit occupé par cette ligne, c'était la limite du territoire de la baie d'Hudson au sud. Je crois que la preuve démontrait que c'était quelque part près du 51^{ème} parallèle et que la province de Québec s'étendait au nord jusqu'à cette

limite. Je désire attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre sur ce fait, qui a fait une très forte impression sur les membres du comité, car bien qu'ils fussent d'abord disposés à soutenir que la limite nord de ce qui avait été la province de Québec, était aussi la limite nord de la province d'Ontario, ils ont formellement soutenu une opinion contraire avant la conclusion de l'argument, basant leur opinion sur deux documents qui ont été soumis à la Chambre des communes en 1791, alors que le roi a exprimé son intention d'exercer sa prérogative pour diviser l'ancienne province de Québec en deux provinces: celle du Haut-Canada et celle du Bas-Canada.

Je soumetts ces documents pour indiquer où cette ligne devait être tirée. L'un des documents indique la ligne de division entre les deux provinces, et l'autre définit la limite est de la province du Haut-Canada. Le lord chancelier a attiré l'attention des autres membres du comité sur le fait que si l'intention de la couronne eût été tout simplement de diviser la province de Québec en deux provinces, il n'y eut eu aucune nécessité de fournir un document pour définir la limite est du Haut-Canada, et un autre papier pour définir la ligne de division; un seul document eut pu atteindre ce double but: Mais afin que la Chambre puisse voir l'effet exact de ces deux documents je vais les lire. L'un d'eux est intitulé "Description de la limite projetée entre le Haut et le Bas-Canada." Cela se lit comme suit:

Commencant à une borne en pierre sur la rive nord du lac Saint-François, à l'anse située à l'ouest de la pointe au Baudet, à la limite entre le township de Lancaster et la seigneurie de New-Longueuil, en suivant cette limite dans la direction nord 34 degrés, à l'ouest à l'angle occidental de la dite seigneurie de New-Longueuil, de là le long de la limite nord-ouest de la seigneurie de Vaudreuil, se dirigeant au nord 25 degrés à l'est, jusqu'à ce qu'elle atteigne la rivière Ottawa, pour remonter la dite rivière jusqu'au lac Témiscamingue, et de la tête du dit lac en traversant le milieu du dit lac jusqu'à son extrémité septentrionale, et de là franc nord jusqu'à la limite du territoire cédé aux aventuriers marchands de l'Angleterre faisant la traite à la Baie-d'Hudson.

C'est là la définition de la ligne de division; elle devait s'étendre aussi loin que l'ancienne province de Québec s'étendait, et de là à la limite sud du territoire de la Baie-d'Hudson. Le document, pour définir la limite Est du Haut-Canada, qui a été envoyé par sir Henry Dundas aux lords du Conseil, après désignation semblable à une partie de l'autre document, dit:

et une ligne tirée franc nord, jusqu'à ce qu'elle atteigne la limite de la baie d'Hudson.

Une phrase tout à fait différente, et comme il a été dit par le comité judiciaire, si l'on n'avait pas eu l'intention de désigner une ligne différente, il n'aurait pas été nécessaire de soumettre ce document:

Y compris tout le territoire à l'ouest et au sud de la dite limite jusqu'aux parties les plus reculées du pays connu sous le nom de Canada.

Il est tout à fait évident, d'après les remarques faites par le comité judiciaire, qu'ils considéraient que la province du Haut-Canada s'étendait au delà des anciennes limites, de ce qui était la limite nord de la province de Québec, jusqu'aux rives de la baie d'Hudson et jusqu'à la rivière Albany. L'honorable ministre a toujours prétendu qu'il tenait à avoir une décision du comité judiciaire du Conseil privé. Cette décision a été formellement donnée sur la question qui lui a été soumise, et incidemment sur l'ancienne question. Il me semble que cela étant, l'honorable ministre aurait dû agir conformément à la dépêche qui lui a été expédiée par le secrétaire des colonies.

La limite nord de Québec n'a rien à faire à la question. Nul doute qu'elle se trouve près des rives de la baie d'Hudson, où était située l'ancienne limite sud du territoire de la Baie-d'Hudson, et si l'honorable ministre se propose de la reculer plus au nord, et de donner à Québec une limite plus commode et plus naturelle, personne ne s'y opposera. Mais j'attire l'attention sur le fait que les deux questions sont tout à fait distinctes; que le comité judiciaire a décidé

M. MILLS

qu'elles sont distinctes, et que les deux documents soumis au parlement lorsque la loi a été passée pour diviser l'ancienne province de Québec en deux provinces, celle du Haut et celle du Bas Canada, démontrent qu'elles étaient tout à fait distinctes. Le comité judiciaire a recommandé que sa sentence arbitrale fût mise en vigueur au moyen d'une législation impériale. Le secrétaire colonial a adressé une lettre au gouvernement à ce sujet, mais cette lettre est restée sans réponse. Une motion a été faite ici demandant tous les documents; l'honorable ministre a produit certains documents conformément à cette motion, mais les documents qu'il a produits ne contiennent même pas un accusé de réception de la part du gouvernement relativement à la lettre reçue du secrétaire colonial. Je trouve une communication du lieutenant-gouverneur d'Ontario, insistant pour que l'honorable ministre mette à exécution la recommandation du comité judiciaire, lui demandant sa coopération et proposant qu'un bill fût rédigé à cette fin, et cette communication n'a jamais reçu de réponse. J'ai des renseignements que je considère comme venant de sources certaines, qui me permettent de dire que plusieurs communications échangées depuis n'ont jamais été produites. Telle est la manière—et c'est ce dont je me plains—dont le gouvernement obéit aux ordres de la Chambre. On nous fournit des documents qui ne donnent que des réponses imparfaites, donnant à entendre que l'on obéit aux ordres de la Chambre, et l'on nous laisse dans l'ignorance de ce qui s'est passé.

Je crois que j'ai raison de dire que même la communication du lieutenant-gouverneur n'a jamais reçu de réponse de la part du gouvernement, non plus que les autres communications qui lui ont été soumises par le lieutenant-gouverneur d'Ontario à ce sujet. De plus, je suis informé de sources certaines que le parlement est actuellement prêt à légiférer sur cette question, qu'il n'est pas trop tard, qu'il n'y a pas de temps pour la discussion, que nous connaissons les vues du Conseil privé, qu'elles sont précisément les mêmes que celles des arbitres qui ont donné leur décision en 1878, relativement aux limites d'Ontario, et je dis que la Chambre est trompée. L'honorable ministre a prétendu faire ce qu'il n'a pas fait, et a empêché d'autres députés de soulever une question qui aurait dû être réglée il y a longtemps. Elle a été traitée avec impartialité il y a longtemps, et elle a été traitée de nouveau par le Conseil privé, et cependant, l'honorable ministre propose de différer le règlement final de cette question jusqu'à une autre année. On devrait s'en occuper immédiatement, vu qu'il n'y a plus aucune raison pour discuter.

A six heures, l'Orateur lève la séance.

Séance du soir.

M. DAWSON: L'honorable député de Bothwell (M. Mills) a prétendu avant l'ajournement qu'il était très à propos de légiférer dans le but de confirmer et d'établir les limites entre Ontario et le Manitoba et entre le Dominion et Ontario. Or, je crois qu'il serait très difficile de légiférer sur cette question, telle qu'elle est maintenant. La décision du Conseil privé est quelque peu contradictoire en elle-même, et la limite entre la province d'Ontario et le Dominion n'a pas été mentionnée du tout dans cette décision excepté en ce sens qu'elle semble confirmer tacitement la limite fixée précédemment par les arbitres. L'honorable député de Bothwell, (M. Mills) a donné à entendre que la limite d'Ontario est située plus au nord que la limite de la province de Québec. C'est là une erreur. Les mêmes documents qui reculent la limite d'Ontario vers le nord, reculent aussi la limite de Québec vers le nord. Elles se trouvent également au nord. Quel que soit l'endroit occupé par la limite d'Ontario, la limite de Québec se trouve dans la même latitude. L'article 10 du traité d'Utrecht dit:

Mais il est entendu de part et d'autre, de fixer dans le cours d'une année, par l'entremise de commissaires devant être nommés par chacune des parties, la limite qui doit être fixée entre la dite baie d'Hudson et les endroits appartenant aux Français, et défense sera faite aux sujets anglais et français de franchir la dite limite par terre ou par mer.

Ceci démontre clairement qu'il y avait quelque point à l'intérieur à partir de la baie d'Hudson, qui formait la limite entre les Anglais et les Français. Ceci est clairement établi par le traité d'Utrecht; mais par après, dans les commissions données aux gouverneurs, une longue série de commissions, on parle d'une ligne comme étant la limite de la baie d'Hudson, dont il est parlé précédemment comme étant la rive de la baie d'Hudson. La limite de la baie d'Hudson et la rive de la baie d'Hudson sont des choses différentes. Voici une description qui a fait autorité pendant longtemps, de 1791 à 1838 :

Suivant la dite limite dans la direction du nord, 34 degrés à l'ouest, jusqu'à l'angle occidental de la dite seigneurie de New Longueuil, de là le long de la limite nord-ouest de la seigneurie de Vaudreuil, se dirigeant vers le nord 25 degrés à l'est, jusqu'à ce qu'elle atteigne la rivière des Outaouais pour remonter la dite rivière jusqu'au lac Témiscamingue; et laquelle dite province du Bas-Canada est aussi bornée par une ligne franc nord de la tête du dit lac jusqu'à ce qu'elle frappe la rive de la baie d'Hudson.

Il est évident, d'après le traité d'Utrecht, que la limite de la baie d'Hudson, telle qu'y mentionnée, n'était pas la rive de la baie d'Hudson. Il est également évident que la commission subséquente du 1er mars 1838, donnée au comte de Durham, portait la limite aux rives de la baie d'Hudson. Mais elle portait aussi la limite de Québec à la rive de la baie d'Hudson ainsi que la limite de la province du Haut-Canada. Quant à ce qui concerne la décision récente du Conseil privé, je crois qu'elle peut être interprétée de plus d'une manière. Je vais en lire une partie. Voici comment elle décrit la limite :

Le long de la ligne mitoyenne de la rivière, par laquelle les eaux du lac Saint-Joseph se déchargent, jusqu'à ce qu'elle atteigne une ligne tirée franc nord du confluent des rivières Ohio et Mississipi, qui forme la frontière est de la province du Manitoba.

Or cette décision dit que la limite occidentale de la province d'Ontario et la limite entre le Canada et les États-Unis jusqu'au lac des Bois et à partir de l'angle nord-ouest du lac des Bois, une ligne tirée franc nord, jusqu'à ce qu'elle frappe la rivière Winnipeg ou la rivière des Anglais selon le cas, puis suivant la rivière des Anglais, et en faisant la limite entre Ontario au sud et le Manitoba au nord. Il y a deux actes de cette Chambre, l'un décrivant la limite de Kéwatin et l'autre décrivant les limites de la province du Manitoba. Les deux sont essentiellement les mêmes. L'un décrit la limite orientale du Kéwatin et la limite occidentale d'Ontario, et l'autre décrit la limite orientale de la province agrandie du Manitoba et la limite occidentale d'Ontario. En conséquence, il est tout à fait évident que dans le cas de deux provinces séparées par une ligne tirée franc nord, l'une des provinces ne peut se trouver au nord ou au sud de l'autre. Cette décision du Conseil privé décrit la province du Manitoba, comme se trouvant au nord de la province d'Ontario. En ceci elle outrepassait tout simplement deux actes du parlement qui ont figuré pendant longtemps dans le statut. Comme je l'ai dit, elle donne d'abord le territoire en litige à Ontario et termine en le redonnant au Manitoba. Elle dit :

Une ligne tracée franc nord du confluent des rivières Mississipi et Ohio, qui forme la limite est de la province du Manitoba.

Le gouvernement d'Ontario ignore la décision du Conseil privé et nous demande de passer un acte pour l'annuler en partie. Ce n'est certainement pas là se conformer à la décision du Conseil privé. Or, je crois qu'en toutes circonstances, si je puis exprimer une opinion à ce sujet, il est tout à fait à désirer que ces limites soient fixées une fois pour toutes, de façon à ce qu'il ne puisse s'élever de doutes sur cette question. La question est maintenant plus mêlée que jamais, et vu que nous sommes entrés dans ce dédale, je crois que toute la question devrait être reprise à la prochaine

session et renvoyée de nouveau au comité judiciaire du Conseil privé. Lorsqu'elle a été soumise au Conseil privé, en premier lieu, l'une des parties seulement a été entendue. Le gouvernement d'Ontario a été représenté avec talent et éloquence; il avait les cartes, les rapports les plus élaborés, et des avocats qui ont présenté sa cause avec talent et invoqué toutes les circonstances qui étaient de nature à faire prévaloir leurs opinions sur ce point. Le gouvernement fédéral avait pour avocats des gens qui n'étaient que très peu au fait de la question et qui n'avaient que très peu de temps pour se renseigner sur ce point. Le gouvernement d'Ontario avait fait écrire des volumes pour exprimer ses vues sur la question, tandis que le gouvernement fédéral n'avait absolument rien. Il est évident que la décision du Conseil privé a été rendue à la hâte. Elle donne le territoire en litige aux deux parties et outrepassait deux actes du parlement.

Dans ces circonstances, je crois que la Chambre serait justifiable de renvoyer de nouveau toute la question au gouvernement impérial, avec une requête demandant que la question soit rouverte du commencement à la fin, jusqu'à ce que l'on puisse obtenir une décision à l'abri de toute attaque. Puis il y a la question des titres des sauvages sur les terres, qui appartient aussi à la question des limites. Si j'en avais le temps, je pourrais démontrer qu'il y a 200 ans les titres des sauvages ont été reconnus par le gouvernement—non une espèce de quasi-titre, ne leur confiant qu'une espèce de droits, mais un titre qui leur donnait un droit réel de propriété; que des titres ont été obtenus d'eux pour de grandes étendues de propriété, et que ces titres étaient rédigés de la même manière que le serait maintenant un titre transférant d'une personne à une autre une propriété en propriété libre. Il y a un acte de vente de 1684, en vertu duquel les droits des sauvages sont reconnus par le souverain alors régnant, et cet acte a été confirmé en 1763, alors qu'un acte impérial a été passé et lorsque la proclamation de 1763 a été lancée, lequel acte confirme le droit des sauvages au sol. Il serait intéressant de démontrer comme quoi cette proclamation est encore en vigueur, il serait très intéressant de rappeler comment le gouvernement impérial interprétait l'acte qu'il a passé. Tout cela pourrait être fait. Dès 1792, des traités ont été conclus avec les sauvages du côté du Canada, où l'on obtint d'eux les titres de grandes étendues de territoire qu'ils ont cédé en propriété libre au gouvernement impérial. Je sais qu'une décision a été rendue dernièrement, je ne sais pas dans quel sens; nous ne l'avons pas encore vue; mais je m'imagine qu'il est très probable qu'elle a comme bon nombre d'autres décisions, été rendue sans qu'on ait obtenu des renseignements complets sur la question. Je crois qu'il peut être clairement établi que la propriété du sol appartenait aux sauvages et que ce fait a été reconnu et par le gouvernement des États-Unis et par le Canada.

M. TROW : Je connais un peu ce discours. C'est une vieille rengaine que nous avons entendu répéter souvent. Je crois qu'il est tout à fait déplacé de la part de l'honorable député de prêcher l'opportunité de nommer une commission sur une question qui a été réglée par le Conseil privé. Après que les deux parties en sont arrivées à une entente, je ne vois pas pourquoi on ramène cette question sur le tapis.

M. DAWSON : C'est l'honorable député de Bothwell lui-même (M. Mills) qui l'a ramenée sur le tapis.

M. LAURIER : Il y a une autre question sur laquelle je crois qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention du gouvernement. C'est une question affectant le soulèvement récent dans les territoires du Nord-Ouest. Il y a aujourd'hui, comme chacun le sait, un très grand nombre de prisonniers enfermés à Régina. Je crois qu'il y a entre 40 et 60 prisonniers métis, et je ne sais combien de sauvages. Or, je ne puis concevoir que le gouvernement ait l'intention de faire

subir un procès à chacun de ces prisonniers, et je ne puis concevoir qu'il puisse être de l'intérêt public de le faire. Naturellement, je comprends que le gouvernement tienne à faire respecter la loi, mais ce que je veux soumettre au jugement du gouvernement et de cette Chambre c'est la question de savoir si l'on ne vengerait pas suffisamment la loi en se bornant à faire le procès des chefs de la révolte. Que les chefs, à quelque race qu'ils appartiennent, que ce soient des blancs, des peaux-rouges ou des sang-mêlé, soient appelés à répondre de leurs actes, qu'on leur permette de se défendre et que le pays décide la question soulevée entre eux et la couronne. Que ceux-là aussi qui se sont rendus coupables de crimes contre le droit commun, quels que soient leur rang ou leur position sociale, subissent leur procès. Mais ceci ne devrait pas s'appliquer à ceux qui au lieu de conduire les autres comme chefs, ont été conduits eux-mêmes, s'ils n'ont commis aucune offense contre le droit commun.

Je ne discuterai pas de nouveau les causes de la rébellion. Je crois que cela n'est ni nécessaire ni opportun, et ce n'est pas même nécessaire pour les fins de la question que je soulève maintenant, mais quelles qu'aient été les causes de la rébellion, je prétends que ceux qui n'ont pas conduit les autres, mais qui ont été conduits, ceux qui ont tout simplement pris les armes sous l'impulsion du moment, des soldats qui ont combattu et qui ont été faits prisonniers pendant le combat, ne devraient pas être forcés de se défendre, et si la cause de cette insurrection est telle qu'expliquée l'autre jour par le gouvernement, lors de la discussion à ce sujet, si elle n'est pas due à des griefs dont souffraient les Métis, mais si ces derniers ont été égarés par Louis Riel ou autres hommes mal inspirés, cette assertion entraînerait l'argument, et non seulement l'argument, mais encore la conclusion que ceux qui ont été trompés ne devraient pas être soumis à un procès.

Sous ce rapport les Etats-Unis nous ont donné un exemple digne d'être suivi. Il ont eu à repousser l'insurrection la plus formidable qui ait jamais eu lieu dans le monde entier, et ce n'est qu'après une guerre de quatre ans, après des désastres innombrables, après que des millions de dollars eurent été dépensés, après que des centaines de mille vies eurent été sacrifiées que la cause nationale a triomphé. La révolte a éclaté en avril 1861, et ce n'est qu'en avril 1865 que les armées du sud ont été obligées de se rendre. La capitulation de l'armée du général Lee a eu lieu le 9 avril, et moins de dix mois après, le 29 mai, le président des Etats-Unis a lancé une proclamation qui était presque universelle dans ses effets. Je puis la citer avec un certain à propos dans le cas actuel, mais je me bornerai à en citer quelques mots. Après avoir exposé les causes de la guerre, le président s'exprime comme suit :

En conséquence, afin que l'autorité du gouvernement des Etats-Unis puisse être restaurée, et que la paix, l'ordre et la liberté puissent être rétablis, je, Andrew Johnson, président des Etats-Unis, proclame et déclare que j'accorde par les présentes, à toutes les personnes qui ont participé directement ou indirectement à la rébellion, excepté celles qui sont ci-après mentionnées, l'amnistie et le pardon, avec restauration de tous droits de propriété, excepté dans les cas où des procédures légales auront été instituées, en vertu de lois des Etats-Unis qui pourvoient à la confiscation de la propriété des personnes ayant pris part à une rébellion ; à condition cependant que toute telle personne signera le serment (ou l'affirmation) suivant, et tiendra désormais une conduite strictement conforme à ce serment ; lequel serment sera enregistré pour être conservé en permanence et sera de la teneur et à l'effet suivant, savoir :

Vient ensuite le serment, puis les exceptions. Les dernières sont au nombre de quatorze. Il est inutile de les citer, mais elles s'appliquent toutes à des personnes qui ont agi comme chefs de l'insurrection, comme officiers civils et militaires, etc., mais l'amnistie pleine et entière est accordée à la masse de ceux qui ont pris part à la rébellion, à l'exception des chefs. Il faut admettre que c'était là un acte sage et humain. C'était un acte humain en lui-même. C'était un acte de sagesse, parce qu'il rendait les droits de citoyenneté à toute la population du Sud ; cela a permis immédiate-

ment aux amnistiés de s'appliquer à reprendre leur position comme citoyens des Etats-Unis, et nul doute qu'il a contribué aussi en grande partie à ramener dans le cœur de ces gens l'amour du gouvernement national que quatre années de guerre avait fait disparaître. Ceci est un exemple qui, je crois, devrait être suivi dans les circonstances actuelles. De plus, si, pour des raisons qui lui sont personnelles et que je ne discuterai pas pour le moment, le gouvernement ne croit pas qu'il soit opportun d'accorder l'amnistie à ceux qui sont maintenant emprisonnés et qui n'ont pas agi comme chefs de l'insurrection, je suis d'avis que, dans tous les cas, ils devraient être élargis et renvoyés dans leurs demeures—sans être acquittés, ni graciés, qu'ils restent responsables devant la loi et que leur conduite future réponde de leur amnistie à l'avenir. Je crois que cette conduite serait sage et politique. Nous savons qu'en outre d'autres considérations, ce serait folie de croire qu'un nombre assez considérable d'hommes puissent subir un procès d'où peu dépendre leur vie. Ce serait épouvantable que d'établir en ce pays ces assises sanglantes, et nous savons que le district est dans la détresse et que les familles ont grand besoin de l'aide de ceux qui gagnent leur pain. Je ne désire pas discuter cette question, mais je fais cette déclaration, qui je l'espère sera prise en sérieuse considération par le gouvernement. Ce serait une politique à la fois sage et humaine que de renvoyer ces hommes à leur demeure, de les rendre à leurs familles, et je crois que cela ferait renaître dans le cœur de ces hommes l'amour du pays et la fidélité aux institutions qui nous gouvernent.

M. BERGERON : Je partage en grande partie l'opinion exprimée par mon honorable ami de Québec-Est (M. Laurier), et j'irai un peu plus loin ; je demanderai au gouvernement, comme une question de justice, s'il peut répondre en cette Chambre à une question qui a été posée dans l'autre Chambre par l'honorable M. Trudel, et que je trouve sur le programme :

Le gouvernement a-t-il pris en considération la question de savoir s'il ne serait pas mieux, dans l'intérêt de la justice, de modifier la loi de manière à offrir aux personnes impliquées dans la révolte du Nord-Ouest un procès devant un jury composé de douze de leurs co-sujets, comme ce droit est conféré à chaque sujet de Sa Majesté par le droit commun de l'empire britannique ?

On me dit que Riel et tous ses compagnons de révolte doivent être jugés par six jurés, et je vois par les journaux que ce seront des jurés de langue anglaise. Je ne veux pas dire si Riel est coupable ou non ; c'est là une question qui sera discutée devant le tribunal ; mais ce serait un acte de haute justice, on tant qu'il s'agit de la province de Québec, et il serait très satisfaisant pour chacun, que Riel soit coupable ou non, de savoir qu'il sera jugé par un jury mixte de douze hommes, comme cela se pratique dans la province de Québec, par des hommes qui le connaissent et qui sont compétents à rendre leur jugement dans la cause soumise au tribunal. Je ne sais pas quelle réponse a été donnée à M. Trudel au Sénat ; mais je serais très heureux que le gouvernement pût modifier la loi dans le sens que j'ai indiqué.

Je vois dans un journal publié à Montréal, *La Presse*, au sujet du procès de Riel, l'énoncé que le gouvernement a lancé une proclamation par laquelle, dans l'acte de 1881, concernant les territoires du Nord-Ouest, le gouvernement a le droit d'appliquer aux territoires des lois qui ont été antérieurement adoptées par le parlement du Canada ; et une simple proclamation est suffisante pour obtenir ce résultat et donner un effet rétroactif aux lois. Je ne sais pas si cela est exact, et je serais très heureux que le gouvernement fit une réponse à ces deux questions. En ce qui concerne le sentiment du peuple, il est très indifférent au sujet de la question de savoir quel sera le verdict. C'est une question de droit, et comme matière de justice, il serait très satisfaisant que ces hommes fussent jugés d'après les lois d'Ontario et de Québec, et ce serait une grande consolation pour ceux qui s'intéressent à eux.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable député de Québec-Est dit que nous devrions intervenir dans le procès de ces hommes—Riel et les autres—dans les territoires du Nord-Ouest.

M. LAURIER : Je n'ai pas parlé de Riel.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur a parlé des chefs, et je pense que Riel est un des chefs.

M. LAURIER : J'ai dit que ceux qui n'étaient pas chefs ne devraient pas subir de procès.

Sir HECTOR LANGEVIN : J'ai compris les remarques de l'honorable député. Il désire que le gouvernement intervienne dans ces procès. Il établit une distinction entre les chefs et ceux qui ont commis des actes contre le droit commun, comme il appelle la chose, et les soldats qui dans la chaleur du mouvement, ont pris les armes et ont été induits en erreur par Riel; il pense que ces derniers ne devraient pas être mis en accusation. Il s'agit de savoir comment distinguer ces hommes. Quels sont les chefs et quels sont ceux qui ne le sont pas? Quels sont ceux qui ont commis des actes contre la paix du pays? Quels sont ceux qui ont commis des meurtres ou d'autres offenses, et quels sont ceux qui n'en ont pas commis? Tous ceux qui ont combattu contre les troupes de Sa Majesté, au Nord-Ouest, ne sont pas à Régina pour y subir leurs procès. Un grand nombre d'entre eux ont été remis en liberté immédiatement, et sont dans leurs foyers. Naturellement, d'autres sont tombés sur le champ de bataille; d'autres ont été blessés; et un certain nombre de ces derniers ont été trouvés sur les champs de bataille par nos troupes, qui en ont pris soin et les ont conduits aux hôpitaux, et ils sont soignés comme nos propres soldats. C'est un fait positif. Je suis heureux qu'il en soit ainsi, car cela démontre que, lorsque la bataille est terminée, l'humanité reprend ses devoirs comme auparavant.

Mais la question de savoir qui a été le chef dans ces troubles, qui a commis une grave offense—un meurtre, par exemple—et la question de savoir si un homme est coupable ou non, sont des questions qu'il ne nous appartient pas de décider. C'est aux tribunaux du pays de décider la question. C'est la raison pour laquelle vous n'avez pas vu les gens jugés d'après la loi martiale: Ils doivent être jugés par les autorités civiles et en vertu des lois du pays. Je ne pense pas qu'il soit dans l'intérêt de ces hommes qui doivent subir leur procès, ni dans l'intérêt de la paix du pays, ni dans l'intérêt de qui que ce soit, que nous intervenions dans une affaire de ce genre. Nous devrions seulement intervenir pour voir à ce que les accusés aient un procès convenable et impartial. C'est leur droit et c'est ce que le gouvernement a l'intention de leur assurer, et ce qu'il s'est proposé dès le début—voir à ce que ces hommes, depuis Riel jusqu'au dernier, aient un procès convenable et impartial. Or, quant à la question de savoir si ces gens devraient être renvoyés chez eux, et si l'on devrait leur pardonner, elle viendra plus tard. Le pouvoir d'accorder le pardon existe toujours, et l'on peut l'exercer en tout temps, tant que la sentence n'a pas été exécutée; partant, la question du pardon viendra plus tard. La cour décidera d'abord si les accusés sont coupables ou non. S'ils sont trouvés coupables d'un crime odieux, la sentence de la cour sera exécutée. Le pouvoir de pardonner existera toujours; il doit être exercé avec cette humanité qui a toujours guidé le gouvernement de ce pays, qu'il fût conservateur ou libéral. Dans ces circonstances, je ne pense pas qu'il soit dans l'intérêt du pauvre peuple que l'on adopte une ligne de conduite comme celle qui a été suggérée. Je dis "ce pauvre peuple," car ces gens, qu'ils soient coupables ou non, seront toujours dignes de pitié quand ils seront appelés à subir leurs procès.

Je n'ai pas besoin de consulter mes collègues pour dire que ce gouvernement, ni plus ni moins que tout autre gouvernement, n'a pas donné à entendre qu'il fut disposé à se

montrer cruel envers une partie quelconque de la population de ce pays. Nous comprenons notre position. Nous l'avons comprise l'autre jour, quand nous avons été obligés de demander aux volontaires des différentes provinces de se rallier autour du drapeau de ce pays et d'aller défendre le Nord-Ouest contre les déprédations de ceux qui avaient pris les armes et usurpé l'autorité de la Reine. Nous avons regretté d'être obligés de venger la loi; mais c'était notre devoir; c'était une des obligations auxquelles nous soumettait notre position, et nous avons été appuyés par une majorité considérable de cette Chambre et par les deux côtés de la Chambre, parce qu'ils comprenaient l'un et l'autre que la première chose à faire était de rétablir la paix.

Relativement à la suggestion faite par l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), il ne serait guère raisonnable aujourd'hui de changer la loi du pays dans le but de juger ces hommes ou d'autres hommes quelconques. La loi du pays est écrite dans les statuts. S'il y avait un changement, il pourrait arriver que ce fût pour le mieux ou pour le pire. Pourquoi modifierions-nous la loi? La loi sera appliquée avec justice, et bien qu'il n'y ait que six jurés, ces jurés doivent être choisis absolument comme nous les choisissons dans d'autres parties du pays. Le prisonnier, tout comme la couronne, aura le droit de récusation. Partant, nous ne devons pas craindre que le jury soit trié subrepticement. Il n'y aura rien de ce genre; il y aura justice et franc jeu, et quand le procès sera terminé, j'espère que les honorables députés pourront dire que, bien que nous soyons obligés de voir à ce que la loi soit exécutée, chaque fois que nous avons été en état de recommander le pardon, le pardon a été accordé.

M. BLAKE : Je regretterais de dire une seule parole qui ajoutât aux embarras et aux responsabilités du gouvernement, dans les circonstances actuelles; mais je ne puis m'empêcher de dire, au sujet des remarques du ministre des travaux publics, qu'il n'a pas répondu à la question de mon honorable ami, le député de Québec-Est (M. Laurier). De fait, il a admis que mon honorable ami avait raison de faire l'énoncé qu'il vient de faire. Mon honorable ami a fait remarquer le grand nombre de gens qui, en tant qu'on peut le voir par les procédures qui nous sont soumises, devaient subir un procès; puis il a exprimé ses opinions sur le sujet. L'honorable ministre des travaux publics lui répond en disant qu'il ne doit pas supposer que tous ceux qui ont pris les armes aient été faits prisonniers et qu'ils doivent subir un procès. En conséquence, l'on a exercé une discrétion au sujet des personnes qui devront subir un procès. Qui a exercé cette discrétion? L'honorable ministre dit que le gouvernement ne peut exercer aucune discrétion; mais l'exécutif ou quiconque est chargé de la responsabilité d'administrer la justice a dû exercer une discrétion quelconque relativement à ceux qui devaient être pris et à ceux qui l'ont été. Or, j'ai cru de mon devoir, j'ai cru que c'était un devoir public—bien que je connusse que des considérations politiques d'une nature peu importante auraient pu m'empêcher de la faire—j'ai cru, dis-je, de mon devoir de dire, au sujet de la ligne de conduite suivie par le général Middleton, relativement aux prisonniers qu'il a faits, que, dans mon opinion, il avait agi sagement en relâchant ces prisonniers. En tout cas, il m'est tout à fait impossible, au moyen des renseignements que j'ai pu recueillir, de me former une idée de la cause d'un seul de ceux qui sont dans la prison de Régina; je veux parler des prisonniers ordinaires. Il peut arriver que l'on ait eu de bonnes raisons—je ne dis pas qu'il n'en existe pas—d'arrêter et de juger chacun de ces prisonniers. La seule chose qui, d'après moi, rend cela improbable, c'est leur grand nombre; car il est difficile de concevoir—j'espère que ce n'est pas le cas—que tant d'hommes aient été responsables au haut degré dont a parlé mon honorable ami, le député de Québec, au degré de chefs; mais je crois qu'ils ont violé grossièrement la loi.

Mais ce que je désire faire remarquer, c'est que le ministre des travaux publics a dit, en effet, qu'une discrétion avait été exercée; qu'un grand nombre de ceux qui ont pris part au soulèvement n'ont pas été arrêtés, et, partant, il a admis qu'une discrétion doit être exercée. Et la question posée par mon honorable ami le député de Québec est celle-ci: sur quel principe devrait être exercée cette discrétion au sujet de laquelle il a exprimé des opinions dont nous devons tous partager, je pense, l'esprit général, savoir: que ceux dont nous devons nous occuper, sont ceux qui sont sciemment coupables, qui sont réellement criminels et chefs, qu'ils soient sauvages, méfis ou blancs, doivent être jugés plutôt que leurs malheureux partisans qu'ils ont trompés?

C'est là tout ce que je désire dire sur cette question qui, naturellement, est délicate et difficile; et à propos de laquelle je sens que le gouvernement a une grave responsabilité et à propos de laquelle il y a des sentiments divers dans différentes parties du pays; mais je ne croyais pas qu'il était courageux de ma part de quitter cette Chambre sans avoir dit un mot dans le sens général dans lequel j'ai parlé.

Je désire maintenant dire un mot ou deux sur quelques autres sujets, car je n'aurai pas l'occasion de parler de nouveau sur cette question particulière. D'abord, je désire dire que, dans mon opinion, la proposition que vous quittiez le fauteuil ce soir, au sujet de ces nouvelles estimations démontre, d'une manière très évidente, que le gouvernement du jour a négligé son devoir. Je maintiens que nous suivons un système d'administrer les finances de ce pays, en tant qu'elles sont contrôlées par une surveillance parlementaire, qui rend tout à fait impossible, même pour le parlement, et encore plus pour le pays, l'intelligence de la nature de nos engagements annuels. A cette fin, il est essentiel qu'à une certaine époque vous examiniez nos comptes en général—nos engagements d'un côté et nos recettes de l'autre. Un financier, qui n'est autre que M. Gladstone, a énoncé souvent cette proposition qu'il est tout à fait impossible pour un parlement, et encore plus pour la société en général, d'avoir une intelligence raisonnable de leur devoir en ce qui concerne les propositions financières qui affectent tout le pays, ou de dire dans quel état se trouve le pays, à moins que, dans le sens général du mot, nous n'ayons qu'un seul budget, au lieu d'en avoir trois ou quatre.

Eh bien! nous avons contracté l'habitude d'avoir des estimations supplémentaires, et dans la position où nous sommes, il peut arriver que quelques estimations supplémentaires soient nécessaires. Mais le montant de nos estimations supplémentaires augmente; on retarde de plus en plus de les présenter, et cette année, je pense, vous avez déjà eu trois estimations supplémentaires. Nous avons en une deuxième estimation supplémentaire, qui a été présentée il n'y a que peu de temps, et, peu après, on l'a examinée en comité. Puis, à une heure, ce matin, on présente de nouvelles estimations supplémentaires pour plus de \$3,000,000, et à 5½ heures, le même soir, on nous a demandé de les examiner en comité, et l'on nous demande de les adopter le jour qui suit, en réalité le dernier jour de besogne de la Chambre. Or, en ce qui concerne cette estimation, rien ne s'est opposé à ce qu'elle nous fût présentée il y a longtemps; et vous remarquerez que ces diverses estimations contiennent quelquefois des appropriations pour des choses analogues, et qu'elles devraient être examinées en même temps; mais au lieu de cela, on nous demande de voter une de ces estimations, et aussitôt que cela est fait, une autre arrive et l'on nous demande de nous occuper d'une autre partie d'une question qui aurait dû être discutée en même temps. Et puis, si vous considérez le montant élevé de ces estimations—la somme de la nuit dernière s'élevait à près de \$4,500,000, c'est-à-dire, l'estimation présentée par le ministre des chemins de fer, tout comme celle que nous sommes sur le point de discuter—je dis que des propositions financières de ce genre, faites juste au moment où nous sommes sur le point de proroger

M. BLAKE

le parlement, quand nous n'avons aucune occasion de les examiner, sont répréhensibles pour cette raison. Je prétends que nous devrions modifier cette manière d'agir; que nous devrions faire des efforts énergiques pour nous occuper d'un plus grand nombre de propositions financières dans les principales estimations et de réduire à un minimum ces estimations supplémentaires qui sont imprévues, à l'époque où l'on fait les principales estimations, au lieu d'attendre simplement à la fin de la session, alors que nous ne pouvons pas examiner les choses comme nous le pourrions au commencement de la session. Je prétends qu'il importe on ne peut plus que vous ayez aussi peu d'estimations supplémentaires que possible, d'en avoir un grand nombre, et que vous présentiez vos estimations dans les premiers jours de la session.

Quant à cette estimation particulière, j'ai dit, et l'énoncé n'a pas été contredit de l'autre côté, que je comprenais que l'on préparait cette estimation depuis un grand nombre de jours, de fait, elle était imprimée, mais que l'honorable ministre ne voulait pas la déposer sur le bureau de la Chambre. Cela ajoute à la faute. Je crois qu'il aurait dû en être ainsi, s'il n'en a pas été ainsi; je crois qu'il en a été ainsi; mais si l'estimation n'a pas été préparée ni imprimée avant aujourd'hui, pourquoi ne l'a-t-elle pas été? Je crois que ce contrôle parlementaire raisonnable qui devrait exister sur les dépenses publiques, est presque neutralisé par la ligne de conduite que l'on a adoptée dernièrement, surtout pendant cette session.

Puis l'honorable ministre des chemins de fer propose que nous nous réunissions en comité ce soir sur les résolutions relatives aux chemins de fer. Naturellement, je ne me propose pas de discuter en détail les résolutions relatives aux chemins de fer ni de parler spécialement d'une ligne de chemin de fer; mais je profite de l'occasion pour appeler l'attention sur ces résolutions comme étant une partie des grands engagements financiers que l'on nous demande d'approuver à cette phase de la session. Dans les premiers jours de la session, dès le 6 février, je pense, j'ai obtenu un ordre de cette Chambre pour copies de tous les documents se rattachant aux demandes d'aide faites par les chemins de fer. Je me suis convaincu qu'elles étaient nombreuses et qu'elles devaient être l'objet de l'examen attentif de ce parlement. Ce rapport a été produit avant-hier, dans la soirée, cinq mois après que j'eusse obtenu l'ordre, et le jour suivant, l'on a fait des propositions au sujet d'un grand nombre de chemins de fer. J'en ai oublié le nombre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Dix-sept.

M. BLAKE: Environ dix-sept chemins de fer dans les propositions du ministre des chemins de fer et un chemin de fer ou deux dans les estimations supplémentaires qui nous sont maintenant soumises—soit, environ dix-huit ou dix-neuf subventions pour chemin de fer. Or, la masse de documents qui ont été présentés avant hier, dont la plus grande partie portent la date de 1884, comprennent 850 pages, format papier-ministre. Je suppose que personne ne les a examinés, si ce n'est moi, et j'avoue que je n'ai pas pu les analyser de façon à pouvoir en tirer les conclusions d'une façon intelligente. Dans ces circonstances, je n'ai pas besoin de dire qu'il est absolument impossible de discuter ces propositions financières d'une façon intelligente, et cela, parce que le gouvernement a décidé d'ajourner l'époque où il aurait dû donner le renseignement à la Chambre à la veille ou à l'avant veille de la prorogation de la session. Partant, ces propositions ne seront pas discutées d'une façon intelligente dans la présente circonstance, parce qu'une discussion intelligente est impossible. Il peut arriver naturellement, qu'un député à qui le chemin de fer dans lequel il est intéressé ou qui traverse sa localité soit très familier; mais la plupart des députés ne connaissent pas très bien ces chemins de fer, et il est impossible, sans étudier les documents et sans avoir le temps de constater, après cette étude, quels faits en ont été omis, il est tout à fait im-

possible, dis-je, que nous puissions exercer un jugement intelligent sur l'opportunité de ces différentes subventions. Je répéterai, au sujet de ces propositions, ce que j'ai dit relativement aux estimations supplémentaires, que le contrôle parlementaire sur les dépenses publiques devient presque inutile quand l'on a recours à ce système. Je remarque que plusieurs de ces chemins de fer sont des chemins de fer politiques.

Dans plusieurs cas, l'on propose d'augmenter des subventions qui, d'après ce que l'on nous a annoncé, étaient suffisantes quand l'on a demandé au parlement de les accorder. Je remarque que ces subventions sont en grande partie favorisées par les membres du parlement qui y sont peut-être intéressés. Il y a quelque temps, l'on a demandé un état,—mais il n'a pas été produit—des noms des membres du parlement intéressés comme directeurs et actionnaires aux différents chemins de fer ; ce serait un document intéressant, mais ce renseignement ne nous est pas fourni. Dans ces circonstances, il est très indifférent que l'honorable premier ministre propose de prendre, je ne saurais dire la discussion, mais la décision de cette Chambre sur ces propositions. Je n'ai pas du tout l'intention de m'opposer à ce qu'il fasse ces propositions aujourd'hui ou plus tard, car, à cette phase avancée de la session, il est impossible que nous ayons une discussion intelligente, dans les circonstances dont j'ai parlé. Mais j'ai cru raisonnable de saisir cette dernière occasion que j'avais de traiter cette question, pour faire remarquer jusqu'à quel point nous avions mal agi pendant cette session, tout en exprimant l'espoir que les choses ayant tourné au pire, s'amélioreront à la prochaine session.

Sir JOHN A. MACDONALD: En ce qui concerne les procès du Nord-Ouest, je pense que l'honorable ministre des travaux publics a expliqué exactement ce que le gouvernement doit raisonnablement faire dans les circonstances, et le gouvernement est résolu de remplir son devoir avec esprit de justice, et avec la justice britannique, qui est toujours accompagnée de clémence. Quant à la culpabilité des gens qui sont impliqués dans le dernier soulèvement, il y a une direction de responsabilité entre les hommes d'éducation, les chefs, ceux qui devraient savoir mieux, ceux qui emploient leur influence, leur intelligence et leur éducation supérieures à tromper la masse du peuple ; il y a une grande différence entre eux et leurs partisans bercés d'illusions ; et cette Chambre peut compter, cela va sans dire, qu'une différence marquée sera établie entre les chefs du soulèvement et ceux qu'ils ont entraînés. Puis, il y a de grandes différences dans la culpabilité des différents accusés, qu'ils soient chefs ou partisans. Les chefs sont responsables, comme chefs, et, je le crains, il y en a quelques-uns qui ne peuvent pas être considérés comme faisant partie de cette catégorie, qui sont spécialement responsables de quelques meurtres atroces d'hommes et de femmes. Ces cas doivent être considérés d'après leurs mérites ou leur absence de mérites.

L'honorable monsieur dit, avec raison, que l'on a déjà exercé de la discrétion quelque part. Nous pouvons comprendre ce que c'est que cette discrétion. Le général qui a commandé avec succès les troupes qui ont aidé à réprimer ce soulèvement—et il avait d'excellents moyens, je le prétends, de s'assurer des différents degrés de culpabilité—a renvoyé immédiatement, sur sa propre responsabilité, d'après les renseignements qu'il a pu obtenir sur les lieux, la grande masse de ceux qui ont été faits prisonniers et dont le crime était d'avoir pris les armes, qui n'étaient pas chefs ni censés en avoir attiré d'autres dans le soulèvement, ou s'être rendus coupables d'actes atroces particuliers. Nous avons exercé cette discrétion dans une très grande mesure. Naturellement, le gouvernement a confié sur-le-champ le soin d'exercer cette discrétion à un homme également remarquable par son courage personnel, sa grande prudence et sa grande humanité. Ces hommes, qui ont été choisis pour des raisons que nous ne connaissons pas toutes—que

nous ne connaissons peut-être pas autant que le département de la justice—seront jugés là, sujets, néanmoins, à la discrétion des représentants légaux de la couronne.

L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) admettra je pense, que le ministre de la justice, en choisissant comme ses représentants des hommes comme M. Christopher Robinson, M. B. B. Osler et M. Scott, a choisi des hommes à qui l'on peut bien confier l'exercice des fonctions du procureur général. Seulement deux personnes qui ont été trouvées réellement coupables, sur preuve *prima facie*, faite devant les représentants du ministère public, subiront leurs procès. Le procureur général a donné à son représentant plein pouvoir d'émettre un *nolle prosequi* dans des cas particuliers. Puis, ensuite, viendra la prérogative de la clémence qui, je crois, a toujours, depuis longtemps, été exercée en Canada comme en Angleterre, avec toute discrétion, d'après le principe que la justice doit être accompagnée de la clémence.

Relativement à une question tout à fait différente, celle des chemins de fer, il est très vrai que l'on a apporté des retards à demander les subventions, et il y a plusieurs raisons pour cela. D'abord, le gouvernement doit considérer toutes les demandes telles qu'elles se présentent. Malheureusement, nos amis, ceux qui encouragent la construction des chemins de fer dans toutes les parties du pays, ne sauraient oublier que le temps convenable pour faire des demandes est lorsque le parlement est en session. Ils produisent leurs demandes, leurs plans et tracés, et les mérites de leurs différents projets, jusqu'au dernier moment. Nous ne pouvons pas y remédier ; cela se fait constamment, bien que nous préférions que ces questions fussent présentées plus tôt au gouvernement. Une autre chose que le gouvernement doit considérer, ce sont les demandes probables qui sont faites sur le revenu public d'après les crédits précédents ; il doit considérer ce qu'ont fait ces chemins de fer qui ont obtenu des subventions à certaines conditions l'année dernière ; il doit considérer si elles ont rempli les conditions. Puis, nous devons considérer quel peut être l'état du revenu et la faculté du gouvernement d'aider au développement des chemins de fer.

Pour toutes ces raisons, que ce soit ce gouvernement ou tout autre gouvernement, ces matières seront présentées très tard, à moins qu'il y ait un changement marqué dans notre système ; et il m'est impossible d'espérer que cela arrive.

L'honorable monsieur s'est plaint de ce qu'il n'y avait aucune restriction réelle. Bien qu'il n'y eût pas de restriction aussi efficace que si les estimations avaient été déposées sur le bureau de la Chambre le premier jour de la session, et que si elles avaient été discutées jusqu'à la fin de la session, on n'a pas eu l'habitude de les présenter au commencement de la session. Les mauvais exemples sont contagieux, et si la mémoire ne me fait pas défaut, dans la province d'Ontario, quand l'honorable monsieur faisait partie du gouvernement, des subventions pour chemin de fer ont été demandées au dernier moment, quelques jours avant la prorogation, et alors qu'il n'y avait pas de seconde Chambre pour contrôler les actes du gouvernement et du parlement. Ainsi, l'honorable monsieur doit prendre sa part de responsabilité, pas trop—nous en prendrons notre part—de présenter des crédits au dernier moment. En ce qui concerne ces subventions aux chemins de fer, l'honorable monsieur dit que ce sont des crédits politiques. Eh bien ! Ce sont des crédits politiques, en ce sens que l'opposition du jour dit que le gouvernement actuel est poussé par des motifs politiques dans la préparation de ses projets. Tout gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, doit souffrir cela et laisser au pays le soin de décider si l'énoncé est fondé ou faux. Nous soumettons ces différentes demandes ; si elles sont déraisonnables, la Chambre le dira ; si elles sont raisonnables, le simple énoncé que nous sommes poussés par des motifs politiques n'a réellement aucune importance. Je

suis fortement en faveur de l'aide donnée par le parlement fédéral aux entreprises de chemin de fer au Canada, en tant qu'il est prudent de le faire. Le développement des chemins de fer est réellement une des nécessités matérielles de ce pays avec ses immenses étendues de terrain, dont le développement dépend tout à fait ou principalement des chemins de fer, excepté dans les parties où l'on a la navigation.

Nous savons que les revenus des différentes provinces ne sont pas suffisants pour administrer convenablement les affaires provinciales, et en même temps, aider considérablement au développement des chemins de fer; de sorte que le gouvernement fédéral doit faire une des deux choses, le développement au moyen des chemins de fer étant une absolue nécessité. Il doit se soumettre à chaque province qui accorde des subventions considérables à des chemins de fer locaux et qui viennent ensuite ici demander de meilleures conditions en disant: "Nous nous sommes ruinés; nous sommes devenus insolubles, et vous devez payer nos dettes." C'est un des dilemmes. Nous devons faire cela de temps à autre, selon que les législatures provinciales, pour des raisons politiques ou autres, se mettent dans les dettes dans le but de réaliser le désir bien légitime de développer leurs réseaux de chemins de fer. Qu'arrivera-t-il? Les différentes provinces se mettront dans les dettes par la nécessité; puis elles s'uniront dans le but d'exercer une pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il les assiste, et cela, au grand préjudice du crédit du gouvernement fédéral.

L'autre alternative est que le parlement fédéral, qui a des représentants de chaque province, devra savoir ce qu'il doit dépenser, dans quelle mesure il peut grever le revenu; et, sur sa propre responsabilité, aider aux différentes parties du pays, aider aux différentes provinces, prendre la responsabilité d'imposer au peuple les taxes qui seraient nécessaires dans le but d'aider à ce réseau de chemins de fer. En tout cas, il est parfaitement évident, pour moi, et ça été la politique du gouvernement dont je suis membre, que des deux alternatives, il était infiniment préférable de prendre la responsabilité de prélever des fonds et d'imposer des taxes, s'il en fallait, et que la responsabilité de distribuer cet argent pour des fins de chemin de fer fut assumée par le gouvernement fédéral. Les deux choses doivent marcher de pair. Si nous devons prélever des fonds, si nous devons prendre la responsabilité d'imposer des taxes au peuple pour des entreprises de chemin de fer, on doit, pour faire ces dépenses, avoir le privilège de dire où, comment et quand elles devront être faites.

Je ne parle pas maintenant pour défendre la politique du gouvernement, mais je fais remarquer à cette Chambre ce qui, d'après moi, devrait être nécessairement considéré comme la politique du parlement fédéral; que, comme nous avons réellement le contrôle des grands revenus du pays, comme nous avons le seul moyen de prélever un grand revenu pour le développement du pays, nous devons assumer cette responsabilité à l'avenir et que nous devrions distribuer cet argent sagement parmi les provinces, en ouvrant tous les débouchés, en améliorant les différentes provinces. Et nous évitons ce qui, d'après moi, est un grand danger pour la Confédération; c'est-à-dire, que les provinces peuvent contracter des dettes considérables en dépenses plus que ne le permettent leurs ressources et s'unir pour exercer une pression sur le parlement fédéral, pour faire main basse sur le trésor du parlement fédéral, et qu'il peut arriver que le parlement vienne à leur secours pour sauver le crédit des différentes provinces et sauver leurs bons noms. Telle a été la politique de notre gouvernement, et jusqu'ici, je pense qu'elle n'a pas mal fonctionné. Les chemins de fer qui ont un mérite réel obtiennent de l'aide, et avec l'aide très modérée qui leur est donnée, les lignes sont construites et elles contribuent à développer le pays. Quelques-uns de ces chemins de fer n'ont pas réussi. Dans quelque temps, peut-être, quand le crédit des chemins de fer sera meilleur qu'aujourd'hui, quand la crise des chemins de fer aura disparu—et elle dis-

Sir JOHN A. MACDONALD

paraît rapidement, je suis heureux de le dire—ces subventions qui ne sont pas encore réclamées pourront être bientôt utilisées. Le chemin de fer doit être commencé dans deux ans et terminé dans quatre, s'il obtient ces subventions; et si la compagnie ne peut pas prélever l'argent nécessaire pour continuer ces travaux, le parlement peut refuser et transporter les crédits à un autre chemin de fer quelconque et faire des améliorations dans d'autres parties du pays. C'est la politique du gouvernement, et je dis que c'est une politique sérieuse qui sera approuvée, non seulement par cette Chambre, mais par le pays.

M. BLAKE: L'honorable premier ministre s'est beaucoup mépris sur la portée de mes remarques s'il s'imagine que j'ai attaqué ou dénoncé la politique du gouvernement. Je n'ai pas dit un mot sur cette question. Ce que j'ai dit, c'est ceci: On nous demande de prendre la responsabilité, comme l'honorable monsieur l'a admis, d'accorder cette subvention, et pour que nous, membres du parlement, puissions accomplir cela avec efficacité, les honorables messieurs de la droite devraient adopter une politique différente et nous donner les renseignements nécessaires au commencement de la session.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je n'ai pas l'intention de suivre le premier ministre dans la discussion relative à la ligne de conduite à adopter au sujet de Riel et de ses associés. Je ne pense pas, non plus, que ce soit le meilleur temps de discuter la grande question relative à la politique future du gouvernement fédéral au sujet des chemins de fer, question que, selon sa coutume, il a amené sur le tapis sans raison. Il y a une autre manière de traiter l'importante question qui a été soulevée. Tout ce que je dirai aujourd'hui, c'est ceci: Je ne doute pas que les conséquences que comportent les projets présentés soient beaucoup plus importantes qu'il ne l'a donné à entendre aujourd'hui, et je pense que, dans l'espace d'un très petit nombre d'années, nous aurons des résultats que n'attendent peut-être pas les honorables messieurs qui insistent sur ces subventions. Mais ce sur quoi je désire appeler l'attention, c'est ceci: Il est ou ne peut plus regrettable que ces estimations n'aient pas été présentées plus tôt avec les propositions du gouvernement relatives au chemin de fer. Je les ai examinées avec soin; elles ne contiennent réellement rien d'important que l'on aurait pu déposer sur le bureau de la Chambre probablement quatre ou cinq semaines plus tôt. Les faits les plus importants qu'elles contiennent ont été, en effet, mentionnés par le ministre des finances par intérim en réponse à quelques remarques que j'avais faites. Quant à la ligne de conduite suivie au sujet des subventions aux chemins de fer, quelle que soit la politique du gouvernement, qu'elle soit bien réfléchie ou peut être préjudiciable, je ne la discuterai pas maintenant, mais le retard est tout à fait injustifiable. On nous demande, quarante heures on, tout au plus, en trois ou quatre jours, avant la fin de la session, d'accorder des subventions à vingt différents chemins de fer, dans différentes parties du pays. Il n'y a pas un seul député qui, dans l'espace de temps à sa disposition, puisse se former une idée intelligente sur la plupart de ces questions sur lesquelles on nous demande de voter.

La somme demandée est considérable. Elle augmente considérablement notre dette publique, et le moment que l'on choisit pour demander ces subventions additionnelles est des plus inopportuns. Outre la somme considérable qui a été empruntée, une autre somme considérable doit l'être aussi, afin de mettre nos finances dans une condition raisonnable. Je ne dis rien aujourd'hui au sujet des raisons, qui ont porté le gouvernement à présenter ces propositions dans le moment actuel. Tant que nous n'aurons pas obtenu les renseignements que mon honorable ami a demandés, tant que nous ne connaissons pas clairement et distinctement quels sont les intéressés dans ces 20 chemins de fer, je ne pense pas que nous soyons en état de nous former une idée exacte de la raison qui a porté le gouvernement à présenter

ces différentes proportions. On dirait que c'est une tentative d'intéresser plusieurs partisans du gouvernement à faire adopter les projets ministériels, de façon à empêcher qu'ils ne se forment une idée claire et exacte des autres projets que le gouvernement a porté la Chambre à sanctionner d'une façon ou d'une autre.

Mais il est surtout déraisonnable que l'on nous demande de considérer maintenant ces résolutions, en présence du fait que nous sommes obligés d'ajouter, d'après les estimations du ministre, environ \$2,000,000 à la taxation du pays. Même avec cette augmentation de taxes, si je puis en juger par les estimations maintenant soumises à la discussion, il n'y a aucun espoir que nous éviterons un déficit très considérable durant l'année courante. Pour toutes ces raisons, je crois que l'on ne pourrait jamais choisir un temps plus inopportun pour soumettre un projet tel que celui du ministre des chemins de fer, et je répète qu'il est absurde de supposer que nous pouvons examiner, dans l'espace d'environ vingt-quatre heures, le mérite respectif de vingt et un chemins de fer, situés dans vingt et un districts différents, car, telle est la proposition du gouvernement.

M. ROBERTSON (Hamilton) : L'honorable monsieur a mauvaise grâce de se plaindre des arrêtés du conseil et des propositions qui nous arrivent à la fin de la session en faveur des chemins de fer. On doit se souvenir, sans doute, que le chef actuel de la gauche, lorsqu'il était à la tête du gouvernement d'Ontario, en 1872, déposa, vingt-quatre heures avant la prorogation, des résolutions et des arrêtés du conseil, accordant de l'aide à des chemins de fer, que nous pourrions qualifier de chemins de fer politiques. Le 28 février, l'honorable monsieur déposa un arrêté du conseil qui créait un fonds destiné à venir en aide aux chemins de fer. Le 28 février, sur la proposition de l'honorable M. Blake, appuyé par M. Mackenzie, la Chambre ratifia les arrêtés du conseil accordant de l'aide aux différents chemins de fer qui en demandaient. Parmi les chemins qui en requèrent, se trouvaient le chemin de fer de Toronto et Nipissingue ; le Wellington, Grey et Bruce ; le Kingston et Pembroke, et quelques autres encore, si je m'en rappelle bien. Ces arrêtés du conseil furent ratifiés par la Chambre, qui se trouvait sous le contrôle de l'honorable monsieur, maintenant chef de la gauche.

Sir JOHN A. MACDONALD : Quand furent-ils déposés ?

M. ROBERTSON (Hamilton) : Il furent déposés le 28, et ont le fit adopter par la Chambre, le 29 février. L'honorable chef de la gauche secoue la tête ; mais je me crois dans les limites du vrai, à moins que les journaux de la Chambre soient erronés, et ce sont les journaux de la législature d'Ontario que je cite maintenant. On le fit adopter, le 29, par la Chambre, et le 1er jour de mars, le lieutenant-gouverneur donna sa sanction au bill. Je crois donc qu'il n'appartient pas aux honorables membres de la gauche de se plaindre, aujourd'hui, de ce que la proposition du gouvernement vienne trop tard.

M. TROW : Je demande l'ajournement du débat.

M. BLAKE : Je suis heureux que mon honorable ami propose l'ajournement du débat, parce que je ne pense pas, après les déclarations faites par le premier ministre et l'honorable député d'Hamilton (M. Robertson), qu'il soit juste que je laisse passer sans réponse ce qui vient d'être énoncé. Pour ceux qui se souviennent des faits, ma réponse sera inutile ; mais un bon nombre de députés peuvent encore les ignorer.

Je serai aussi bref que possible en les exposant tels qu'ils doivent l'être. Feu Sandfield Macdonald, durant son passage au pouvoir, dans la législature d'Ontario, avait obtenu l'autorisation de distribuer aux chemins de fer d'Ontario la somme d'un million et demi de piastres. La législature n'avait rien précisé. Elle n'avait pas réservé son contrôle, ni désigné les chemins qui devaient être subventionnés. Le

parti libéral, dont j'avais l'honneur d'être le chef, alors ; s'opposait à cette politique, croyant que la législature devait conserver le droit de dire son mot sur la question de choisir les chemins de fer devant recevoir un subside. Une élection générale eut lieu et ce fut l'une des questions que l'on discuta à cette élection ; mais en même temps, on négociait et il y eut plusieurs propositions. On arriva à déterminer jusqu'à un certain point quels seraient les chemins que l'on devait subventionner. Plusieurs compagnies avaient été constituées, et toute la question de chemins de fer attendait une solution. Le résultat des élections générales fut indiqué par le vote de la Chambre sur l'adresse en réponse au discours du trône. Ce vote démontra que le gouvernement d'alors avait perdu la confiance du peuple. Le ministre donna sa démission, et je fus élevé au pouvoir au cours de cette session, et immédiatement après cet événement. De fait, avant ma réélection je me renseignai sur la question du choix des chemins de fer qui devaient être aidés.

Vous observerez, M. l'Orateur, que je me trouvais dans cette position : nous étions au milieu d'une session, et il nous fallait obtenir des informations qui n'avaient pas encore été données sous une forme précise. Durant la session, on se mit en communication avec les compagnies aussi rapidement que possible, et le résultat des négociations fut déposé sur le bureau de la Chambre d'assemblée législative assez tôt pour qu'elle pût en prendre connaissance, et juger du mérite des propositions du gouvernement.

Après avoir soumis les pièces provenant de ces négociations, pièces dont la préparation avait coûté beaucoup de temps, malgré toute la diligence apportée, il s'agissait de savoir si la proposition, que l'Assemblée législative avait ratifiée, et qui accordait un million et demi aux chemins de fer, suffirait aux demandes du public et à l'accomplissement des promesses plus ou moins formelles de l'ex-gouvernement. Nous arrivâmes à la conclusion que la somme proposée par ce dernier serait insuffisante, et qu'il serait nécessaire, si nous devions accorder un certain subside par mille, conformément à la politique énoncée, de voter une somme plus considérable. A cette fin une mesure fut présentée à la législature pour la création d'un fonds destiné à venir en aide aux chemins de fer, et l'on ajoutait un million, payable à raison de \$100,000 par année, pendant vingt ans.

Mais jusqu'à ce que la législature décidât si ce fonds devait être formé ou non, il nous était impossible d'annoncer à la Chambre quelle serait notre recommandation sur les montants à accorder aux divers chemins de fer. En effet, l'habit doit être taillé d'après la quantité d'étoffe fournie, et nous étions obligés de nous assurer si la législature voterait cette somme additionnelle, avant de pouvoir déterminer la politique à suivre. Nous ne pensions pas nous trouver en état de demander tout le montant durant cette session ; mais nous croyions, d'après les pièces de renseignements que nous avions que cette somme, bien qu'il ne s'agit pas de satisfaisant, pour le présent, à toutes les demandes, serait nécessaire pour répondre aux besoins, tels que nous les comprenions. Dès que cette mesure, qui fut discutée avec toute la diligence possible, fut adoptée par la législature, nous déposâmes sur le bureau l'arrêté du conseil, qui avait été préparé même avant cette mesure, parce que nous supposions qu'elle serait adoptée, et nous avions agi ainsi pour éviter tout délai. Nous ne pouvions pas déposer plus tôt cet arrêté du conseil, parce que si la législature n'eût pas voté la somme additionnelle demandée, il nous aurait été impossible de proposer des subventions aussi élevées.

Nous n'aurions pu faire face aux demandes légitimes qui nous seraient venues des diverses parties de la province. Je prétends, donc, que l'honorable monsieur ne peut prouver que le nouveau gouvernement, formé au milieu de la session, n'ait pas apporté toute la diligence possible pour obtenir les informations, qui lui étaient nécessaires, et qu'il ne les ait, aussitôt obtenues, déposées sur le bureau de la Chambre pour la mettre en état de juger par elle-même. Je

prétends, en second lieu, que mon administration, dès qu'elle eût décidé que la somme additionnelle était nécessaire, présentera la législation nécessaire, et l'exécuta avec toute la diligence possible. Je prétends, en troisième lieu, que nous avons déposé notre législation sur le bureau de la Chambre, dès que celle-ci l'eût acceptée, et, cela, le plus tôt possible.

Je prétends, en outre, que nous n'avons pas annoncé la date de la prorogation. Au contraire, le chef de l'opposition, le juge en chef actuel Cameron, m'ayant demandé quand je me proposais de proroger, je refusai de l'en informer, déclarant que tout le temps désirable devait être donné à la discussion du projet concernant les chemins de fer. Je prétends encore que l'on n'a pas demandé le renvoi de cette question. Après le premier vote sur l'une des résolutions, d'autres divisions ne furent pas demandées sur les autres. Sous les circonstances exceptionnelles dans lesquelles l'administration libérale était placée, elle fit tout ce qu'il est possible de faire, d'abord, pour renseigner la Chambre et le public; en second lieu, déposer le plus tôt possible ses propositions sur le bureau de la Chambre. Et puis, il n'y a eu aucune tentative d'arriver à une décision hâtive. Au contraire, l'on eût fait droit, très volontiers, à toute demande de délai. Enfin, je dirai, M. l'Orateur,—et à cette période de la session, ce sera la dernière observation que je ferai—que malgré les faits que je viens d'exposer, les hommes que je combattais—le parti conservateur—osèrent encore déclarer que la législature n'avait pas eu voix consultative dans le choix des chemins de fer, qui devaient recevoir de l'assistance, et sur la question de déterminer l'étendue de cette assistance. Ils prétendirent que c'était un renversement du principe du gouvernement responsable; ils me dénoncèrent violemment pour ne pas leur avoir donné assez de temps, et mes dénonciateurs, à cette occasion, sont aujourd'hui les dénonciateurs d'une politique diamétralement opposée.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur dit que ces dénonciateurs actuels sont ceux qui furent ses dénonciateurs à Toronto. Je crois qu'ils le dénoncèrent très justement, parce que l'honorable monsieur et son parti s'opposaient à la proposition de M. Sandfield Macdonald, qu'une somme d'argent fût votée en faveur des chemins de fer. L'honorable monsieur s'opposa à cette proposition, et s'étant montré ensuite en désaccord avec sa prétention première, il est juste qu'il en soit repris.

M. BLAKE: Pas du tout.

Sir JOHN A. MACDONALD: M. Sandfield Macdonald proposa que la somme de \$1,500,000 fût votée. Ce n'était pas assez, et l'honorable monsieur voulut aller un peu plus loin. Ayant devant lui la décision antérieure de la législature, il se considérait parfaitement libre, et, de fait, il l'était réellement. Mais voici notre politique de chemin de fer, et l'honorable chef de la gauche s'y oppose maintenant. Cette politique fut énoncée par nous, il y a trois ans—que nous nous proposons de demander, chaque année, au parlement une certaine somme d'argent pour développer notre système de voies ferrées. On pourrait croire que l'honorable monsieur ne s'y serait pas opposé. Supposez, par exemple, qu'immédiatement après le discours annuel, sur les chemins de fer, l'on ait déclaré que \$3,000,000 seraient votées, durant la session, pour les chemins de fer, l'honorable monsieur ne se serait-il pas élevé contre cette proposition, parce que les chemins devant être subventionnés n'auraient pas été désignés?

M. BLAKE: Certainement.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur connaît la politique du gouvernement. Il la connaît depuis le commencement de la session. Il nous a demandé, à diverses reprises, d'annoncer le montant à voter, justement comme c'était la politique de l'honorable monsieur de le faire quand il était chef de ce gouvernement. Cependant, cela ne l'empêche pas de se plaindre maintenant. Que fit

M. BLAKE

l'honorable monsieur? Il soumit sa mesure en faveur des chemins de fer à la fin de la session. Il y a des pétitions montrant les avantages qu'offrent les chemins qu'il s'agit, aujourd'hui, de subventionner. L'honorable monsieur se trouvait dans le même cas. Les demandes et pétitions furent envoyées au gouvernement et déposées sur le bureau de la Chambre, et au dernier moment, le 28 février, il soumit ses résolutions de chemins de fer.

M. BLAKE: Je croyais que l'honorable monsieur parlait des demandes.

Sir JOHN A. MACDONALD: Les demandes furent déposées sur le bureau de la Chambre, c'est-à-dire les pétitions, et exposés, indiquant les mérites des différents chemins et leurs droits respectifs. L'honorable monsieur, dis-je, se trouvait dans le même cas; mais, le 28, il proposa son bill, et l'on dit que certains chemins de fer, qu'il subventionna, étaient plutôt des chemins de fer politiques qu'autre chose.

M. BLAKE: Ils ont tous été construits.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne m'objecte pas à ce qu'ils soient des chemins de fer politiques, s'ils suivent une bonne direction; mais il n'appartient pas à l'honorable monsieur de nous administrer une jérémiade sur nos fautes; de nous reprocher de proposer trop tard ces subventions; lorsque, le 28, l'honorable monsieur, lui, soumettait ses résolutions de chemins de fer à la législature, puis, le même jour, les faisait adopter, et, le jour suivant, sanctionner par le lieutenant-gouverneur au moment de la prorogation.

M. McCALLUM: Comme j'avais l'honneur d'avoir à cette époque un siège dans la législature locale, je dirai quelques mots sur la question. Lorsque l'honorable député de Durham-Ouest était chef de l'opposition dans la législature locale d'Ontario, il s'opposa à l'aide que proposait M. Sandfield Macdonald. Ce gouvernement proposa d'accorder \$1,500,000 aux chemins de fer. On parla de cette proposition lors des élections; mais ce ne fut pas la principale question débattue à ces élections. La principale question débattue fut le meurtre de Scott. Je n'ai pas l'intention, cependant, de m'étendre ce soir, sur le meurtre de Scott; mais je voudrais montrer comment l'honorable chef de l'opposition (M. Blake) recula devant ses engagements aussitôt qu'il fut arrivé au pouvoir. L'honorable monsieur a dit qu'il compléta la somme de \$1,500,000 en y ajoutant \$1,000,000. Ce n'est pas exact. Par son bill il ajouta \$400,000, ce qui éleva l'aide accordée aux chemins de fer à la somme de \$1,900,000, et il hypothéqua les ressources de la province d'Ontario, pour une durée de vingt ans, de \$100,000 par année, ce qui fait une somme additionnelle de \$2,000,000.

Le gouvernement d'Ontario d'aujourd'hui doit payer par des annuités les subventions accordées aux chemins de fer. Pourquoi l'honorable monsieur a-t-il créé ces annuités? Tous peuvent voir la raison. Parce qu'il voulait renverser le gouvernement de Sandfield Macdonald, et il y est parvenu au moyen d'une majorité d'une voix. Il a su, ensuite, convertir cette majorité en vingt-cinq voix dans moins de deux semaines. Comment? Si je voulais sortir des bornes du langage parlementaire, je pourrais dire que l'honorable monsieur les a achetées.

M. BLAKE: Se composaient-elles toutes de tories?

M. McCALLUM: Il y avait, parmi ces voix un tory que vous n'avez pu acheter. L'honorable monsieur acheta un ministre de la couronne, s'il veut le savoir. Mais je reviens à la question. Lorsque l'honorable monsieur trouve le gouvernement en faute, parce qu'il n'a pas soumis ses résolutions de chemins de fer à une période moins avancée de la session, il se met en contradiction avec son passé. Dans l'opposition il a une politique, et quand il est au pouvoir, il en a une autre. Ceux qui voudront jeter un coup d'œil sur le journal de la Chambre d'alors, verront que les résolutions que l'honorable monsieur nous soumet, for-

meraient en volume plus gros que la bible. L'honorable monsieur nous donna environ douze heures pour les étudier. Cependant, il les avait dans son pupitre; mais il n'avait pas confiance dans ces pauvres tories.

En parcourant le journal de la Chambre, on trouverait que le chef de l'opposition d'alors, maintenant le juge Cameron, proposa une résolution, déclarant que toute résolution accordant de l'aide aux chemins de fer, devrait rester sur le bureau de la Chambre au moins cinq jours avant qu'elle fût prise en considération. L'honorable monsieur niera-t-il que cette résolution fut proposée?

M. BLAKE: Ce fut après que l'on eût adopté les résolutions.

M. McCALLUM: Ce n'est pas une excuse. L'honorable monsieur ne promet même pas de faire mieux à l'avenir. Je ne désire pas être injuste envers l'honorable monsieur, et je serais plutôt porté à mitiger la cause qu'à l'aggraver; mais je dis que l'honorable monsieur s'est vanté, dans la Chambre, qu'il avait acheté des députés, mais qu'ils étaient tories.

M. BLAKE: Je n'ai pas émis une telle vantardise.

M. McCALLUM: L'honorable monsieur dit qu'ils étaient tories. J'ai entendu, moi-même, sortir cette expression de la bouche de l'honorable monsieur. Mais j'affirme de nouveau que l'honorable monsieur a, certainement, par la dépense d'une somme d'argent considérable dans la province d'Ontario, hypothéqué les ressources de cette province pour une période de vingt ans; il a démoralisé le peuple d'Ontario, et a fourni aux grisis les moyens de gouverner cette province.

M. McMULLEN: Et par votre politique vous allez de la même manière, démoraliser le peuple de la Confédération.

M. McCALLUM: J'ai accusé l'honorable monsieur de fouler aux pieds le principe sur lequel repose un gouvernement responsable en accordant ainsi des subsides aux chemins de fer d'Ontario. Que je sois dans l'erreur, ou non, je mets ma réputation en jeu sur ce que je vais dire. Si nous avons un gouvernement responsable, ce gouvernement représente le peuple et le parlement. Il doit voir à ce que l'argent soit dépensé de manière à recevoir la pleine valeur de ce qu'il paie; mais si les dépenses sont mal dirigées; si le gouvernement ne remplit pas son devoir, le peuple et le parlement peuvent lui retirer leur confiance lors de la session suivante, et remettre les choses comme elles doivent l'être; mais ce que l'honorable monsieur a fait en cette occasion, a été de faire autoriser par un vote de la législature une dépense sans donner à la Chambre le temps de considérer si les chemins de fer méritaient d'être assistés ou non. Puis, quand s'ouvrit la session suivante; quand l'argent était gaspillé, croyez-vous que les députés pouvaient se déjuger et voter non-confiance on eux-mêmes?

M. BLAKE: Que faites-vous maintenant?

M. McCALLUM: Nous faisons tout ce que nous croyons devoir faire. L'honorable monsieur a prétendu d'abord être opposé à toute aide aux chemins de fer.

M. BLAKE: Non.

M. McCALLUM: Alors, vous avez aidé tout le monde, et maintenant, l'honorable monsieur nous dit qu'il a acheté ses adversaires. J'ai accusé l'honorable monsieur de ce fait avant aujourd'hui; mais c'est la première fois qu'il l'admet. Si c'était parlementaire, je dirais que l'honorable monsieur les a payés; mais ce soir l'honorable monsieur dit qu'il a acheté des tories avec cet argent.

M. BLAKE: L'honorable monsieur est entièrement dans l'erreur. Je n'ai jamais dit que j'avais acheté des tories, et ce serait contraire à la vérité si je le disais. Quand l'honorable monsieur m'a accusé d'avoir acheté des membres de la Chambre, j'ai dit que c'étaient des tories que l'honorable

monsieur m'accusait d'avoir achetés. Je n'ai jamais parlé à personne sur ce sujet, et je désire l'affirmer tout particulièrement, parce que ce sont mes adversaires politiques que l'honorable monsieur m'accuse d'avoir achetés.

M. McCALLUM: Il ne se peut pas que ce soient des adversaires de l'honorable monsieur, parce qu'il s'est d'abord vanté d'avoir renversé le gouvernement de Sandfield Macdonald par une majorité d'une voix seulement.

M. BLAKE: Dix-neuf.

M. McCALLUM: Une majorité d'une voix, après vos promesses d'aide aux chemins de fer.

M. BLAKE: Non.

M. PATERSON (Brant): L'honorable député de Monk vient justement de mentionner des faits arrivés dans la législature d'Ontario, et il représente aussi le député de Durham-Ouest, qui était alors le chef de cette législature, comme ayant démoralisé toute la province d'Ontario par la législation qu'il fit adopter alors. Il nous dit que l'honorable député de Durham-Ouest soumit certaines résolutions à l'effet d'aider certains chemins de fer, à une période avancée de la session; qu'au moyen des subventions accordées par ces résolutions il a acheté des membres de la Chambre; qu'il s'est fait une majorité de 25 voix d'une majorité d'une voix qu'il avait, et que tout cela a eu pour effet de démoraliser toute la province.

L'honorable monsieur a condamné cette politique des plus énergiquement, et d'autres honorables messieurs de la droite l'ont applaudi, le premier ministre applaudissant lui-même. Nous avons entendu la défense, ou l'explication de l'honorable député de Durham. Il nous a dit qu'il avait donné à la législature de Toronto toutes les informations qu'il avait pu obtenir, et qu'il avait soumis la mesure aussitôt que possible. Mais laissant cette considération de côté, et examinant le sujet au point de vue de l'honorable député de Monk, et des honorables députés qui l'ont applaudi, si le résultat qu'il a mentionné était réel; s'il avait eu l'effet de démoraliser une province, et si cette province ne s'était pas encore relevée de cette démoralisation, comment les honorables membres de la droite peuvent-ils justifier le gouvernement actuel, qui, dans les derniers jours de la session, demande au parlement de voter des millions à des chemins, dont plusieurs honorables messieurs ne pourraient pas seulement dire où ils se trouvent situés, ni nous indiquer leur destination, ni nous exposer leur position financière? Ils se condamnent eux-mêmes. Si c'est là la manière de voir de l'honorable député de Monk et de ceux qui l'ont applaudi, au sujet de ce qui a eu lieu dans la législature d'Ontario, les autres messieurs de la droite devraient juger à propos de dire au gouvernement que les résultats que produira la ligne de conduite suivie présentement par le gouvernement, ont été exposés par l'un de ses plus chauds partisans, et représentés comme devant être démoralisants, comme tendant à renverser l'indépendance de la population, non seulement d'une province, mais de toutes les provinces de la Confédération.

Voilà la position de ces messieurs, et je le dis sincèrement. Mais si ce qui s'est passé dans la législature d'Ontario a eu les mauvais résultats que mentionne l'honorable député de Monk; mon honorable ami de Durham s'est justifié, et nous a dit qu'il n'avait pas été capable de présenter plus tôt sa mesure. Le premier ministre peut-il en dire autant? Nous a-t-il donné une raison quelconque, expliquant pourquoi les présentes résolutions décrétant la dépense de millions dans les diverses parties du pays, dont plusieurs honorables messieurs ignorent la localité, ou les besoins. L'honorable député d'Hamilton paraît accepter les présentes résolutions, et je lui demanderai s'il connaît le chemin, dans toutes ses parties, depuis Stollarton jusqu'à Pictou; dans quel comté il se trouve; s'il y a actuellement dans ce comté des chemins de fer, et si l'on a besoin de ce

chemin? Le ministre dit que tous ces renseignements se trouvent sur le bureau de la Chambre; mais où sont-ils? Nous ne les avons pas vus, et j'ose dire que quand il s'agira d'explications sur ces chemins, elles seront données sous cette forme boîteuse, telles que plusieurs explications ont été données durant la présente session; mais malgré leur insuffisance, je présume que ces résolutions passeront, toutes boîteses qu'elles soient, et malgré ce qu'un ardent partisan du gouvernement a dit de l'effet démoralisateur de la législation adoptée par la province d'Ontario.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Département des travaux publics—Payé à A. Gobeil la différence entre le montant qui lui a été payé depuis le 23 janvier jusqu'au 30 juin 1885, et le salaire d'un commis en chef à \$1,800..... \$206 54

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quand ce monsieur a-t-il été nommé commis en chef?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le 23 janvier 1885, à la mort de l'ex-secrétaire du département, M. Ennis. M. Gobeil a rempli la charge de secrétaire du département jusqu'au 1er juillet, et le crédit demandé est la différence entre son salaire comme commis de première classe et celui de commis en chef.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il n'a pas, alors, reçu de promotion?

Sir HECTOR LANGEVIN: Non: son salaire était de \$1,400 par année, et nous lui payons seulement la différence.

Pour payer le salaire d'un quatrième magistrat stipendiaire dans les territoires du Nord-Ouest... \$3,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Où se propose-t-on de loger cet officier? Doit-il avoir un district particulier, ou doit-il agir conjointement avec les autres?

Sir JOHN A. MACDONALD: On assigne à ces magistrats leurs districts ordinaires; mais ils ont tous juridiction sur le Nord-Ouest. Ils travaillent ensemble, et fréquemment ils travaillent pour l'un l'autre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quels sont les deux autres?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le colonel McLeod, Rouleau et Hugh Richardson.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur a-t-il quelque objection à nous nommer celui qu'il se propose de nommer?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne puis le nommer, parce que je ne le connais pas encore.

Pour faire face à certaines dépenses du Sénat.... \$4,459.25.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Est-ce que cette dépense extra est le paiement des 16 ou 17 jours?

M. BOWELL: Cette dépense résulte de la longueur de la session.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Elle s'appliquera, je suppose, au budget de 1885?

Sir JOHN A. MACDONALD: Cette dépense est faite après le 1er juillet, et il n'est pas nécessaire de la diviser en deux sommes.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Un tel montant, tel que \$3,000 pour les débats et les sténographes, me semble un peu considérable. Les honorables sénateurs peuvent avoir parlé plus que d'ordinaire; mais ils ne sauraient avoir parlé pour ce montant dans les 16 jours, lorsque 14 jours sur ces 16 ont été passés en congé.

M. BLAKE: Y a-t-il une proposition analogue en faveur des communes? Il est très peu convenable que la dépense

M. PATERSON (Brant)

de la session, qui appartient à l'année 1884-85, soit, en partie, attribuée, comme cela apparaîtra dans les comptes publics, à l'année 1885-86; si l'on ne se propose pas de le faire pour les Communes—et ce sera agir avec sagesse—il apparaît que l'on se propose de le faire pour le Sénat. Si, d'un autre côté, le crédit demandé est pour l'année 1885-86, la seule question à poser est celle de savoir pourquoi cette somme ne se trouve pas dans le gros des estimations pour 1885-86?

M. BOWELL: La raison c'est que personne ne prévoyait que ce parlement allait siéger au commencement de l'année 1885-86, c'est-à-dire durant six mois, au lieu du temps ordinaire, c'est-à-dire trois mois et demi. Le présent crédit, tel que je le comprends, a été alloué au département des finances comme étant la somme requise pour faire face aux dépenses du Sénat par suite de la longueur de la session. Mais je ne suis pas prêt à dire si les \$3,000 demandées sont destinées à couvrir les faux frais pour le rapport des débats exclusivement.

M. BLAKE: Si ce crédit est nécessité par la longueur extraordinaire de la session, il est évident qu'il ne doit pas être chargé à cette partie de l'année qui s'est écoulée depuis le 30 juin. Une partie de ce crédit appartient à cette partie de l'année; mais la plus grande partie de ce crédit appartient au temps qui précède. Cependant, vous proposez que ce crédit soit voté pour le service de l'année 1885-86. Il appartient réellement, et presque entièrement à l'année 1884-85.

M. PATERSON (Brant): Quel est le salaire des sténographes du Sénat? Les officiers du Sénat sont-ils payés à raison d'un certain salaire par session?

M. BOWELL: Ils ont été payés dans le passé à la session; mais vu la longueur de celle-ci, le Sénat leur a alloué une somme additionnelle, en compensation de l'ouvrage extra qu'ils ont fait, et qui n'était pas prévu quand ils ont entrepris ce *job*, si je puis m'exprimer ainsi.

M. PATERSON (Brant): N'est-ce pas un fait que la longueur de la session n'a pas imposé au Sénat plus d'ouvrage? Ce corps a ajourné de jour en jour, sans rien faire. Si vous accordez une somme additionnelle aux rapporteurs du Sénat, dont l'ouvrage n'a pas été augmenté; si vous leur accordez \$3,000, en ne vous appuyant sur aucun principe de justice, pouvez-vous refuser d'augmenter en même temps le salaire des rapporteurs de cette Chambre, qui, chacun l'admettra, ont eu à supporter une très dure session?

Quelques DÉPUTÉS: Écoutez, écoutez.

M. PATERSON (Brant): Accorder une compensation à l'un et non à l'autre aurait une très étrange apparence.

M. BLAKE: J'ai ici les débats de la session du Sénat jusqu'à une date récente, et je vois que le contrat, pour le rapport de ces débats, y compris l'impression, est de \$3,000. Bien entendu, nous ne pouvons pas dire maintenant jusqu'à quel point la reliure peut les réduire; mais je ne crois pas qu'ils forment un bien gros volume. Si \$3,000 couvrent l'impression et le rapport stéuographique, l'addition de \$3,000, sous prétexte que la longueur de la session a considérablement augmenté l'ouvrage, me semble être une addition extravagante. L'honorable monsieur dit que ces \$3,000 sont ajoutés au prix du *job*, et cela, en effet, me paraît avoir beaucoup l'apparence d'un *job*.

M. BOWELL: A l'avenir je prendrai garde quand je me servirai du mot *job*. J'ai qualifié ce mot quand je m'en suis servi. Tous ceux qui jetteront les yeux sur le rapport des débats du Sénat, constateront qu'il contient beaucoup plus d'ouvrage, et le volume sera beaucoup plus considérable que celui des autres années. Admettons que la longueur de la session n'ait pas donné plus d'ouvrage aux rapporteurs; supposons qu'il n'y ait pas eu plus de débats; mais nous ne

pouvons méconnaître ce fait, que ces rapporteurs, qui avaient entrepris cette tâche en basant en partie leur calcul sur la durée de la session, ont été tenus d'assister à toutes les séances durant deux ou trois mois de plus qu'ils ne l'avaient prévu.

Je crois qu'il y a beaucoup de vérité dans les remarques faites par l'honorable député de Brant (M. Paterson), relativement aux sténographes de cette Chambre, qui ont rempli leurs devoirs avec tant de zèle durant cette session. Jamais, dans aucune session, les sténographes n'ont accompli autant de besogne que n'en ont fait pendant cette session ceux qui siègent à notre bureau. Ils ont été ici toutes les nuits, tous les jours, et la seule chose étonnante, c'est que la moitié d'entre eux ne soient pas malades et incapables de travailler. La Chambre peut considérer avec raison si ces fonctionnaires ne devraient pas recevoir quelque rémunération supplémentaire.

M. BLAKE: Écoutez! écoutez!

M. BOWELL: Afin de répondre aux vues de l'opposition, je suggérerais d'ajouter après les mots "pour répondre aux dépenses du Sénat," les mots "pendant la session 1884-85.

Chambre des communes—Sommes requises pour couvrir le surcroît de dépenses d'après les rapports des commissaires de l'économie interne..... \$1,020

M. BERGERON: Avant l'adoption de ce crédit, je désire signaler ce qui, d'après moi, a été un oubli de la part des commissaires de l'économie interne. Je n'ai pas entendu faire aucune mention du greffier adjoint, et je pense que tous les membres de cette Chambre ont reconnu les services de ce fonctionnaire.

Lorsque M. Rouleau a été nommé à ce poste, les appointements que l'on avait l'intention de lui donner étaient, je pense, de \$2,800 par année, et il n'a reçu que \$2,400. Quand je suis arrivé au parlement, en 1879, nous avions deux greffiers, un premier assistant et un second assistant; ils recevaient chacun \$2,200 par année, soit pour les deux, \$4,400, et le greffier recevait \$3,200. Aujourd'hui nous n'avons qu'un seul assistant, qui fait la besogne des deux, et pour ces travaux, il ne reçoit que \$2,400. Au Sénat, le premier assistant-greffier reçoit \$2,800 par année, et le second \$2,200, et tous les députés savent que nous avons dix fois plus d'ouvrage ici qu'au Sénat. En vertu de la décision de la commission d'économie interne, il est stipulé que certains employés de cette Chambre recevront un maximum de \$2,800 par année, c'est-à-dire, ceux qui viennent après le premier assistant-greffier. Eh bien, lorsqu'ils atteindront le maximum, ils auront \$400 de plus que M. Rouleau, et partant, je pense que c'est un oubli de la part de la commission de ne pas avoir donné à M. Rouleau, le seul assistant-greffier que nous ayons, des appointements fixes de \$2,800. Ce sera encore une économie de \$1,600 par année sur les années précédentes.

Je suis sûr que le simple fait de rappeler cet oubli au gouvernement sera suffisant pour le porter à fixer à \$2,800 par année les appointements de M. Rouleau. Ce n'est pas une question politique; ce n'est qu'une question de justice, et je n'en ai aucun doute, tous les députés admettront immédiatement la justice de cette réclamation.

Sir HECTOR LANGÉVIN: J'approuve les éloges que mon honorable ami a décernés à l'assistant greffier de cette Chambre. Il serait sans doute impossible d'avoir un fonctionnaire plus compétent, plus zélé et plus laborieux. Il n'est guère possible de comparer les appointements payés aux fonctionnaires de cette Chambre avec les appointements payés aux fonctionnaires du Sénat. Nous n'avons aucun contrôle sur les appointements payés au Sénat. Cette dernière Chambre contrôle les appointements de ses propres fonctionnaires. Elle fixe les appointements qu'elle devra donner, et naturellement, les sénateurs sont les meilleurs juges de ce que valent les services de leurs fonctionnaires.

Nous pouvons avoir notre opinion, mais nous n'avons aucun contrôle sur eux.

En ce qui concerne nos fonctionnaires, je dois dire que les commissaires ont examiné les différents appointements, et bien qu'il pût arriver qu'ils fussent disposés à recommander l'augmentation de certains appointements, ils n'ont pas cru que, dans les circonstances, il leur fût possible de faire plus que ce qu'ils ont fait. Néanmoins, cette question est toujours entre les mains du parlement, et si le parlement, à une autre session, pense qu'il soit possible d'augmenter un salaire ou deux, nous savons comment cette question peut être présentée devant la Chambre.

M. GIROUARD: Si nous considérons que notre assistant greffier accomplit la besogne de deux fonctionnaires, je crois que ses appointements devraient être portés au chiffre de ceux de l'assistant-greffier du Sénat.

M. BLAKE: Je désire appeler l'attention du comité sur deux autres fonctionnaires, M. McGillivray et M. Ross. Aucun de ces messieurs ne s'est adressé à moi, ni directement, ni indirectement, mais ce que je vais dire, je l'ai appris d'autres sources. Le projet de la commission semble avoir été d'accorder l'augmentation annuelle pendant un certain temps; mais, en ce qui concerne les fonctionnaires actuels, quelle qu'ait été la durée de leurs services, ils ne reçoivent pas le maximum qui, dans certains cas, est un très modeste maximum. Ces deux fonctionnaires sont, je crois, depuis environ trente ans dans le service public, et, très certainement, ils ne seront jamais plus compétents; puis, ils touchent probablement de très près au terme de leurs services, si vous considérez quelle période ordinaire de la vie représentent trente ans. On m'informe qu'il y a vingt ans, deux fonctionnaires remplissaient les fonctions que M. McGillivray remplit seul aujourd'hui. Relativement aux employés publics qui ont rempli les fonctions qu'ils remplissent aujourd'hui depuis vingt-cinq ou trente ans, quelle que soit la somme que nous fixons comme maximum raisonnable pour cette position, je pense que l'on aurait bien pu leur accorder cette somme immédiatement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela mérite d'être considéré plus tard.

M. SCRIVER: Quant à ce que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a dit relativement à l'assistant-greffier, je n'ai pas remarqué que le ministre des travaux publics eût donné de réponse expliquant que le maximum des appointements de ce fonctionnaire fût moins élevé que le maximum des appointements d'autres fonctionnaires de cette Chambre, qui, je le suppose, n'occupent pas une position supérieure. Le maximum des appointements du comptable est fixé à \$2,800.

M. PORATEUR: Le maximum des appointements du comptable est fixé à \$2,800, et aucun des autres fonctionnaires ne reçoit plus de \$2,400, excepté le greffier.

Quant aux deux fonctionnaires dont a parlé le chef de la gauche, tous les deux sont très compétents; leurs services sont très précieux et méritent toute considération. Les commissaires de l'économie interne, néanmoins, ont voulu proportionner leurs dépenses à leur revenu et traiter cette question à un point de vue économique. Cependant, je n'ai pas de doute que les commissaires prendront en considération les opinions exprimées par l'honorable monsieur.

M. BLAKE: Naturellement, ma suggestion est basée sur les principes du rapport même. Je ne suggère pas d'augmentation de traitement; mais si la Chambre décide solennellement qu'une certaine somme est le maximum raisonnable des appointements d'un fonctionnaire compétent à notre service depuis trente ans, il devrait recevoir immédiatement le maximum des appointements.

M. BERGERON: Je vois dans les procès-verbaux du 12 juin, ce qui suit:

10. Résolu, Que la division des services divers comprendra les bureaux du comptable, de la papeterie, des copistes et de la poste, et sera composée de :

1	commis de 1re classe,
3	2me classe,
6	3me classe,

qui seront classifiés d'après l'annexe C ci-jointe.

Qu'en considération de ses longs services, le comptable actuel continuera à recevoir le même salaire que ci-devant.

C'est-à-dire, \$2,800. Mon honorable ami, le député de Huntingdon (M. Scriver) a donné la note juste. Puisque nous avons un assistant-greffier, qui occupe le deuxième rang parmi les fonctionnaires de la Chambre des communes, comment se fait-il que le comptable doit recevoir des appointements plus élevés? Je n'ai aucune objection à ce que le comptable reçoive \$2,800 ou \$3,000, s'il le mérite; mais il me semble déraisonnable que celui qui vient après le premier assistant-greffier reçoive plus de salaire que lui.

Mr. TASSÉ. M. le Président, puisque la Chambre discute le rapport de la commission interne, j'aimerais à attirer l'attention de la Chambre relativement au salaire que reçoit le premier assistant du bureau des traducteurs français. Le salaire de cet employé est, à l'heure qu'il est, de \$1,450. Cette position, qui est très importante, et très responsable, est remplie par M. Genand, qui est au service de cette honorable Chambre depuis de longues années. Je crois que la commission, en toute justice, au lieu de fixer son salaire à \$1,450, salaire qu'il reçoit depuis plusieurs années, aurait dû lui donner celui de son prédécesseur, lequel était de \$1,700 ou \$1,800. Car, dans le bureau des traducteurs, le principal assistant est réellement le chef de la traduction, vu que le chef des traducteurs, qui est en même temps assistant-greffier en loi, est, par conséquent, par la nature même de ses fonctions, obligé de donner la plus grande partie de son temps à la partie légale: de sorte que l'assistant se trouve jusqu'à un certain point le chef des traducteurs. A raison de l'importance de cette position, des services qu'il rend, et de la responsabilité qu'il encourt dans l'exécution de sa charge, je crois que la commission interne devrait porter son salaire à celui de son prédécesseur, qui était de \$1,700 ou \$1,800.

Gratification au père de feu W. Haché..... \$200

M. l'ORATEUR: C'est le jeune homme qui s'est noyé, et cela paie en réalité son salaire jusqu'à la fin de la session.

Pour augmenter l'indemnité sessionnelle des membres du Sénat et de la Chambre des Communes, sauf toutefois les dispositions actuelles de la loi affectant l'absence et la présence des députés..... \$144,699.60

M. BOWELL: Je propose d'insérer après les mots "présence des députés," ce qui suit :

Les députés en service dans le Nord-Ouest n'étant sujets à aucune déduction.

M. McMULLEN: Au sujet de cette question, je dirai seulement ce que j'ai dit à mes commettants, dans mon discours, savoir: que je m'opposerai à toute augmentation de l'indemnité accordée aux membres de la Chambre des Communes ou du Sénat. Pour ces raisons, je m'oppose à l'augmentation, et je voterai contre.

M. BLAKE: Ce projet doit s'appliquer aux députés qui ont été au Nord-Ouest et qui en sont revenus, tout comme à ceux qui n'en sont pas revenus?

M. BOWELL: Ce projet s'appliquera à ceux qui ont été au Nord-Ouest, afin que, lorsqu'ils feront leur déclaration, ils ne soient pas tenus de déclarer combien de temps ils ont été absents.

M. BLAKE: En vertu d'une résolution qui a été adoptée il y a quelque temps, je pensais qu'ils devaient recevoir leur indemnité sessionnelle avant leur départ.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui, les mille dollars.

M. BLAKE: Et ceux qui ne sont pas revenus depuis?

M. BERGERON

M. BOWELL: Ceux qui ne sont pas revenus depuis auront droit à la balance votée aux députés qui sont ici.

M. MILLS: C'est un règlement très extraordinaire. Je ne puis comprendre pourquoi, lorsqu'ils entrent en service au Nord-Ouest, on devrait leur accorder l'indemnité sessionnelle ordinaire; mais lorsque des députés siègent ici pendant six mois au lieu de siéger trois mois, durée d'une session ordinaire, je ne vois pas pourquoi l'on ferait une exception en faveur d'autres.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je pense que ce serait une distinction très odieuse. Nous avons décidé, lorsqu'ils ont touché leur indemnité d'avance, que le service militaire était équivalent au service de la Chambre, et qu'ils devaient recevoir autant pour ce service que pour celui de la Chambre. Ils sont aujourd'hui en campagne. S'ils étaient revenus, comme l'honorable député de Wellington le dit, il pourrait se faire alors qu'il y eût un calcul différent, mais comme ils sont tous là, à l'exception de deux, qui ont pu partir plus tôt, je pense qu'il serait très mal de notre part de nous opposer à leur donner les \$1,500, qu'ils ont gagnés, je pense, tout aussi bien que nous qui sommes restés ici.

L'honorable député de Wellington-Nord, (M. McMullen) s'oppose à l'augmentation. Il peut remédier à la chose, dans une certaine mesure, en ne prenant pas l'argent. Ce sera autant d'épargné. Mais je m'imagine que l'honorable député, en faisant son discours, a voulu dire qu'il travaillait à meilleur marché que d'autres députés.

M. McMULLEN: Je ne tromperai pas mes commettants sur l'argent. Si je prends cet argent, je le leur donnerai pour qu'ils l'emploient à des améliorations agricoles. Je dis que je suis opposé à cette idée. J'y suis opposé sous tous les rapports. Je crois que l'indemnité sessionnelle qui nous est accordée est tout à fait suffisante, et je pense que tous ceux qui la touchent devraient faire ce que j'ai l'intention de faire de la mienne.

M. LANDERKIN: Il y a deux membres de la Chambre qui, je pense, doivent être exemptés, pendant cette session, de faire la déclaration exigée par le comptable. Je veux parler de l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) et de l'honorable député de Haldimand (M. Thomson). Ces deux députés sont tombés malades au service du pays et ont été obligés d'être absents pendant une grande partie de la session. Ils ne m'ont fait aucune représentation et je ne connais pas leurs désirs, mais, je pense qu'en justice, l'on devrait les exempter de faire la déclaration nécessaire au sujet du temps qu'ils ont été absents durant la présente session.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est l'opinion générale de la Chambre—et je le crois—bien qu'il nous soit impossible à cette époque de la session de changer les estimations, j'ose dire que l'on trouvera des moyens de rembourser cet argent à ces députés.

M. PATERSON (Brant): La motion du ministre des douanes comprendra-t-elle le cas, par exemple, du colonel Williams? Je vois aussi qu'il y a un crédit spécial pour payer aux représentants de feu M. Benson la balance de son indemnité sessionnelle.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je pense que le cas du colonel Williams qui, nous pouvons le dire, est tombé sur le champ de bataille—et il y est réellement tombé, comme le chef l'a dit—est plus sérieux, et le gouvernement s'en occupera attentivement.

M. BLAKE: Nous avons le droit de supposer que l'honorable premier ministre a promis ce crédit à une certaine phase du débat sur le bill du cens électoral, dans le but d'obtenir l'appui nécessaire pour faire adopter ce projet, et qu'il a dû donner certaines garanties que de tels arrangements seraient faits? Or, je ne pense pas qu'il aurait été déraisonnable que l'honorable premier ministre eût proposé une disposition spéciale pour la brave minorité qui a combattu con-

tre cette législation inique, laquelle a été la cause de la longueur énorme de la session; car je prétends que moins d'une semaine avant l'expiration des trois mois de nos sessions ordinaires, les cinq sixièmes des débats sur les travaux contestables qui nous ont occupés pendant cette session, étaient encore à faire. Mais il me semble extraordinaire que l'honorable premier ministre propose que la majorité qu'il a induite en erreur par ce mode de diriger les affaires publiques reçoive une compensation pour les conséquences entraînées par cette ligne de conduite. S'il avait proposé un crédit pour ceux qui ne sont pas responsables, la chose aurait été différente, mais le proposer pour ceux qui sont responsables me semble extraordinaire.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je dirai seulement que j'aimerais qu'on laissât à la Chambre le soin de décider quels sont ceux qui sont responsables du retard. L'honorable monsieur n'est pas du tout responsable du retard. Il n'était pas présent et n'a pas fait de discours de 6, 8 ou 10 heures sur le bill du cens électoral, et s'il avait été à son siège, je pense qu'il aurait empêché les honorables députés qui siègent derrière lui de faire perdre le temps de la Chambre et de dépenser l'argent du pays. Mais nous laisserons à la Chambre le soin de décider la chose. Disons-nous que nous aurons un crédit et que ceux-là seulement qui, dans l'opinion de la majorité de cette Chambre, ont droit à l'augmentation de \$500, auront cet argent? Si l'honorable monsieur veut accepter cette proposition, nous allons la soumettre immédiatement à la Chambre.

M. BLAKE: L'honorable premier ministre sait qu'il est en son pouvoir de proposer que la majorité seule aura cet argent ou que la minorité l'aura, ou que personne ne l'aura. Il fera sa proposition, sans doute, et ses partisans l'appuieront.

Sir JOHN A. MACDONALD: La minorité admet que nous avons raison, à une seule exception près.

M. WHITE (Renfrew): Je n'ai pas l'intention de m'opposer à ce crédit à cette phase de la discussion, mais je désire dire que j'espère qu'il ne sera pas considéré comme précédent à l'avenir, et que si l'indemnité doit être augmentée de quelque manière, elle devrait l'être en vertu d'un bill présenté au parlement. Si cela doit servir de précédent aux prochaines sessions, il pourrait arriver que nous eussions la même prolongation de la session, et que cette prolongation ne fût pas causée par des députés de ce côté-ci de la Chambre mais par des députés de l'autre côté. Bien que je sois opposé à une augmentation de l'indemnité sessionnelle, je ne m'opposerai pas à ce crédit, à cette phase, mais je dirai simplement que j'espère que cela ne servira pas de précédent aux prochaines sessions.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'espère que cette session ne servira pas de précédent à l'avenir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pour cela, l'honorable premier ministre pourrait, je pense, faire aujourd'hui la promesse que les affaires du gouvernement seront présentées à une époque raisonnable, afin qu'il nous soit donné de les discuter à fond. S'il veut prendre cet engagement, quant à moi je promettrai que la gauche ne fera pas d'opposition factieuse à ses projets. Et je puis ajouter que si le bill du cens électoral eût été présenté dans un temps convenable, cette session serait terminée depuis trois mois.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oh! oui; je n'ai aucun doute là-dessus. S'il eût été présenté le deuxième jour de la session, nous n'aurions pas eu un seul discours contre le fait d'accorder le droit de suffrage aux sauvages, pas un seul discours contre les réviseurs, pas un seul discours contre le prétendu empiètement sur les droits provinciaux. L'honorable monsieur dit que si le gouvernement avait présenté ce projet dans un temps convenable, il n'y aurait pas eu un tel retard. Ceci est une Chambre des communes où il y a des

représentants du peuple, et nous voyons que le gouvernement a donné une latitude raisonnable aux membres de la Chambre qui ne sont pas membres du gouvernement, pour la présentation de leurs projets. Tous ces avis de motions comportent des questions importantes, et les honorables députés ont eu l'opportunité de les présenter durant six semaines. Ils ne l'ont pas fait, et s'ils s'étaient occupés de ces projets, chaque heure aurait été avantagusement employée.

M. MILLS: Le premier ministre semble oublier qu'il a pris, chaque jour, le contrôle absolu de la session, et cela pendant une période de près quatre mois.

M. BLAKE: Je n'ai que ceci à dire: je regrette le ton dont le premier ministre s'est servi dernièrement, car je l'avertis que si la ligne de conduite qu'il semble tracer doit être suivie de nouveau à la prochaine session, il ne lui sera pas possible de finir les affaires de la Chambre à l'époque où nous désirons tous les voir finir; et à moins qu'il ne réforme sa manière d'agir et qu'il ne présente les projets du gouvernement à une époque moins avancée de la session, il ne réussira pas à presser les affaires à la fin de la session suivante, pas plus qu'il n'a réussi à le faire dans la dernière partie de celle-ci. Pour régler les affaires publiques en trois mois—et je désire autant que tout député que cela se fasse—it est nécessaire que l'on adopte une autre ligne de conduite.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si l'honorable monsieur met ses menaces à exécution et continue à retarder indue-ment les affaires de la Chambre, nous devons prendre au Canada les mêmes mesures que M. Gladstone, en Angleterre.

Sir RICHARD CARWRIGHT: Que l'honorable premier ministre le fasse. Il n'y gagnera pas grand-chose. Il en connaît quelque chose, et s'il n'a pas proposé la clôture, ce n'est pas par magnanimité, mais simplement parce qu'il savait que cela ne pouvait l'aider.

M. BLAKE: Si l'honorable monsieur veut examiner les procès-verbaux de la Chambre des communes d'Angleterre, il y verra la manière dont on traite les subsides et dont on amène devant le parlement la discussion des projets importants mentionnés dans le discours du trône, il verra que c'est un précédent très dangereux auquel il a fait allusion.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a 17 projets du gouvernement de M. Gladstone qui sont suspendus à l'heure qu'il est.

M. MILLS: Cela peut être parfaitement vrai; mais il est également vrai qu'il ont été présentés au commencement de la session. J'ai attiré l'attention sur ce fait au commencement de la présente session. J'ai pris tous les projets importants présentés à la Chambre des communes d'Angleterre depuis un demi-siècle, et j'ai démontré que chacun de ces projets avait été présenté durant les premières semaines de chaque session. Durant les dix-sept dernières années, l'honorable monsieur a cherché à enlever le soin de faire les lois des mains du parlement et à faire contrôler la législation par le gouvernement du jour. En effet, l'honorable monsieur a fait à la Chambre des communes une simple plaisanterie et n'a fait qu'enregistrer les actes du gouvernement.

Et l'honorable monsieur suit cette ligne de conduite dans le projet maintenant sous considération. Quand a-t-il été donné à cette Chambre d'examiner les mérites d'une des entreprises de chemin de fer que l'honorable monsieur propose de subventionner? Nous n'avons eu aucune occasion de voir si elles méritent ou ne méritent pas d'être subventionnées. Il a refusé de donner cette opportunité à la Chambre, et il n'y a pas le moindre doute qu'une majorité approuvera la ligne de conduite suivie par l'honorable monsieur; mais je suis convaincu que la majorité du pays

aura une opinion différente et que le peuple est prêt à l'inauguration d'un nouveau système, et que l'honorable monsieur constatera qu'il doit adopter une ligne de conduite différente ou ne pas réussir.

M. WHITE (Hastings): On a lu plus de documents en cette Chambre pendant cette session, qu'il en a été lu à la Chambre des communes d'Angleterre pendant les cinq dernières années.

M. CAMERON (Middlesex): J'ai une remarque à faire au sujet du bill du cens électoral, à la discussion duquel on a pris quelques temps de la présente session. Le bill du cens électoral a été présenté à la Chambre des communes d'Angleterre le 26 février, et la troisième lecture en a eu lieu le 28 juin. Les principes du bill ont été discutés dans le cours du premier mois qui a suivi la réunion de la Chambre.

M. BOWELL: Il y avait plus de 600 députés pour faire cette discussion, tandis qu'il n'y en a que 260 ici.

Dépenses d'élections..... \$ 1,200

M. BLAKE: Quel est ce crédit ?

M. BOWELL: C'est une somme que l'auditeur général et le gouvernement ont refusé de payer, parce qu'ils considéraient que les frais étaient trop considérables. La chose a été portée devant les tribunaux, et le gouvernement a succombé. Ce crédit est pour payer le jugement.

M. BLAKE: C'est le second crédit ?

M. DESJARDINS: Le montant voté n'a jamais été payé, parce que l'explication donnée au sujet du crédit ne couvrirait pas exactement la réclamation: Ainsi, ce crédit était inutile, et c'est pour répondre aux exigences du cas que l'on demande ce nouveau crédit.

M. BLAKE: Dois-je comprendre que ce n'est pas réellement un second crédit, mais le même crédit ?

M. DESJARDINS: Oui.

M. PATERSON: Il semble qu'il y ait quelque inconvénient au sujet des paiements des officiers-rapporteurs. Un officier-rapporteur en qui j'ai une grande confiance et qui ne ferait pas une accusation injuste, a déclaré qu'il était difficile d'obtenir le règlement de justes réclamations. Il doit y avoir quelque complication dans les arrangements.

Sir JOHN A. MACDONALD: On fait souvent des plaintes. Les comptes des différents comtés varient. Dans le cas d'une élection chaudement contestée dans une division urbaine, il peut arriver qu'il soit nécessaire d'augmenter la force de police. Il est impossible de faire des règlements généraux, et toute la question est dans une grande mesure abandonnée à l'auditeur général. Il est digne de confiance et ne permettra pas que l'on fasse des dépenses indues. Quelquefois, il est très économe, du moins c'est l'opinion des officiers-rapporteurs.

Exposition des Indes et des Colonies..... \$20,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pourquoi ce montant ? Nous avons déjà voté une somme considérable sous ce chef.

M. POPE: Nous avons déjà demandé \$40,000, mais nous nous attendons à ce qu'une somme additionnelle considérable sera nécessaire.

Pour avancer la balance de solde et des frais de transport à la milice appelée en aide à l'autorité civile aux mines de Lingan, C.-B., en attendant qu'elle soit recouvrée de la municipalité, sous l'autorité de l'acte 46 Vict., chap. 11, art. 27..... \$ 1,472

M. BLAKE: Donnez des explications.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a eu des émeutes en cet endroit il y a quelques années, et l'on a demandé à la milice de venir en aide au pouvoir civil, tel que la loi le stipule. La municipalité a refusé de payer les comptes et l'affaire est entre les mains du ministre de la justice, dans le but de faire valoir les réclamations des volontaires, qui se

M. MILLS,

plaignent depuis quelque temps qu'ils n'ont pas été payés. Nous croyons qu'il vaut mieux leur payer ce qui leur revient et faire rembourser ce montant par la municipalité.

M. BLAKE: Pendant cette session, l'honorable député de ce comté a demandé des renseignements au sujet de cette question, et un des ministres lui a dit clairement que cette affaire ne concernait pas du tout le gouvernement, et qu'il ne pouvait pas payer cette réclamation.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne pouvait pas la payer sans un crédit.

M. BLAKE: Quel droit le gouvernement a-t-il d'intenter une action pour cela ?

Sir JOHN A. MACDONALD: D'après ce que je comprends, en vertu de la loi, le gouvernement intente l'action au nom des volontaires, au lieu de les laisser poursuivre individuellement.

M. BLAKE: Quand l'émeute a-t-elle eu lieu ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je l'ai oublié tout à fait, elle a eu lieu il y a quelques années.

M. BLAKE: A-t-on pris des procédures pour le recouvrement de l'argent ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je le pense, mais je n'en suis pas sûr.

Territoires du Nord-Ouest. Palais de justice et prison de Prince-Albert..... \$20,000

M. BLAKE: Est-ce que cela sera suffisant pour terminer les travaux ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Des plans ont été préparés et nous étions sur le point de commencer les travaux quand les troubles ont éclaté au Nord-Ouest, et nous avons dû remettre la chose à plus tard. On a l'intention de construire un bâtiment solide, qui coûtera peut-être plus que ce montant; mais ceci, je pense, sera suffisant en attendant que le parlement s'assemble de nouveau.

M. BLAKE: Quel sera le coût approximatif de ces travaux ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Environ \$10,000 ou \$15,000 de plus.

Pour payer à M^{rs} Purcell et Ryan les dépenses par eux faites en juillet 1881 pour fournitures et leur transport à Son Excellence le marquis de Lorne et à sa suite..... \$1,612

M. BLAKE: Qu'est-ce que cela ?

M. BOWELL: Ce sont des dépenses faites par cette maison à l'époque où le marquis de Lorne a visité le Nord-Ouest en passant par Port-Arthur. Après avoir quitté la partie du chemin de fer que l'on appelle la section 15, je pense, Son Excellence et ceux qui l'accompagnaient ont été conduits aux frais de ces messieurs depuis le Portage-du-Rat jusqu'à Winnipeg. On m'informe qu'ils ont constamment réclamé cette somme, et tant qu'ils n'ont pas pu prouver que ces dépenses avaient réellement eu lieu, le gouvernement n'a pas jugé à propos de demander à la Chambre de les indemniser. J'ai un mémoire qui démontre qu'une grande partie de ce compte est pour provisions fournies aux sauvages quand Son Excellence a rencontré un certain nombre de tribus, en voyageant, pour portages, pour l'usage des wagons, et pour l'emploi de quinze sauvages durant le voyage.

M. BLAKE: Quelles ont été les dépenses de ce voyage de lord Lorne ?

M. BOWELL: Il m'est impossible de le dire. Les frais de tout le voyage à travers les territoires du Nord-Ouest figurent dans les comptes publics.

M. BLAKE: Les frais de ce voyage, en général, ont-ils été payés par le public ?

M. BOWELL : Je le crois.

M. BLAKE : L'honorable ministre dit que l'on a constamment réclamé ce montant et que le gouvernement a refusé de le payer jusqu'à ce que MM. Purcell et Ryan eussent prouvé qu'ils y avaient droit. Quelle difficulté avaient-ils à faire cette preuve ?

M. BOWELL : Le ministre des chemins de fer dit qu'ils l'ont constamment réclamé et que la principale raison pour laquelle il n'a pas été payé, c'est que le règlement définitif de leur contrat n'avait pas eu lieu.

M. POPE : Depuis cette époque, ils ont insisté très fortement.

M. BLAKE : Il me semble extraordinaire que MM. Purcell et Ryan aient une réclamation depuis 1881, et qu'ils ne l'aient pressée qu'à une époque relativement récente. Naturellement, plus ils apportaient de retard à fournir les articles de leur compte, plus on éprouvait de difficulté à constater s'il était exact ou non. C'est lorsque ces choses viennent de se passer que l'on peut en faire un examen efficace, et je dois dire qu'il m'est impossible de voir pourquoi l'on a apporté tant de retard.

M. POPE : Une des raisons c'est qu'ils ont présenté le compte au département des chemins de fer, et j'ai toujours prétendu que cela ne regardait pas ce département. Ce qui les a portés à agir ainsi, c'est que le colonel De Winton s'est adressé à M. Schreiber et lui a demandé d'engager ces gens pour aider dans le voyage, et c'est ce que Schreiber a fait. Finalement, j'ai envoyé le compte au département des finances.

M. BLAKE : J'admets que le fait de cet envoi au département de l'honorable député est une excuse raisonnable pour le retard.

M. TROW : L'honorable ministre peut-il me dire quelle partie du chemin Son Excellence a parcourue, quelle distance par voie ferrée et quelle distance par eau ? A quelle époque 100 milles ont été construits à partir de Selkirk en allant vers l'est, et probablement 60 milles vers l'ouest à partir de Port-Arthur. S'il est allé par voie ferrée il est probable qu'il aura parcouru une partie de la distance en voitures fournies par les entrepreneurs ; mais il n'aura pas vu de sauvages. Il faut qu'il ait dévié de la voie ferrée pour aller à la rivière La Pluie et aux écluses de Fort-Francis pour rencontrer les sauvages.

M. BOWELL : Son Excellence a rencontré quelques sauvages entre Port-Arthur et la rivière de l'Aigle, et elle a rencontré toutes les tribus aux environs du Portage-du-Rat. Il s'est rendu presque à la rivière de l'Aigle par voie ferrée, je crois ; puis je crois qu'il a dévié vers le sud et qu'il est allé au lac Vermillon, de là au lac de l'Aigle, et ainsi de suite, faisant ainsi deux ou trois portages. Lorsque je suis allé sur le chemin quelque temps auparavant, je suis allé plus au nord et j'ai franchi pas moins de 19 portages. Son Excellence a aussi rencontré des tribus sauvages au lac des Bois, et l'honorable député sait que lorsqu'un gouverneur ou autre personnage haut placé rencontre des sauvages, il est obligé de leur livrer des approvisionnements considérables.

Pour l'établissement d'une ferme-modèle..... \$20,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ceci est une manière de procéder tout à fait nouvelle et qui peut entraîner un montant très considérable de dépenses futures. Je ne suis pas en mesure d'affirmer que l'argent ne sera pas dépensé d'une façon convenable ; mais si je me rappelle bien, le montant des subventions qui ont été jugées nécessaires dans d'autres pays pour ces fermes modèles, et du nombre d'endroits qui demanderont probablement ces montants, les honorables messieurs se convaincraient peut-être que cette nouvelle manière de procéder pourrait probablement plus tard entraîner une subvention annuelle beaucoup plus considérable.

447

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député se souviendra peut-être que sur motion de l'honorable député de Rouville (M. Gigault) un comité a été formé et que ce comité a recommandé l'établissement d'une série de fermes modèles. Ce rapport a été soumis à la Chambre. Je ne suis pas moi-même très bon juge en cette matière, mais j'ai vu dans l'un des journaux agricoles de l'Angleterre, des remarques à l'effet que ce rapport est un rapport très précieux. Je ne crois pas que ce rapport ait été formellement approuvé par la Chambre, mais comme président du comité, l'honorable député a interpellé le gouvernement pour savoir si ce dernier avait l'intention d'agir conformément au rapport qui recommandait qu'une ferme modèle réunissant toutes les conditions voulues fut établi quelque part dans la Confédération canadienne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'aimerais à avoir quelque idée de ce que l'on se propose de faire. Si l'on achète une ferme modèle, je suppose que quelque chose ressemblant plus ou moins à un collège agricole sera ultérieurement établi sur les lieux, et je doute fort qu'une seule ferme modèle soit jugée suffisante pour subvenir aux besoins divers des diverses provinces. Je ne suis pas prêt à dire que l'argent ne sera pas convenablement dépensé dans un pays agricole comme le nôtre. A mon avis il n'y a aucun doute que nous gaspillons beaucoup d'argent pour des fins qui n'ont pas le dixième de la valeur du but que l'on se propose actuellement, cependant c'est une nouvelle entreprise et cela entraînera plus tard une dépense assez considérable ; et je crois que le ministre de l'agriculture devrait nous donner une explication générale de son projet. Il nous faudra pour cela une étendue assez considérable de terre. Je propose que ce crédit de \$20,000 n'est qu'un crédit préparatoire à la somme qu'il nous faudra voter ultérieurement dans ce but.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le projet du gouvernement, tel que conçu actuellement, se réduit à ceci : Nous croyons qu'une ferme devra être choisie quelque part en Canada, dans un endroit qui représente la moyenne du climat des régions colonisées. Il ne serait pas convenable de l'établir à Niagara ou à Gaspé. Nous ne voulons pas avoir la meilleure ferme du monde, ni la plus riche, ni une ferme aride, mais une ferme où l'élève pourra réellement être employé avec profit, où il aura quelque difficulté à surmonter, et où il lui faudra faire preuve d'habileté pour la mettre en bon état de culture. Je crois qu'on ne saurait mieux employer l'argent qu'en établissant une ferme modèle de première classe, et pour mettre ce projet à exécution, je dois avouer qu'il faudra donner des subventions libérales. Il faudra apporter beaucoup de soins dans le choix d'un surintendant et de ceux qui seront chargés de l'administration de la ferme ; il faudra que ce soient des hommes capables de comprendre et d'enseigner convenablement toutes les matières.

M. TROW : En établissant une ferme modèle, si l'on doit en établir une, la question de savoir où elle sera établie créera beaucoup de jalousie. Si elle se trouve trop loin vers l'est, le climat sera très rigoureux, et si elle est trop éloignée vers l'ouest, il sera trop doux. Si le gouvernement doit entreprendre d'acheter des porcs Berkshire, des Shropshires et des Downs, il me semble qu'il poussera les choses un peu loin.

M. BLAKE : Nous devrions savoir en quoi consistent réellement les projets du gouvernement. Il est important que nous le sachions, tant sous le rapport financier que sous le rapport utilitaire. Il nous faut avoir une ferme où le climat ne sera pas trop rigoureux ni trop doux, où le sol ne sera pas trop fertile ni trop stérile ; il faut que ce soit une ferme qui ait un sol riche, mais il faut aussi qu'elle offre des difficultés contre lesquelles il faudra lutter, afin que

les élèves puissent avoir quelque chose à apprendre. Ce sera non seulement une ferme modèle et un exemple fourni aux fermiers par un gouvernement paternel, mais encore un collège plus ou moins considérable, une école où l'on enseignera aux jeunes gens l'art de la culture. Si cela doit former partie des attributions de la ferme modèle, et cela ne forme pas nécessairement partie des attributions d'une ferme modèle, nous entreprenons d'établir un collège agricole. Nous devrions savoir ce que nous entreprenons; nous devrions connaître le système qui sera suivi pour enseigner l'art de la culture à nos jeunes gens, par l'intermédiaire des instructeurs nommés par le gouvernement. Quel est le nombre des instructeurs qui seront nommés? Combien de jeunes gens seront admis? On nous demande de voter \$20,000 et on ne nous informe pas le moins du monde la manière dont cette somme doit être dépensée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous avons l'intention d'établir une ferme modèle; nous aurons des instructeurs, et l'intention est de faire cultiver la ferme par les élèves. Ces élèves gagneront leurs dépenses. L'honorable député sait qu'un grand nombre de jeunes gens tiennent à apprendre l'art agricole et qu'ils paient actuellement des honoraires considérables à des maîtres particuliers, dans diverses parties du pays. Il y a des agriculteurs qui paient de jolis salaires à ceux qui leur enseignent l'art de cultiver. Nul doute qu'une ferme du gouvernement, conduite d'après les principes scientifiques, avec des maîtres compétents et une étendue de terrain assez considérable pour employer des élèves, sera fréquentée par un bon nombre, et que les élèves paieront un montant raisonnable pour leur enseignement. Il y a dans le district de Peterboro une ferme modèle très considérable et qui réussit à merveille, sous la direction du major Strickland; il a un nombre considérable d'élèves et reçoit d'assez jolis honoraires.

M. DESJARDINS: J'attirerai l'attention de la Chambre sur un fait qui est déjà venu à la connaissance du gouvernement. Je crois qu'on a fait une demande pour établir une école ou jardin botanique à Montréal sur le versant de la montagne. La municipalité a donné 75 acres d'excellente terre, et la province de Québec a voté \$1,000 dans ce but. On espère que le gouvernement central fera quelque chose pour lui venir en aide, vu que toute la Confédération bénéficiera de cet établissement.

Pour subvenir aux dépenses et aux pertes occasionnées par les troubles dans les territoires du Nord-Ouest..... \$2,300,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ceci, ajouté à \$1,700,000, forme la somme de \$4,000,000, montant du coût minimum de ces troubles malheureux, tel qu'estimé par le ministre des douanes. Je suppose qu'à l'heure qu'il est l'honorable ministre a de plus amples renseignements à nous fournir à ce sujet, et qu'il peut nous dire approximativement quel sera le coût du service militaire, et quel sera le coût probable des autres items compris dans ce crédit, et qu'il nous donnera de plus quelque idée des réclamations produites par diverses parties, la compagnie de la Baie-d'Hudson et autres.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si je suis bien informé, aucune réclamation pour pertes subies ne nous est encore parvenue. Nul doute qu'il y aura des réclamations, nul doute qu'on en présentera aux agents locaux, mais elles ne sont pas encore parvenues ici. Le personnel que nous avons eu là—garde-magasins et autres—sera ici dans quelques jours, et les comptes seront bientôt prêts et réglés. Je ne crois pas que nous ayons fait beaucoup de progrès, si nous en avons faits, pour découvrir le montant exact des dépenses. Cela ne peut être découvert sans un peu de retard.

M. BLAKE: Je crois que ce crédit devrait être modifié et rendu semblable au crédit de \$1,700,000, afin d'être un crédit dont les comptes détaillés devront être fournis au moins quinze jours après l'ouverture de la prochaine session. On

M. BLAKE

devrait appliquer absolument le même principe à ce crédit de \$1,700,000, à moins que l'honorable ministre soit prêt à nous donner dès maintenant des détails plus circonstanciés. Vous vous rappellerez le langage dont on s'est servi lors de la discussion de ce crédit et qui a été subséquemment inséré dans le bill.

Cependant, je puis demander encore un autre détail, car je crois qu'il est assez naturel, qu'à cette phase de la session nous ayons le droit de nous attendre à recevoir des renseignements un peu plus précis de la part du ministre que ceux qu'il nous a donnés à une période moins avancée alors que l'estimation approximative du gouvernement était de \$4,000,000. Je vois qu'un crédit de \$25,000 est demandé pour venir en aide à ceux qui sont dans la détresse au Nord-Ouest; de sorte que je suppose que ce crédit de \$4,000,000 ne sera pas affecté à cette fin, mais je suppose qu'on a encore l'intention d'affecter un certain montant pour indemniser ceux qui ont subi des pertes dans les territoires, comme l'honorable ministre nous l'a dit précédemment. J'aurais supposé qu'à cette période de la session, le ministre de la milice aurait pu nous donner de plus amples renseignements sur les dépenses militaires. Il y a déjà assez longtemps que nous n'avons reçu aucun rapport à ce sujet, c'est-à-dire depuis que le bill relatif au crédit de \$1,700,000 a subi sa seconde lecture. A cette époque l'honorable ministre avait reçu un grand nombre de comptes, et il doit en avoir reçu un certain nombre depuis. Je ne dis pas qu'il doive produire les comptes et nous donner des renseignements détaillés, mais il a promis de donner des renseignements sous peu. Maintenant l'occasion se présente, et je ne doute pas que nous allons recevoir des nouvelles relatives à la division de cette somme approximative de \$4,000,000.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous allons tâcher de le faire.

M. BOWELL: Les \$25,000 ne forment aucune partie des \$4,000,000.

M. BLAKE: Je comprends cela.

M. BOWELL: C'est pour couvrir les dépenses que le gouvernement a été obligé de faire pour fournir des vivres aux tribus sauvages, ainsi qu'aux blancs, pour les empêcher de mourir de faim.

M. BLAKE: Je sais cela, mais j'aimerais à demander quand nous pourrions avoir les renseignements relatifs à la division projetée des quatre millions.

M. BOWELL: Je suis sous l'impression qu'il sera impossible de donner les renseignements pendant la présente session, pour la raison que le ministre de la milice est constamment occupé à recevoir les comptes et à les faire examiner. La distance du théâtre de la guerre au siège du gouvernement est si considérable, et le temps qu'il faut employer à voyager dans cette contrée avant que d'arriver aux chemins de fer est si long, qu'il lui est impossible d'en arriver à une conclusion exacte quant aux dépenses qui ont été faites et aux montants qui doivent être payés. Je sais par des conversations que j'ai eues avec le ministre, que des comptes considérables ont été produits, et que ces comptes devront être examinés avant qu'il consente à ce qu'ils soient payés. Il a été obligé d'avancer des montants considérables pour assurer le confort et même le nécessaire aux troupes en campagne, et comme l'honorable député le sait très bien, dans certains cas, il en coûte deux ou trois fois la valeur des articles mêmes pour les faire transporter. Pour ces raisons je ne puis espérer que les renseignements puissent être fournis pendant la présente session, à moins que nous siégions beaucoup plus longtemps que nous ne nous y attendons. Demain j'appellerai l'attention du ministre sur cette question, et tous les renseignements possibles seront donnés lors du concours.

M. BLAKE: Naturellement, je reconnais que la question du transport et des subsistances sont des éléments incertains, mais la paie des soldats et le coût de leur transport au Nord-Ouest aller et retour, sont des choses qui sont connues ou faciles à connaître, car ils sont tous actuellement en chemin pour revenir. Si nous avons ces renseignements nous pourrions savoir à combien s'élevaient les montants incertains. J'admets qu'en ce qui concerne la majeure partie du coût de la subsistance et du transport nous ne pouvons espérer obtenir les renseignements pour le moment, après ce que vient de dire le ministre, mais cette estimation de \$4,000,000, est une somme destinée à indemniser ceux qui ont subi des pertes. Je ne demande pas—vu que je ne crois pas qu'il soit à propos pour moi de demander maintenant—combien doit être payé de cette manière, mais il faut que le ministre fasse ses propres calculs généraux, et bien que je ne croie pas qu'il soit à propos de lui demander de donner des renseignements, il serait tout à fait convenable de lui demander de dire quel est le principe général d'après lequel le gouvernement devra agir relativement aux réclamations pour les pertes subies par la destruction absolue de maisons ou autres propriétés mises au pillage. Je crois que des réclamations ont été produites à cause de la perte de la récolte, vu que les gens ont été chassés de leur maisons et mis dans l'impossibilité d'ensemencer leurs terres pendant la saison des semences, etc. Je crois que nous devrions savoir quel est le principe général d'après lequel le gouvernement a l'intention d'agir et les rouages qu'il veut mettre en jeu pour découvrir le montant de ce qui doit être payé.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne crois pas qu'il y ait des dommages en perspective. En premier lieu, les pertes réelles causées par la destruction des propriétés seront prises en considération, le coût réel de la restauration des propriétés, mais je crois que les individus doivent contribuer jusqu'à un certain point au coût de la guerre. Cela a toujours été le cas dans le règlement des pertes provenant de la guerre. Il en a été ainsi lors de la guerre de 1812 et de celle de 1837-38; il n'y a pas eu d'indemnité pour dommages en perspective, il n'y a eu d'indemnité que pour la perte des propriétés, de commerce, de temps, etc. Le gouvernement croit qu'il ne serait peut-être pas bien de déclarer maintenant le modèle en vertu duquel il se propose de contrôler les pertes et dommages qui ont pu être subis. L'enquête sera peut-être faite par une commission comme celle qui a siégé en 1871, alors que le juge Johnson alla régler les dommages et agit à la grande satisfaction des habitants de cette contrée. Les comptes n'ont pas été considérés comme excessifs, et l'on a trouvé que c'était une excellente manière. Nous n'avons pas entendu parler d'aucune plainte depuis.

M. BLAKE: Naturellement, il y a beaucoup de pertes qui devront inévitablement retomber sur les gens, et il faudra qu'ils les subissent. Il y a aussi le danger d'exagérer les réclamations, et je reconnais que la tâche est difficile; mais je dois dire un mot de l'attitude que prend l'honorable ministre relativement aux colons du Nord-Ouest, qui, au moment critique, se sont trouvés dans l'impossibilité d'ensemencer leurs terres à cause de la révolte. Ce n'est pas là une question d'ordre spéculatif. Il y a là des cultivateurs qui n'ont que quelques jours pendant lesquels ils peuvent semer, et s'il était clairement établi qu'ils en ont été absolument empêchés dans la partie du pays où les troubles ont éclaté, cela équivaut, je crains, à la disette pour le reste de l'année, vu qu'il est impossible de gagner leur pain autrement. Il doit se trouver un très grand nombre d'individus qui ont été empêchés de faire leurs semences et qui, conséquemment, n'auront rien à récolter. Il semble qu'il serait raisonnable de leur allouer quelque chose.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que l'honorable député pose un excellent principe. Je suis heureux de savoir que l'étendue des terres non ensemencées n'est pas considé-

rable, et en conséquence nous pourrions nous montrer plus généreux.

Pour venir en aide aux familles en détresse dans les territoires du Nord-Ouest..... \$25,000

M. CASGRAIN: Il y a quelques temps j'ai prédit que ces gens se trouveraient dans le besoin, et je crois que ces approvisionnements devraient se trouver là actuellement. Ce montant devrait être employé immédiatement, vu que dans deux ou trois mois il pourrait être inutile.

M. BOWELL: L'honorable député peut-être certain qu'on ne gardera pas cette somme pendant trois ou quatre mois. Le gouvernement a déjà agi d'après des télégrammes qu'il a reçus, et afin de faire face aux besoins dans cette région autant qu'il était en son pouvoir, il a utilisé les approvisionnements de la police à cheval, et aussi, par l'intermédiaire du général Middleton, une partie des approvisionnements des volontaires a aussi été consacrée à empêcher ces gens de souffrir de la faim. Les ressources de la police à cheval ont été mises à contribution autant qu'il était possible de le faire. Le gouvernement n'a pas perdu de temps et il a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir les souffrances de ces malheureux.

M. BLAKE: J'ai remarqué dans un journal l'autre jour qu'environ 20 familles appartenant à des hommes qui sont en prison, étaient venues à Regina. Je suppose que l'on subviendra à leurs besoins comme à ceux des familles restées sur les lieux?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oh oui. J'ai appelé particulièrement l'attention du lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest sur ces pauvres gens. Je lui ai télégraphié de prendre soins des familles de Batoche, où les maisons ont été détruites, et quelle que soit la culpabilité des propriétaires, on ne permettra pas que leurs familles souffrent de la faim. J'ai reçu aujourd'hui une dépêche de M. Dewdney, qui dit que nous n'avons pas besoin d'être inquiets de Batoche pour le moment, et que l'on a subvenu aux besoins pressants des familles.

Pour remettre aux habitants de l'Île du Prince-Edouard, qui étaient sujets britanniques, le montant des droits payés par eux à la douane des États-Unis sur le poisson et les huiles de poisson pendant les années 1871 et 1872. (Report du crédit antérieur \$5,985.47).....\$20,820 49

M. BOWELL: On a pris \$30,000 pour couvrir le montant payé pour 1871, mais lorsqu'on a fait une enquête, on a constaté que de fortes sommes avaient aussi été payées en 1872. Le montant payé à des sujets britanniques par le commissaire, M. Fitzgerald, était d'environ \$24,000. Ceci est pour couvrir les montants qui ont été payés principalement par les pêcheurs en 1872. On a considéré qu'il était opportun et équitable, en réglant les réclamations de ceux qui avaient payé des droits en 1871, que le même principe fut appliqué à ceux qui avaient payé des droits en 1872. Je suis porté à croire, cependant, que cette somme est un peu plus considérable que le montant absolument nécessaire. Je crois qu'on aurait pu demander un crédit de quelques mille dollars de moins. Cependant, si ce montant n'est pas requis il ne sera pas employé.

M. BLAKE: Il n'y a pas de nécessité de demander plus que le montant nécessaire.

M. BOWELL: Je ne suis pas certain quand au montant qui sera requis. Cependant, je crois que nous pourrions retrancher un couple de mille dollars.

M. BLAKE: Il y a longtemps, une motion a été faite pour le rapport de ce commissaire, et ordre a été donné de le produire; mais autant que je me rappelle, il n'a pas été produit. Il est très important que nous le voyions, afin que l'on puisse remarquer en vertu de quel principe l'enquête a eu lieu. Or, nous avons eu une discussion assez animée sur le

mode devant être suivi pour la distribution de ce crédit, et je crois que le crédit actuel n'est pas conçu dans les mêmes termes que le crédit de la dernière session. Il a été corrigé afin que l'on eût soin que les pêcheurs eux-mêmes puissent en retirer les bénéfices, car il a été allégué qu'il s'est trouvé des cas où le pêcheur avait livré son poisson aux marchands de gros avec l'entente que ces derniers retireraient les droits s'ils étaient remis, et que pour cette raison les pêcheurs ont reçu une légère prime pour leur poisson.

M. BOWELL: La résolution adoptée l'année dernière, autant que je puis me rappeler, était à l'effet de rembourser ceux qui avaient perdu par les droits, tant les pêcheurs qu'aux marchands. Parfois les marchands achetaient des pêcheurs et dédaisaient le montant des droits qu'il leur fallait payer pour expédier le poisson aux Etats-Unis. Dans ce cas la remise appartenait aux pêcheurs. Dans les autres cas, là où les marchands avaient payé tout le droit, alors le principe admis était de payer les marchands. On m'informe qu'une grande partie des droits pour 1872 appartient aux pêcheurs, et que dans presque tous les cas où ils ont vendu aux marchands, soit dans l'île ou aux marchands américains, le montant des droits était déduit du baril.

M. BLAKE: L'honorable ministre voudra-t-il nous donner un état de l'application du dernier crédit—des sommes considérables qui ont été payées aux marchands? Nous avons eu les noms des réclamants et les montants, et nous aimerions à avoir les noms de ceux dont les réclamations ont été approuvées.

M. BOWELL: Il ne peut y avoir aucune objection à ce que les documents soient produits. Le ministre de la marine et moi nous les avons parcourus afin de découvrir quels étaient les réclamants qui avaient le droit d'être payés, et nous avons adopté pour principe de recommander au conseil le paiement de toutes les sommes recommandées par le commissaire aux personnes qui étaient sujets britanniques à cette époque, en 1871, et qui ont produit leurs réclamations, à l'exclusion des marchands et pêcheurs américains qui habitaient l'île à cette époque. Je ne puis donner à l'honorable député les noms des personnes qui ont reçu de l'argent. Je n'ai pas d'objection à produire les documents.

M. BLAKE: La motion a été faite par l'honorable député de Queen's, I. P. E. (M. Davies). De fait nous avons moins de renseignements cette année que nous n'en avons eu l'an dernier, avant que le commissaire ait fait son rapport.

M. MITCHELL: Je suppose que puisque ce précédent est établi, nous recevrons de la part de nos pêcheurs des réclamations pour les droits payés à partir d'aujourd'hui jusqu'à la fin de l'année. J'espère que le ministre prendra des mesures pour se procurer l'argent nécessaire pour régler ces réclamations.

Pour venir en aide à la publication de l'Histoire
Généalogique des familles françaises..... \$1,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel en est l'auteur?

Sir HECTOR LANGEVIN: L'abbé Tanguay. Ce gentleman travaille probablement depuis 15 ou 20 ans à cet ouvrage qui est considéré comme très précieux. Il donne la généalogie de toutes les familles françaises établies dans le pays depuis sa découverte. C'est un travail réellement précieux; mais l'auteur n'a pas les moyens de publier un livre de ce genre, et en conséquence il a demandé au gouvernement de lui venir en aide. L'ouvrage sera publié en trois volumes. C'est un ouvrage que bon nombre de gens ne pourront acheter, mais c'est un ouvrage qui fera honneur au pays, et l'on se propose de donner \$1,000 pour sa publication.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Enfin, c'est un "Burke's Peerage" canadien.

Sir HECTOR LANGEVIN: Non; à moins que vous ne considériez que toutes les familles françaises de la province de Québec appartiennent à la patrie.

M. BLAKE

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je suppose que nous devons nous en rapporter à la parole de l'honorable ministre lorsqu'il nous dit que cet ouvrage aura une valeur historique pour le pays. Je dois dire cependant que nous établissons un grand nombre de curieux précédents.

M. MITCHELL: Est-ce que l'ouvrage mentionne les anciennes familles acadiennes?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui.

M. GIROUARD: C'est un ouvrage très important auquel l'abbé Tanguay travaille depuis environ 30 ans. Un volume a été publié il y a huit ou dix ans, et l'abbé a reçu une indemnité ou une subvention de l'ancienne administration dans le but de venir en aide à sa publication. Les dépenses d'impression du volume se sont élevées à environ \$4,000. Il y a maintenant en mains des matériaux pour environ trois autres volumes. Ceci n'est pas un ouvrage provincial, mais un ouvrage fédéral, et l'abbé Tanguay collectionne des documents non seulement à Québec, mais en Acadie, dans Ontario et même en France. L'auteur est âgé de 65 ans, et sa mort serait un malheur pour tout le pays. Tout récemment, dans une cause importante, à Québec, où il était nécessaire d'établir la généalogie d'une famille, la seule preuve se trouvait entre les mains de l'abbé Tanguay, et cela a permis de définir les droits des parties.

M. SPROULE: Ceci est une question sérieuse, car nous ne savons pas combien de volumes devront être publiés, et l'on nous demande de donner \$1,000 pour la publication d'un volume. Toutes les autres nationalités pourraient produire une réclamation semblable.

M. GIROUARD: Il n'y aurait aucune objection à cela.

M. BLAKE: Nous n'avons pas d'ancêtres.

Pour acheter des exemplaires du traité de Lynch sur
la fabrication du beurre..... \$2,000

M. TROW: J'aimerais à demander au ministre quel est le nombre d'exemplaires que l'on se propose d'acheter de M. Lynch, et si l'ouvrage doit être mis sous une forme portative différente de celle du volume qui a été préparé par le gouvernement d'Ontario. Ce volume est composé d'extraits, de conférences, etc., par le professeur Arnold et autres.

M. BOWELL: Le ministre de l'agriculture n'est pas présent dans le moment, mais je crois que le comité de l'immigration et de l'agriculture a fortement recommandé l'adoption de ce crédit, et que cette recommandation a été appuyée par un grand nombre de membres de cette Chambre. Je crois, à en juger par les calculs du ministre, que l'ouvrage sera mis en brochure seulement, et il espère en avoir 30,000 exemplaires, dont 10,000 seront en français, ce qui porterait à environ 7 cents le prix de chaque exemplaire.

M. TROW: Quel que soit le désir de la Chambre, ce n'était pas le désir du comité d'avoir des exemplaires de l'ancien traité.

M. BOWELL: L'honorable député a raison. Je crois que l'entente était à cet effet.

M. TROW: Ce devrait être un nouvel ouvrage contenant toutes les améliorations depuis la publication de la première édition.

M. WHITE (Renfrew): Je crois qu'il serait à désirer, en publiant cet ouvrage sous l'autorité du département de l'agriculture, que le ministre fût bien convaincu que le système de fabrication du beurre, préconisé par ce traité fût un système considéré comme étant le meilleur. Les améliorations dans la fabrication du beurre sont d'une grande importance, et tout en croyant que nous devons disséminer et répandre les renseignements relatifs aux méthodes perfectionnées de la fabrication du beurre, je suis d'avis que le ministre devrait voir à ce que le traité puisse fournir les informations les plus récentes et les meilleures relativement

à cette question. Je n'exprime aucune opinion relativement au traité de M. Lynch sur cette matière, car je ne possède pas les connaissances techniques nécessaires pour me permettre de dire si cette publication contiendra ou non les meilleurs renseignements à ce sujet.

M. TROW : Je crois que nous devrions mieux comprendre quel sera le nombre des exemplaires que nous devons recevoir pour ce montant. On me dit que ce sera 30,000 exemplaires, ce qui porterait le coût à environ 7 cts pour chaque exemplaire. Pour ma part, j'ai mes doutes sur l'opportunité de donner 7 cts par exemplaire, car je sais que l'impression du livre dans sa forme actuelle ne coûtera pas plus de 3 cts par exemplaire.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a non seulement l'impression de l'ouvrage, mais il y a aussi la rédaction.

M. TROW : Il est déjà rédigé pour la province d'Ontario, où il a publié le même travail.

M. SPROULE : Si je comprends bien, cet ouvrage diffère de celui que M. Lynch a préparé pour la province d'Ontario. Il l'a révisé et y a introduit toutes les améliorations les plus récentes de la fabrication du beurre, et à part cela il lui faudra payer pour le changement de l'édition, la traduction en langue française, etc.

M. TROW : Nous avons trop de brochures mal faites en circulation dans le pays ; il nous faut quelque chose contenant de précieux renseignements et donnant toutes les améliorations introduites récemment dans la fabrication du beurre.

M. BLAKE : M. Lynch devra-t-il recevoir une somme fixe pour réviser l'ouvrage, et l'ouvrage doit-il être imprimé aux frais du public, ou doit-il l'imprimer lui-même et le livrer à un prix fixe ? Fait-il imprimer 20,000 exemplaires en anglais et 10,000 exemplaires en français pour \$2,000, ou l'impression doit-elle être entreprise par l'imprimeur du gouvernement ou quelques-uns de ces autres imprimeurs indépendants qui sont parfois employés à des travaux de ce genre ?

M. POPE : Je ne sais pas si 7 centins l'exemplaire est un prix convenable ou non. Tous les livres de cette nature avec lesquels j'ai quelque chose à faire sont envoyés à l'imprimeur de la Reine, qui en détermine le prix. Je suppose que ce livre sera livré au département pour être ensuite distribué dans chaque comté.

M. BLAKE : Naturellement l'imprimeur de la Reine fixe le prix de l'impression, si le prix est pour l'impression, mais lorsque le prix comprend la compensation du travail de l'auteur, l'imprimeur de la Reine ne peut fixer cela.

M. POPE : Je ne sais pas si les 7 centins par exemplaire couvrent le tout ou non, mais c'est tout le montant qui sera dépensé à cette fin. Je suppose que M. Lynch croit qu'en mettant 30,000 exemplaires en circulation son livre sera mieux connu et se vendra mieux plus tard.

Pour subvenir aux dépenses relatives à la visite de la Nouvelle-Ecosse par l'institut des ingénieurs des mines des Etats-Unis..... \$2,000

M. McDOUGALD (Picton) : Cet institut américain des ingénieurs des mines est un corps influent qui tient ses assemblées dans diverses parties des Etats-Unis. Ses délibérations sont toujours rapportées et distribuées à profusion dans tout le pays. Cette année, je crois que grâce à l'influence de quelques membres canadiens de l'institut, on a engagé les membres de cette association à tenir leur réunion annuelle à Halifax, Nouvelle-Ecosse, et l'on espère que leur visite en ce pays attirera l'attention des capitalistes sur nos ressources minières très considérables. L'an dernier une somme considérable a été votée pour la réception de l'Association Britannique, et je crois que la visite d'un corps comme celui-ci devrait donner lieu à un crédit de cette nature.

M. BLAKE : Je félicite mon honorable ami de sa nomination à une charge importante, et j'espère que, dans son cas, tout ira à merveille. Cependant, comme l'on croit que la visite de ce corps attirera l'attention des capitalistes sur l'industrie minière de la Nouvelle-Ecosse, cette province, il me semble, pourrait peut-être faire les frais de la visite. Il est vrai que, l'année dernière, nous avons adopté un petit crédit pour un objet qui était censé un objet fédéral,—la visite de l'Association britannique, qui devait visiter les différentes parties du Canada. Mais, naturellement, si cela doit être considéré comme précédant pour faire contribuer la Confédération aux dépenses qu'entraînent les visites d'un corps de savants, d'abord dans une province, puis dans une autre, je ne sais pas jusqu'où cela peut conduire. Je n'ai pas beaucoup d'objection à la chose ; après les crédits votés durant cette session, ce n'est qu'une goutte d'eau dans un seau ; au contraire, je me réjouis plutôt du crédit, puisque cela a donné à mon honorable ami l'occasion d'expliquer si facilement et de remplir si admirablement, d'avance, le poste qu'il remplira j'espère à la prochaine session. Cela vaut réellement le crédit voté. Cependant, nous devrions ne pas voter ces crédits, car je m'imagine que les différentes municipalités qui aimeraient la visite d'un corps de savants aussi distingués répéteront la demande.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'avais l'intention de faire un long discours sur cette question, mais puisque mon honorable ami a convaincu l'honorable chef de la gauche, je ne dirai pas un mot.

Pour le transport des familles sauvages (30) qui sont encore à Oka à la réserve des sauvages dans le township de Gibson, et pour leur établissement sur cette réserve, le séminaire de Saint-Sulpice payant une égale somme..... \$5,000 00

M. SCRIVER : J'aimerais demander si ces sauvages ont consenti à ce transport, et s'ils doivent être transportés sur la réserve déjà occupée par une partie d'entre eux.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'espère que ce crédit est le dernier que l'on demandera au sujet des sauvages d'Oka, qui, comme le sait l'honorable député, ont donné beaucoup d'ennuis et causé quelque excitation pendant quelques années. Le séminaire s'est conduit avec une grande libéralité envers eux ; on a acheté dans le township de Gibson, à Parry-Sound, une étendue de bonne terre ; un certain nombre de familles sauvages s'y sont rendues, et celles qui sont là sont heureuses et contentes. Ces sauvages sont près du lac, où ils ont assez de pêche, et ils sont tout à fait contents de leur position. Les autres familles qui, d'abord, ne voulaient pas partir, ont consenti à s'en aller. Comme règlement définitif, lorsque le supérieur est venu ici l'autre jour, nous avons conclu un arrangement, sujet à l'assentiment du parlement, en vertu duquel nous paierons la moitié et le séminaire l'autre moitié des frais de transport des autres quatre-vingt-dix familles qui consentent volontiers à s'en aller ; et cela terminera toute la contestation qui dure depuis si longtemps.

M. SCRIVER : Je suis heureux d'apprendre que les sauvages qui se sont établis dans le township de Gibson soient contents, car les nouvelles répandues à ce sujet sont un peu contradictoires. Je n'ai rien vu récemment, mais, l'année dernière, j'ai lu, dans un journal de Montréal, une correspondance qui rapportait le contraire. J'espère que l'on peut croire le renseignement donné par l'honorable premier ministre, et que ces pauvres gens sont bien.

Sir JOHN A. MACDONALD : La meilleure preuve de cet énoncé, c'est que les sauvages maintenant à Oka ont chargé quelques-uns de leurs amis d'aller pour en parler à Parry-Sound, et le rapport de ce qu'ils ont vu a eu ce résultat, que les autres ont consenti à partir.

Pour une subvention additionnelle de \$500 par traversée de steamers partant d'un port du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard pour la Grande-Bretagne, et les ports du continent européen.....\$2,500 00

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que Miramichi, au Nouveau-Brunswick, est le port mentionné ?

M. BOWELL : Oui. Ces steamers font escale à Charlottetown, et la traversée se fait entre le Canada et l'Allemagne—à Anvers et Hambourg.

M. LANDRY (Kent) : Quand j'ai vu ce crédit, j'espérais que l'on y mettrait une somme de \$500 en réponse à une demande faite au gouvernement, dans la première partie de la session, d'une subvention pour une ligne de steamers entre l'Île du Prince-Edouard et Richibouctou. D'après des observations faites depuis les vingt-cinq ou trente dernières années, je pense qu'on a représenté qu'un steamer pouvait y naviguer toute l'année. On pourrait trouver, moyennant \$500, un steamer qui ferait l'expérience l'hiver prochain, et j'espérais que ce crédit couvrirait ce montant. S'il ne le couvre pas, je désire de nouveau attirer l'attention du gouvernement sur la question, dans l'espoir que l'on y songera durant la vacance, et qu'à la prochaine session l'on accorde une subvention pour cette fin.

M. BOWELL : Je puis assurer l'honorable député que le gouvernement s'occupera de la question. On fait tout ce qu'il est possible de faire pour assurer des communications constantes entre cette île et la terre ferme.

Pour augmenter les appointements de Daniel Kinnee, sous-inspecteur des poids et mesures..... \$100

M. BLAKE : Pourquoi ?

M. COSTIGAN : Ce fonctionnaire est un de ceux qui ont été les premiers nommés à cet emploi et qui n'ont eu aucune augmentation. Je vois, d'après le rapport de l'inspecteur, que c'est un des employés les plus compétents du service, et je pense que je ne lui rendrais pas justice si je ne recommandais pas une augmentation.

Résolutions à rapporter.

CRÉDIT AU GÉNÉRAL MIDDLETON.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je me permettrai de dire à la Chambre que c'est l'intention du gouvernement de demander un crédit de \$20,000 pour le général Middleton.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. POPE : Je propose que demain, la Chambre se forme en comité général pour examiner les résolutions suivantes :

Qu'il est opportun d'autoriser le gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées aux personnes, chemins de fer et compagnies de chemins de fer ci-dessous désignées, savoir :—

A la Cie du chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$166,400.

A la Cie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville aux détroits de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$118,400.

A la Cie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de St-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité \$72,000.

A la Cie du chemin de fer de Brockville, Westport et du Sault Ste-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$128,000.

A la Cie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de St-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$96,000.

A la Cie du chemin de fer Northern and Western, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'Acte 47 Vic., chap. 8, jusqu'à Boystown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$19,200.

A la Cie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brossseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité \$30,000.

Sir JOHN A. MACDONALD.

A la Cie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à l'extrémité est du Lac du Poisson Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$92,000.

A la Cie du chemin de fer d'Ontario Central, pour une voie ferrée depuis Coe Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$64,000.

A la Cie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité \$10,500.

Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$25,600.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près de Essex-Centre, jusqu'au havre de Kingsville, sur le lac Érié, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$44,800.

A la Cie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 47 Vic., chap. 8, une subvention de \$70,000.

A la Cie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les Actes 46 Vic., chap. 25, et 47 Vic., chap. 8, une subvention de \$320,000.

Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de \$217,600.

A la Cie du chemin de fer Atlantique du Canada, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'Ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille ; et depuis un mille et demi à l'Ouest de Johnson jusqu'à Lacolle ; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux Chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$96,000.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Northern and Western, à ou près de Boystown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$140,800.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas, par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fond consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12.20 a.m., vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 17 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRE.

BILLS DÉPOSÉS

Sir HECTOR LANGEVIN : Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 165) à l'effet de conti-

uer en opération pendant une période limitée l'acte y mentionné.

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

LES DÉBATS OFFICIELS.

M. WHITE (Cardwell) : Je propose que le quatrième rapport du comité spécial nommé pour surveiller les débats de cette Chambre durant la présente session, soit adopté. Le rapport contient trois recommandations. L'une a trait à M. Boyce, dont on a parlé très favorablement, l'autre jour, des deux côtés de la Chambre ; il revise les *Débats*, corrige les épreuves de la version anglaise, et prépare un index. Il reçoit \$800 d'appointements par année. Il est proposé que, vu la longueur de la session, il reçoive une augmentation de 50 pour 100, ce qui, je crois, a été le principe sur lequel on s'est basé pour augmenter les appointements durant cette session. Nous proposons aussi que les traducteurs, qui, l'année dernière, ont traduit environ 1,600 pages, et qui, cette année, en traduiront environ 3,600, reçoivent une augmentation de \$500 ; leurs appointements sont aujourd'hui de \$1,000. L'autre proposition est que M. Quéry, qui corrige les épreuves de la version française, et qui reçoit \$400, reçoive un supplément de \$200. Il fait aussi partie du personnel des fonctionnaires réguliers, et c'est à cause de cela qu'il ne reçoit pas autant que M. Boyce, qui n'a pas d'autres appointements que ceux qu'il a pour ses travaux se rattachant aux *Débats*.

Sir HECTOR LANGEVIN : C'est pour cette session seulement ?

M. WHITE (Cardwell) : Il est bien entendu que ce n'est que pour cette session.

M. TROW : Tandis que cette question est soumise, je pense que l'honorable député de Cardwell aurait dû appliquer la motion à tout le personnel des *Débats*. Si des fonctionnaires ont droit à une rémunération pour services supplémentaires, les sténographes, qui ont été retenus ici à toute heure de la nuit et souvent pendant toute la nuit, et qui ne reçoivent pas une rémunération proportionnée à leurs services, devraient la recevoir. Je crois que ce serait agir libéralement que d'appliquer cette motion à tout le personnel des *Débats*.

Je profiterai de la circonstance pour dire qu'il y a une autre classe de fonctionnaires appartenant aux Communes qui ont des fonctions difficiles à remplir. La session a duré à peu près le double de ce que dure une session ordinaire. Il y a, dans notre personnel de fonctionnaires permanents — tels que les traducteurs, ceux qui préparent les index, coordonnent les documents sessionnels et les journaux durant la vacance — des hommes qui, à ma connaissance, ont été employés, durant la session, une moyenne de 18 heures par jour. Ils méritent certainement que la Chambre s'occupe d'eux. Les fonctionnaires permanents des autres départements ont certaines heures fixes de travail, peut-être six heures par jour, et moins, dans plusieurs cas. A ma connaissance, on ne travaille pas plus de 6 ou 7 heures par jour dans les départements, tandis que les fonctionnaires permanents de cette Chambre ont travaillé 18 heures par jour ; je pense que l'on devrait porter cela à la connaissance du gouvernement, qui, je l'espère, reconnaîtra leurs services en leur accordant un mois d'appointements, ce qui, d'après moi, serait suffisant.

M. TASSÉ : Je vois avec plaisir que mon honorable ami de Perth-Sud (M. Trow) comprend que lui et ses amis, — pas particulièrement lui, parce que je crois qu'il occupe très peu de place dans les *Débats* comparativement à ses amis, — ont fait durer la session si longtemps qu'il serait à désirer de donner une gratification aux sténographes des

Débats. Je suis parfaitement de son opinion, et je secondai la proposition d'accorder une gratification non seulement aux traducteurs, mais aussi aux sténographes des *Débats*.

M. WHITE (Hastings) : Relativement à ce que l'honorable député de Perth-Sud a dit, je me permettrai de dire que c'est une question dont nous n'aurions pas été embarrassés, n'eussent été les longues séances, la lecture de livres et d'extraits, et les discours qui ont été imprimés dans les *Débats* et répandus par milliers ; et il est très raisonnable, je pense, que le député de Perth, qui a aussi lu des extraits de livres, soulève cette question et dise que les sténographes devraient avoir quelque chose, et je crois qu'ils le méritent. Je crois que les *Débats* sont responsables de la longueur de cette session, qui coûtera au pays un quart de million de dollars, et il sied très bien à l'honorable député de faire cette demande, lui qui a lu des livres pendant des heures, comme je l'ai dit, et qui a fait publier ses extraits par milliers dans tout le pays. Or, je crois que c'est une chose que les honorables députés de cette Chambre devraient arrêter. Si le gouvernement n'y met pas une fin, ou que le chef de la gauche ne s'en mêle pas, les députés le feront. La vie est trop courte pour cette espèce de chose, M. l'Orateur. Je puis dire que, lorsque j'étais à Winnipeg, votre prédécesseur, le juge Walbridge, m'a dit qu'il avait contracté une maladie en restant assis trop longtemps au fauteuil, maladie dont il n'a été guéri que par l'air pur du Nord-Ouest. Quel sera l'état de votre santé, M. l'Orateur, si cela continue, et je dis que la responsabilité de cet état de choses repose sur les épaules de ceux qui ont lu ces livres et ces extraits, parce qu'ils n'ont pas assez de cervelle pour faire des discours de leur cru.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable monsieur n'aurait pas dû consurer ainsi le ministère, car c'est un ministre de la Couronne qui a lu le plus long discours on cette Chambre. Il doit être consolant pour vous, M. l'Orateur, de songer que 22 ans se sont écoulés depuis que votre prédécesseur, M. Walbridge, a contracté la maladie dont parle l'honorable député, en siégeant pendant une si longue période, et que ce monsieur vit encore et qu'il est bien. Je puis ajouter qu'il n'y avait pas de *Débats* du temps de M. l'Orateur Walbridge, de sorte que les *Débats* ne peuvent guère être considérés comme responsables des longues séances de cette époque.

M. WHITE (Hastings) : J'ai dit que c'était l'air pur du Nord-Ouest qui l'avait gardé vivant pendant si longtemps. Si le ministre auquel l'honorable député a fait allusion a lu son discours, c'était son propre discours, préparé par lui-même.

M. TROW : Un mot d'explication au sujet de la lecture d'extraits et de discours dont je me suis rendu coupable, d'après ce que dit l'honorable député de Hastings. Il est vrai qu'un soir, j'ai lu quelques extraits pendant peu de temps, mais il n'y a pas eu une seule phrase de ces extraits dans les *Débats*. Nous étions en comité, et ces extraits n'ont pas été publiés dans les *Débats*, quels que fussent ceux qui les ont lus. Je suis sûr que personne, si ce n'est l'honorable député de Hastings, ne se plaindra du temps que j'ai occupé.

M. WHITE (Cardwell) : Relativement aux observations de l'honorable député de Perth, je puis dire que le comité aurait été heureux, en effet, de faire une recommandation au sujet des sténographes s'il avait cru qu'il fût raisonnable pour lui de le faire ; mais il avait présenté un rapport l'année dernière pour augmenter les appointements des sténographes à \$2,000, pour la raison qu'ils devaient être fonctionnaires de la Chambre et employés durant toute l'année. On a alors émis l'idée qu'il pourrait quelquefois arriver qu'il y eût deux sessions et que, de cette façon, deux sessions ne coûteraient pas plus qu'une seule, en ce qui concerne les appointements des sténographes. Partant, le comité s'est

rostré entièrement à ceux dont les travaux étaient d'une nature sessionnelle, basés sur la somme particulière d'ouvrage faite l'année dernière. Personnellement, je me réjouirais beaucoup si la Chambre était d'opinion que les sténographes reçussent une augmentation d'appointements, cette année, ainsi que les copistes. Je puis dire que la raison pour laquelle aucune recommandation n'a été faite dans ce dernier cas, a été qu'ils recevaient \$12 par semaine durant la session, et qu'en conséquence, la longueur de la session n'affectait pas cette indemnité.

Dans un sens, plus la session est longue, plus les copistes reçoivent d'argent; c'est-à-dire, qu'ils reçoivent un montant plus considérable, conformément au temps qu'ils sont employés. Je dirai aussi que le montant qu'ils reçoivent, \$12 par semaine, n'est certainement pas très élevé, comparativement à ce que reçoivent les employés sessionnels, qui ne font pas du tout une besogne aussi considérable que la leur. Je pense, sous ce rapport, que la rémunération est de fait très peu élevée, mais elle a été fixée par le parlement et le comité n'a pas cru qu'il pouvait faire plus dans ce sens.

Quant à l'autre question soulevée par l'honorable député de Perth, elle n'est pas, naturellement, de la juridiction du comité des *Débats*, mais je suis sûr que la Chambre admettra que les fonctionnaires permanents—et il n'y en a pas beaucoup—ont droit à quelque considération, vu la longueur de la session et les longues heures qu'ils ont dû travailler; mais, naturellement, nous ne pouvions faire aucune recommandation à ce sujet.

La motion est adoptée.

SÉANCES DE LA CHAMBRE.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que lorsque la Chambre s'ajournera, aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à une heure et demie p.m., samedi, et que les affaires du gouvernement aient préséance, ce jour-là, après les affaires de routine.

La motion est adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que pendant le reste de la session, il y ait chaque jour, y compris ce jour, deux séances distinctes, la première, depuis une heure et demie, p.m., jusqu'à six heures, p.m., et l'autre depuis sept heures et demie, p.m., jusqu'à l'ajournement, et que les affaires du gouvernement aient préséance à chacune de ces séances.

La motion est adoptée.

LES TROUBLES AU NORD-OUEST.

M. CARON : Il y a quelques jours, M. l'Orateur, le 5 juillet, je pense, j'ai reçu un télégramme du major général. Dans ce télégramme il mandait que Gros-Ours avait été pris, que sa bande se rendait, et il terminait la dépêche par les mots suivants :

Je puis dire avec certitude que le but de la campagne est atteint, que les troubles du Nord-Ouest sont finis, et je licencie les troupes.

La nouvelle de la fin des troubles au Nord-Ouest exige, je pense, que le parlement du Canada ici assemblé exprime son opinion sur la manière dont ces troubles ont été apaisés par la bravoure, l'énergie de nos volontaires. On doit se rappeler que nos volontaires ont entrepris de mettre fin à ces troubles, les premiers que nous ayons eus depuis un grand nombre d'années au Canada, pendant la saison la plus inéluctable de l'année. En laissant de côté la question des combats, les misères inhérentes à une semblable expédition ont dû être beaucoup plus considérables qu'en tout autre temps. Je puis dire avec certitude, je pense, que nous avons ajouté une nouvelle page à l'histoire du Canada. Pendant plusieurs années nous avons augmenté notre prospérité comme nation, mais comme nation il nous fallait passer par les péripéties par lesquelles sont passées d'autres

M. WHITE (Cardwell)

nations; il nous fallait des troubles dans les limites de notre propre pays.

Je regrette extrêmement que le très honorable chef du gouvernement, à cause des travaux considérables que lui a imposés cette longue session, ait cru, au lieu de suivre les précédents anglais en cette circonstance, et de proposer cette motion appuyé par le chef de la gauche, devoir me confier une tâche qu'il aurait pu accomplir beaucoup mieux que je ne saurais le faire. Je le regrette pour plus d'une raison. Je le regrette, parce que je sais combien il aurait été agréable à toute la milice du Canada que ce vote fût proposé par le chef du gouvernement qui, je dois le dire, durant tous ces troubles, m'a donné l'inappréciable avantage de ses conseils et de sa grande expérience dans les affaires se rattachant à l'administration de mon département. Avant de lire les résolutions qui m'ont été remises, je désire parler aussi brièvement que possible du département dont je suis le chef pour donner quelques détails, premièrement sur l'origine de la rébellion; deuxièmement, sur le mouvement des troupes; troisièmement, sur l'effectif de volontaires que nous avons envoyés; quatrièmement, sur les engagements qui ont eu lieu; cinquièmement, sur les ambulances établies et sur notre commissariat. Je désire aussi appeler votre attention sur les membres du service et sur ceux du dehors qui nous ont aidés avec tant de succès et d'énergie à faire réussir la campagne. En dernier lieu—et ce n'est certainement pas la moindre partie de la question—je désire parler du major général commandant les volontaires, qui a joué son rôle avec tant de succès et qui a réalisé le plan qu'il avait lui-même conçu si bien en apaisant et en mettant un terme aux troubles du Nord-Ouest.

La première nouvelle que nous avons eue des troubles du Nord-Ouest, a été un télégramme reçu par le très honorable chef du gouvernement, le 22 mars 1885. Après avoir étudié les différents détails de cette campagne, après avoir pris en considération les difficultés contre lesquelles nous avons eu à lutter, je pense que j'ai raison de dire que les dispositions les plus importantes du plan de campagne que nous devons adopter, étaient de réprimer aussi promptement que possible les troubles qui ont eu lieu dans la vallée de la Saskatchewan et dont la nouvelle nous a été annoncée par ce télégramme du 22 mars. Il était de la plus haute importance, au point de vue militaire, autant que nous pouvons en juger, que ces troubles fussent réprimés aussi promptement que possible, et n'eût été l'énergie étonnante déployée par les volontaires en marchant aussi rapidement qu'ils l'ont fait, nous aurions certainement vu des résultats beaucoup plus sérieux que ceux que les troubles du Nord-Ouest ont produits. Si le major général, lorsqu'il a attaqué les insurgés à Batoche, par des marches si rapides, des marches réellement forcées, qui ont prouvé jusqu'à quel point nos volontaires pouvaient endurer les fatigues, si le major général, dis-je, eût rencontré alors, unies aux insurgés les bandes de Faiseur-d'Etangs, de Gros-Ours, et les autres bandes de sauvages, il n'y a aucun doute, dans mon opinion, que l'engagement aurait été beaucoup plus sérieux, que la perte de vies précieuses au Canada aurait été beaucoup plus forte, et que la campagne aurait duré beaucoup plus longtemps qu'elle n'a duré. Je considère cela comme une des grandes causes du succès qui a couronné les efforts de nos volontaires dans la campagne qu'ils viennent de terminer si heureusement.

C'est le 23 mars que le major général a quitté Ottawa; il arrivait à Winnipeg le 27. Les honorables messieurs comprendront facilement que le major général, dès qu'il fut arrivé à Winnipeg, a dû y rester quelques jours, de façon à établir sa base d'approvisionnement et à prendre les mesures nécessaires pour qu'une colonne comme celle qu'il commandait, pût parcourir l'énorme distance qu'elle devait parcourir pour rejoindre l'ennemi. Il a été retardé quelques jours. Après avoir pris les mesures dont je viens de parler, il partit du Fort-Qu'Appelle le 6 avril avec sa première

colonne volante ; le 11, il était aux Plaines de Sel ; le 14, à Humboldt ; le 17, à la traverse de Clark ; le 24, à la coulée des Tourons ; le 8 mai, à la traverse de Gabriel ; le 9, à Batoche ; le 19, à Gardepuv ; le 21, à Carlton ; le 26, à Battleford, et le 2 juin, au Fort-Pitt. Or, si l'on considère que presque tous—je puis dire tous—les volontaires qui ont pris part à cette campagne, étaient novices dans le métier, si nous considérons que tous les volontaires qui composaient cette première colonne volante, à l'exception d'un petit nombre d'officiers qui avaient autrefois appartenu à l'armée impériale, n'avaient jamais été dans le service actif, il est certainement étonnant qu'ils aient pu, sans service préalable, si je puis m'exprimer ainsi, parcourir une distance de près de 500 milles en 60 jours, après avoir eu trois engagements, le premier à la Coulée des Tourons, et les deux autres à Batoche, où les rebelles ont subi des pertes qui ont amené la fin de la rébellion. Pendant tout ce temps, M. l'Orateur, et, comme Canadiens, je pense que nous ne saurions nous en montrer trop orgueilleux, tous les officiers, depuis le major général jusqu'aux hommes qui avaient été dans le service actif dans l'armée impériale, ont écrit à la presse, à leurs amis, au département, en Angleterre, qu'aucune armée n'aurait pu se conduire mieux que la milice canadienne. Je suis fier, comme tout Canadien doit être fier, de savoir que l'honneur du pays a été maintenu au Nord-Ouest, que la loi et l'ordre ont été vengés par des hommes qui ont montré toutes les qualités qui forment le bon citoyen et le bon soldat. La moyenne du nombre de jours que les volontaires ont prise pour se rendre de leurs quartiers généraux à Winnipeg, a été d'environ 8 jours. J'ai fait préparer le tableau suivant, qui donne le temps pris par les différents corps :

Batteries A et B.....	8 jours.
Corps d'école d'infanterie.....	8 do
2me bataillon Queen's Own.....	8 do
10me bataillon.....	8 do
Bataillon de Midland.....	8 do
Bataillon de York et Simcoe.....	8 do
Francs-tireurs.....	8 do
7me bataillon.....	8 do
65me bataillon.....	8 do
Gardes du gouverneur général.....	9 do
Corps de cavalerie, Québec.....	9 do
9me bataillon.....	10 do
Artillerie de place, Montréal.....	10 do
Bataillon de Halifax.....	11 do

Il est intéressant pour le pays de savoir que, sur cette nouvelle ligne de chemin de fer qui relie entre elles les provinces de la Confédération, bien qu'elle ne soit pas encore finie, les troupes n'ont voyagé que sur le territoire canadien et ont réussi à se rendre à Winnipeg dans huit jours, de leurs quartiers généraux. Cela m'amène, M. l'Orateur, à dire quelques mots au sujet de la ligne de chemin de fer qui a été choisie pour transporter les troupes au Nord-Ouest.

Plusieurs pensaient que nous courrions peut-être un risque, mais nous avons cru que nous devions tenter l'expérience, nous avons cru qu'ayant un chemin à nous, nous devions faire des efforts pour montrer que nous pouvions transporter nos troupes sur notre propre territoire sans être obligés de demander à une nation étrangère, quoique ami, la permission de passer sur son territoire. Et, M. l'Orateur, je crois de mon devoir de dire ici que le département doit des remerciements à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la manière dont elle nous a aidés de toute façon possible, depuis le président jusqu'aux employés ; tout ce qu'ils ont pu faire, ils l'ont fait pour hâter le transport de nos troupes. Je puis dire, M. l'Orateur, que n'eût été l'énergie déployée par cette compagnie, les souffrances et les misères inévitables dans le service militaire et que les troupes ont endurées, auraient pu être beaucoup plus grandes qu'elles l'ont été. Nous avons donné des rations pour quatre jours, en cas d'accident, et nous avons demandé à la compagnie et aux entrepreneurs qui dépendaient de cette compagnie, dans le but de gagner du temps et d'empêcher les retards, de procurer toutes les provisions nécessaires aux

heures, ont fait une marche de 72 milles, et ont combattu des troupes qui ont été transportées sur cette ligne ; et je puis dire que dans aucune circonstance les volontaires n'ont été obligés de se servir des rations qui leur avaient été données pour quatre jours en cas de retard imprévu.

En parlant sur ces résolutions, M. l'Orateur, je sens que je ne ferais pas mon devoir si je n'exprimais pas publiquement et ici, dans ce parlement, mes remerciements à ceux qui, sous le contrôle de la compagnie, nous ont aidés avec tant de succès à transporter nos volontaires au nord du lac Supérieur. Je pense, M. l'Orateur, qu'il est digne de remarquer que les premiers volontaires envoyés au Nord-Ouest, les batteries A et B, sont arrivés à Népigon le 4 avril, après avoir parcouru environ 90 milles de vide sur le chemin de fer, et que l'artillerie de place de Montréal, sous le commandement du lieutenant-colonel Oswald, sont arrivés à Népigon par chemin de fer, sans interruption, le 19 mai.

Entre le 4 avril et le 16 mai tous les ponts avaient été terminés, les brèches avaient été comblées, et nous avions une voie ferrée non interrompue qui nous permettait au besoin de faire venir toutes les troupes dont on pouvait avoir besoin pour réprimer l'insurrection. Nous avions aussi, comme moyen de transport, le grand avantage d'avoir, dès l'ouverture de la navigation, l'usage des bateaux de la compagnie de la Baie-d'Hudson et de la compagnie de Houille, de Navigation et de Transport. Les moyens de communications ont réduit de beaucoup les dépenses que nous avons été obligés de faire pour l'envoi des troupes, et de fait les troupes elles-mêmes ont été bien aises de ne pas avoir à faire ces longues marches forcées et de pouvoir voyager en bateaux sur nos eaux navigables jusqu'à leur destination. Nous avons dû envoyer au Nord-Ouest pour réprimer les troubles, 4,760 hommes, 473 chevaux et 8 canons. Ces troupes, M. l'Orateur, ont été distribuées par le major général en trois colonnes volantes : la première de Qu'Appelle à Prince-Albert ; la seconde du Courant Rapide à Battleford ; et la troisième de Calgary à Edmonton. Le reste de l'effectif a été distribué le long de la ligne de chemin de fer et cantonné à Winnipeg, Troy, Qu'Appelle, Medicine-Hat, Gleichen, Calgary, le Fort Macleod, le lac de la Vieille, la Montagne au Cyprès, et Courant Rapide. Subséquentement, des détachements aux Buttes de Tondre, Humboldt, Clark's Crossing, Yorktown, Birtle et Prince-Albert. La première colonne a pris 44 jours à aller de Qu'Appelle à Prince-Albert ; la seconde colonne a pris 15 jours pour aller du Courant Rapide à Battleford, et la troisième colonne a pris juste 14 jours de Calgary à Edmonton.

Je veux maintenant dire quelques mots relativement aux combats qui ont été livrés grâce à cette disposition des troupes envoyées au Nord-Ouest. Comme nous nous en souvenons avec tristesse, le premier coup porté à la paix et à l'ordre dans ce territoire, le premier combat a eu lieu au lac aux Canards. Inutile pour moi, M. l'Orateur, de rappeler les détails de ce combat, vu qu'ils ont été rapportés au long dans la presse. Ce combat eut lieu entre la police à cheval et les volontaires de Prince-Albert, d'un côté, et les Métis et quelques sauvages de l'autre.

La bataille de l'Anse au Poisson eut lieu le 25 avril. Ce fut le premier combat entre la première colonne volante sous le commandement du major général Middleton, et les rebelles. Les éclaireurs appartenant à cette colonne furent exposés pendant plusieurs heures au feu des sauvages et des Métis, et le résultat fut 10 soldats tués et 48 blessés. Procédant par ordre de date, nous arrivons au combat connu sous le nom de bataille de *Cut Knife Hill*, qui eut lieu le 3 mai, comme la Chambre s'en rappelle. Il eut lieu entre une colonne composée de 300 hommes sous le commandement du colonel Otter et un corps nombreux de sauvages. Nos troupes ont marché de Battleford à une distance de 35 milles, ont combattu Faiscur-d'Étangs et sont revenus. Le colonel Otter et ses hommes ont fait là une marche qui n'a presque pas de parallèle. Ses troupes, dans l'espace de 30

pendant plusieurs heures contre les sauvages. Le combat suivant qui est le plus important, est celui qui eut lieu le 9 mai à Batoche et celui qui l'a suivi le 11 mai. La bataille a déjà été si bien décrite qu'hier j'ai eu le plaisir de déposer sur le bureau de la Chambre un plan de tout le combat dressé par un ingénieur appartenant à un corps du génie dans l'armée impériale, et je ne retiendrai pas la Chambre pour donner de longs détails. Qu'il me suffise de dire que ce combat eut lieu entre la première colonne, sous la conduite du major général, et les Métis et les sauvages commandés par Gabriel Dumont, la bataille la plus sérieuse depuis le commencement des hostilités et celle qui a réellement mis fin à la guerre en prouvant aux rebelles qu'il leur était impossible de résister aux troupes qui avaient été envoyées pour les combattre. Le 9 nous avons eu 1 tué et 7 blessés; le 11 nous avons eu 9 tués et 30 blessés. En tout nous avons eu à déplorer la perte de 37 tués et de 107 blessés. J'ai tâché de rappeler très brièvement les combats qui ont eu lieu, mais maintenant que la lutte est terminée et qu'il est nécessaire de compter nos pertes, il me semble à propos d'exprimer ce que je crois être le sentiment de tout le Canada.

Chacun de nous a profondément regretté les pertes subies par les familles des héros qui sont tombés sur le champ de bataille. Nous avons compris toute la peine que la mort de ces hommes qui ont montré qu'ils étaient doués de grandes qualités; nous avons compris tout le vide que la mort de ces hommes a dû causer dans le cercle de leur famille et parmi leurs amis. En nous réjouissant du succès de nos armes nous ne pouvions nous dissimuler que nos pertes étaient grandes, qu'un grand nombre de vies précieuses au Canada avaient été sacrifiées, que des hommes offrant les plus brillantes promesses pour l'avenir étaient tombés, des hommes qui avaient quitté leurs foyers dans le but de défendre l'ordre et la loi, et qui ont été laissés rougissant de leur sang le champ de bataille, mais donnant à leurs frères d'armes et à tous les Canadiens un noble exemple de dévouement envers leur pays et leur drapeau.

En pleurant la perte de ceux dont je viens de parler, je dois dire un mot du corps d'ambulanciers et de l'organisation des hôpitaux qui ont été établis afin d'alléger les souffrances des blessés. Dans ce cas comme dans l'autre, je suis heureux de le dire, j'ai été aidé des conseils précieux d'un honorable membre de cette Chambre qui siège ici depuis longtemps: je veux parler du chirurgien général Bergin. J'étais sur le point de dire que j'ai été en communication quotidienne avec lui; mais pendant les premiers jours du soulèvement, il avait à me parler presque à chaque dix minutes. Lorsque vous considérez, M. l'Orateur, avec votre expérience de la vie militaire, des camps et des marches tels que nous les voyons dans nos camps d'exercices, lorsque je vous dirai, M. l'Orateur, que nous n'avions rien dans nos magasins à l'exception de quelques trousseaux de chirurgien, rien qui pût servir à l'organisation d'un service d'hôpital, et lorsque je vous dirai que tout le service a été organisé en quatre jours, il serait peut-être inconvenant de ma part d'exprimer une opinion sur une question au sujet de laquelle les honorables députés pourraient dire que je sais très peu de choses. Mais je ne m'en rapporte pas à mon propre jugement au sujet d'une question de cette nature, et je désire donner à la Chambre et au pays le plus haut témoignage qui ait été donné à ce sujet par un médecin éminent envoyé au Canada par cette gracieuse dame que le Canada n'oubliera jamais, Son Altesse Royale la princesse Louise. Je veux parler du Dr Boyd. Qu'il me soit permis de dire un mot au sujet de cet homme distingué. Le Dr Boyd, qui a été envoyé ici par Son Altesse Royale, a été spécialement choisi par sir Wm. McCormack, à cause de son habileté et de ses aptitudes spéciales, et parce qu'il avait déjà rendu des services éminents dans trois ou quatre campagnes. Pendant la guerre Turco-Russe, le Dr Boyd était dans un hôpital à Plevna, où il y avait 2,000 ou 3,000 blessés; il est aussi allé en Afrique et a servi dans plusieurs autres cam-

M. CARON

pagne. La Chambre me permettra peut-être de lire une lettre adressée par le Dr Boyd au chirurgien général et qui se lit comme suit:

HÔPITAL DE CAMPAGNE, SASKATOON, 22 juin 1885.

CHER DR BERGIN.—Depuis mon départ d'Ottawa j'ai beaucoup voyagé et j'ai admiré de magnifiques points de vue dont la beauté est presque égale à tout ce que j'ai vu de mieux jusqu'à présent, et qui se distinguent par leur sauvage splendeur. Lorsque je suis arrivé à Winnipeg, le Dr Roddick m'a rencontré et m'a accompagné en ville et à l'hôpital où se trouvent quelques soldats malades et blessés. L'hôpital m'a paru confortable et admirablement administré. Le bâtiment est bien situé, et l'on a eu grand soin de l'aérer convenablement, comme me l'a démontré le Dr Kerr; tous les patients paraissent heureux, et en bonne voie de guérison. Le lendemain nous sommes allés à la Machoire-d'Original, où j'ai présenté votre lettre de créance à l'honorable Dr Sullivan. J'ai visité, en compagnie du Dr Roddick, l'hôpital de campagne de cet endroit, et j'en ai été immensément satisfait. De fait, pour un hôpital de campagne, il égale tous ceux que j'ai vus dans nos campagnes en ce qui concerne la propreté. L'introduction des infirmières dans les hôpitaux est un grand avantage, et je l'ai toujours recommandée, vu que l'attention, les soins et la sollicitude dont les femmes entourent les blessés ne sauraient se retrouver chez les hommes. J'ai fait un léger cadeau aux deux hôpitaux de Winnipeg et de la Machoire-d'Original pour acheter les menus objets qui pourraient être utiles aux blessés. Nous sommes ensuite revenus à Qu'Appelle, où j'ai rencontré le Dr Edwards, un ancien médecin de l'hôpital de Saint-Thomas, et un ancien collègue, et je suis resté avec lui, à son hôpital, pendant deux jours, durant lesquels j'ai visité la ferme Bell, ayant 54,000 acres d'étendue, qui est très intéressante à voir, non seulement à cause de son étendue mais aussi à cause de la manière dont elle est cultivée. Le Dr Roddick et moi nous avons alors commencé à chevaucher à travers la prairie et nous avons fait en 48 heures le trajet du Fort Qu'Appelle ici. Le paysage dans certains endroits était très beau. L'étendue du pays inhabité m'a étonné et démontré quel champ immense il a en ce pays pour l'immigration. Je crois que la distance est de 225 milles. Ici encore j'ai trouvé un hôpital de campagne qui ferait honneur à n'importe quelle nation comme modèle lorsque l'on tient compte de la distance qu'il faut traverser après avoir quitté le chemin de fer. Ici les patients paraissent avoir tout ce qu'ils peuvent s'imaginer de demander, et ils sont entourés de plus de soins qu'ils ne le seraient dans leurs propres foyers. Plusieurs des blessures sont d'un caractère sérieux. Il y a des cas très intéressants, dont quelques-uns devraient, à mon avis, être publiés. Presque tous les blessés sont en bonne voie de guérison, ce qui fait honneur aux médecins et aux infirmiers de l'établissement. L'hôpital est situé dans un endroit très salubre.

Les moustiques se sont bien amusés à mes dépens, mais ils sont un peu moins agaçants depuis deux jours.

Je ne puis terminer sans dire que le Dr Roddick mérite les plus grands éloges pour la manière dont il a conduit toute la besogne dans des circonstances aussi difficiles, et sa bonté et sa courtoisie envers moi ont été au delà de tout ce que je pouvais espérer. Il a rendu mon voyage très agréable, et il m'a tracé un itinéraire tel que je pourrai tout voir. Je fais tout en mon pouvoir pour mettre à exécution les désirs de Son Altesse Royale et pour dépenser les fonds de la manière qu'elle serait la plus portée à approuver. Par exemple, aujourd'hui, je constate qu'un grand nombre de pauvres blessés dans les hôpitaux ont perdu tous leurs vêtements, et j'ai télégraphié au colonel Whitehead d'envoyer vingt habillements avec des chemises chaudes et des caleçons à la Machoire à l'Original, pour y être distribués aux hommes qui pourraient en avoir besoin.

Il faut que je vous remercie maintenant de la bonté que vous avez eue de me faire traiter avec autant d'égards, et à la première occasion, je me ferai un devoir d'informer la princesse de la bonté avec laquelle j'ai été traité à cause d'elle. Agréez l'expression de respect avec lesquels je demeure.

Votre très humble,

ROBERT J. BOYD.

DR BERGIN.

Il a déjà recommandé plusieurs fois l'introduction des infirmières dans les hôpitaux. Il dit, comme nous le savons tous, que les soins donnés aux soldats blessés ne peuvent jamais être aussi impressionnés lorsqu'ils sont donnés par des infirmiers que par des infirmières. M. l'Orateur, il y a une autre branche du service, et une branche tellement importante que je ne saurais vous exprimer la grande anxiété que cette branche a causée au département. Je veux parler du commissariat. Naturellement, ceux qui ont lu l'histoire des campagnes européennes savent que les plus grandes difficultés que les nations les plus guerrières ont eues à surmonter lors de l'ouverture d'une campagne, avaient rapport à l'organisation d'un commissariat. Au Canada, nous n'avions aucun commissariat d'organisé; chaque moment était important, tout délai pouvait être sinon fatal, du moins augmenter considérablement les dangers et la durée des troubles. Mais nous avions à pourvoir aux besoins de près de 5,000 hommes; il nous fallait leur fournir des chevaux, de la grosse artillerie pour les envoyer dans cette contrée. Nous

avons cru que nous ne pourrions atteindre ce but sans nous servir de la seule organisation qui ait existé depuis près d'un siècle, et nous avons constaté que grâce à cette organisation de la compagnie de la Baie-d'Hudson, il est devenu presque facile de faire parvenir nos approvisionnements dans cette région. Mais comme je l'ai dit, pendant un certain temps, au département, la question de savoir si nous pourrions établir un commissariat capable de répondre aux besoins de l'effectif nous a donné beaucoup d'inquiétude.

Qu'il me soit permis encore ici de rendre témoignage à l'énergie, à l'activité, au zèle déployés par M. Whigley, le commissaire de la Baie-d'Hudson à Winnipeg.

D'après ce que j'ai pu découvrir, chaque heure de son temps ainsi que son bureau, a été à la disposition du département de la milice. Son bureau, son organisation, ses magasins—tout ce qui pouvait être de quelque utilité au département, a été mis à notre disposition, et cela très volontiers. Il a toujours été prêt à entreprendre tout ce que nous lui avons demandé de faire, à expédier les troupes et à aider à aplanir les difficultés que les hommes avaient à rencontrer en se portant en avant. Lorsque je vous dirai que nous avions 1,400,000 cartouches, 6,000 carabines Snider, 1,500 fourniments, 2,000 gargousses, et une réserve d'approvisionnement de vêtements, bottes, chaussettes, gilets de flanelle, caleçons, flanelles, flanelles grises, couvertes, serviettes en quantité suffisante pour 4,000, à part les approvisionnements fournis à certains corps aux quartiers généraux avant leur départ, vous vous formerez quelque idée de l'importance de cette branche du service.

Chaque homme, avant son départ, a reçu deux couvertures et l'une de ces toiles cirées dont on se sert dans les camps. Nous n'aurions jamais pu réussir à faire ce que nous avons fait, sans l'énergie déployée par M. Whigley et l'aide que nous avons reçue de la compagnie de la Baie-d'Hudson; et j'espère—bien que je ne désire pas parler de la question pour le moment—que lorsque la Chambre connaîtra les conditions auxquelles elle nous a rendu ces services précieux, elle trouvera que ces conditions étaient très justes et très raisonnables, lorsque nous considérons que sans l'organisation que la compagnie possédait et qu'elle a mise à notre disposition, il serait devenu nécessaire pour le gouvernement d'établir lui-même, à un coût énorme, une organisation, sous presque tous les rapports, semblable à celle qui était le résultat d'un grand nombre d'années de travail et d'expérience.

Maintenant que je vous ai donné ces quelques détails relatifs aux principaux événements de cette insurrection, il est maintenant de mon devoir, tel qu'indiqué par la résolution, qui, j'en suis certain, sera reçue à l'unanimité par la Chambre, d'appeler votre attention sur ceux qui nous ont aidé à mener la campagne à bonne fin. Je considère qu'il est de mon devoir de remercier le député de mon département le colonel Panet. Je crois qu'il est aussi de mon devoir d'appeler l'attention sur l'adjudant général le colonel Powell et de lui offrir mes remerciements. Pendant les premiers jours du soulèvement, alors que les télégrammes pleuvaient—nous en avons reçu 162 en une seule journée—lorsqu'il est devenu nécessaire de donner des ordres presque aussitôt après la réception des télégrammes, afin de prévenir toute espèce de délai, lorsque la besogne devait être expédiée sans le moindre retard, je puis dire que le député ministre de la milice et l'adjudant général ont tous deux prouvé qu'ils étaient à la hauteur de leur position. Ils ont fait leur devoir envers leur pays et envers leur département.

M. l'Orateur, je dois aussi appeler votre attention sur le directeur des magasins, le lieutenant-colonel Macpherson. Il avait à surveiller l'envoi de tous les approvisionnements nécessaires pour nos troupes. C'était lui qui dans la ville était obligé de pourvoir à la distribution des rations nécessaires pour chaque bataillon qui passait à Ottawa pour s'en aller par le chemin de fer Pacifique canadien au nord du lac Supérieur, et je puis vous dire que ses travaux étaient incessants, qu'il a fait sa besogne de bon cœur, et qu'il s'est

efforcé constamment de rendre la tâche des hommes sous ses ordres aussi légère que possible. Nous avons aussi au Nord-Ouest un officier qui a rendu de grands services. Je veux parler du pourvoyeur général, l'honorable Dr Sullivan, qui était l'intermédiaire par lequel on communiquait avec le Dr Bergin, dont j'ai déjà mentionné les services, et je puis dire que le Dr Sullivan, dans l'importante position qu'il a occupée, en veillant au confort et au salut des troupes a rendu des services qui lui donnent droit à l'appréciation et aux remerciements du département de la milice.

En parlant des hommes qui ont rendu des services au département, il m'est impossible de passer sous silence mes doux secrétaires. Je puis dire que M. Benoit et M. Aldrich, pendant deux mois, n'ont eu que quelques heures de sommeil chaque nuit. Ils ont été constamment occupés à déchiffrer des télégrammes qui arrivaient à chaque demi-heure; ils étaient constamment occupés à écrire de longues et importantes dépêches, dont une grande partie étaient en chiffres, qui devaient être absolument exacts, et que s'ils n'oussent été absolument exacts, auraient pu conduire à des erreurs dont les résultats eussent été désastreux; et pendant tout ce temps ces deux messieurs, dimanches et lundis, jour et nuit, travaillaient et remplissaient leur tâche d'une façon tellement satisfaisante que pour ma part je ne puis oublier les services qu'ils ont rendus. Je dois dire aussi qu'en M. Dwight, le surintendant et le gérant de la compagnie de télégraphe, j'ai trouvé un homme toujours prêt à faciliter autant que possible l'expédition des télégrammes qui étaient transmis sur sa ligne. Il était toujours prêt à donner la priorité à tous mes télégrammes, et il a accédé à presque toutes les demandes que je lui ai faites, en envoyant les réparateurs et autres sur la ligne pour maintenir des communications non-interrompues entre les diverses colonnes et les quartiers-généraux. Je ne le pourrais pas, et je sais que les volontaires du Canada me blâmeraient beaucoup si, en offrant mes remerciements comme je l'ai fait, j'oubliais les femmes du Canada. Les volontaires du Canada ne me pardonneraient pas si je ne rappelais pas à votre attention les dames du Canada qui leur ont envoyé des habits et autres approvisionnements. Je ne veux nommer aucune ville en particulier de crainte d'en oublier, mais je dois dire que le dévouement des dames du Canada a été presque universel pendant cette crise. Et, M. l'Orateur, dans les dépêches que nous avons reçues de nos propres officiers, on m'a informé officiellement que les approvisionnements qui ont été fournis par les dames du Canada, avaient contribué plus que toute autre chose au confort de nos blessés dans les hôpitaux. Et en mentionnant les dames du Canada je ne puis m'empêcher de parler d'une dame dont j'ai déjà parlé, une dame que le Canada n'oubliera jamais et qui n'oubliera jamais le Canada.

Lorsqu'il arrive quelque chose au Canada nous savons que nous avons à Londres une amie du Canada dans la personne de Son Altesse Royale la princesse Louise. Dès le commencement des troubles, M. l'Orateur, comme vous le savez par les dépêches qui ont été publiées, elle a pris un profond intérêt dans ce qui se passait au Nord-Ouest. Elle télégraphia pour connaître la condition des blessés. Elle a envoyé un câblegramme pour les pourvoir de pipes et de tabac pendant leurs heures de souffrances lorsqu'ils étaient dans les hôpitaux. Elle télégraphia aussi pour envoyer des médicaments, car l'Angleterre ne pouvait croire—et je n'en suis pas surpris—que nous pouvions en aussi peu de temps organiser un système qui de l'avis du Dr Boyd lui-même peut-être comparé avantageusement avec le système le plus parfait en Europe. Et le Canada doit s'enorgueillir du fait que dans les troubles que nous avons eus on a trouvé tous les moyens nécessaires pour donner tout le confort aux blessés, pour leur procurer tous les articles que la science pouvait leur fournir, et de leur donner les chirurgiens les plus habiles que le Canada pouvait fournir, et je dis que le Canada peut en fournir d'aussi bons que n'importe que

autre pays du monde. Nous sommes fiers de dire que notre système d'ambulance et d'hôpitaux ait été considéré comme étant si parfait par une aussi haute autorité que le Dr Boyd. Avant de terminer, je désire présenter mes remerciements non-seulement aux dames du Canada, mais encore aux infirmières,—les sœurs-grises et les autres dames—qui sont allées à la frontière pour prendre soin de nos blessés dans les hôpitaux et ailleurs. L'histoire du Canada est remplie des exemples de dévouement des femmes canadiennes, dans les temps de troubles et de révolte comme celui que nous traversons, et nous aurions tort de les oublier en cette occasion. Encore une fois je les remercie, et je sais que je me fais tout simplement l'écho des pauvres blessés qu'ils ont entourés de temps de sollicitude et aux chevets desquels ils ont veillé durant leurs heures de souffrances.

Maintenant, M. l'Orateur, mon programme est à peu près rempli. Je n'ai qu'un mot à ajouter pour mettre à effet l'intention de ces résolutions, en parlant du major général, à l'habileté et à la vaillance duquel nous devons les succès que nous avons remportés. On sait qu'il avait de bonnes troupes sous ses ordres, mais les troupes canadiennes n'étaient pas aguerries. Heureusement, pour le Canada, qu'elles n'avaient pas eu l'occasion d'acquiescer cette expérience de la guerre que les soldats européens possèdent. Cependant, elles avaient toute la bravoure des vieux soldats. Ils avaient tout le dévouement à leur drapeau et à leur général, dont n'importe quelle autre armée du monde eut pu se vanter. Nos soldats étaient aussi braves que n'importe quels autres, mais ils avaient besoin d'un bon général, et dans la personne du général Middleton ils avaient un homme à la hauteur de sa position. Il a prouvé qu'il était un général habile. Nul ne peut le contester. Mais, ce que j'admire le plus, c'est qu'il s'est montré un général humain. Il tenait, par tous les moyens en son pouvoir, à prendre soin de ses troupes et à épargner le plus de vies possible. On me dit que son caractère humain et le soin qu'il a pris de subvenir aux besoins des troupes qu'il commandait, l'ont rendu cher au cœur de tous les volontaires canadiens. D'après les lettres que j'ai reçues, lettres écrites par des gens qui ont combattu sous ses ordres, tous les volontaires disent que le major général Middleton pourrait se faire suivre partout par les volontaires du Canada, et qu'il me soit permis de dire que, durant cette bataille de Batoche, dont j'ai parlé, il a démontré que pour sauver la vie de ses soldats il n'a pas hésité à risquer la sienne. Dans les circonstances, je crois que je puis, sans craindre, faire appel à la Chambre et au pays pour demander l'adoption des résolutions qui m'ont été confiées. J'ai l'honneur de proposer :

10. Résolu.—Que les remerciements de la Chambre soient offerts au major général Frédéric D. Middleton, C. B. pour l'habileté consommée avec laquelle il a conduit les opérations militaires dans les territoires du Nord-Ouest, lesquelles ont eu pour résultat la répression de la révolte contre l'autorité de Sa Majesté.

20. Résolu.—Que cette Chambre reconnaisse et approuve hautement la valeur, la discipline et la bonne conduite dont ont fait preuve les officiers, sous-officiers et soldats des milices du Canada et de la police à cheval du Nord-Ouest, dans la répression de la dite révolte.

30. Résolu.—Que la Chambre reconnaisse avec admiration, la valeur et la conduite remarquable de ceux qui ont péri pendant la campagne du Nord-Ouest, au service de leur pays, et qu'elle désire offrir sa vive sympathie en faveur de leurs parents et de leurs amis.

40. Résolu.—Que M. l'Orateur communalise ces résolutions au major général Frédéric Middleton, et qu'il soit requis par M. l'Orateur d'en donner aux divers officiers et soldats.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le devoir qui m'incombe aujourd'hui m'est beaucoup plus agréable que celui qui incombe d'ordinaire aux honorables membres de l'opposition. Je regrette beaucoup que les fatigues de mon honorable ami le député de Durham-Ouest l'ont forcé de s'absenter de la Chambre et de la ville en cette occasion. Tous ceux qui savent jusqu'à quel point les travaux de cette session ont été pénibles, comprendront que, pour lui comme pour le chef du gouvernement, il n'est pas étonnant, quelque regrettable que cela soit, que leurs forces physiques les aient

trahis. Il est peut-être trop tôt pour que nous nous appesantissions sur l'histoire de ces derniers mois, et il est possible que lorsque nous passerons en revue ces événements, il y aura des sujets sur lesquels nous différons d'opinion quant aux causes du soulèvement, ou même en ce qui concerne les mesures pour le réprimer; mais il y a un point sur lequel, à mon avis, tout homme en cette Chambre et en Canada sera convaincu, comme nous le sommes, que les remerciements de toute la Confédération sont dus aux officiers et soldats, dont la bravoure et la bonne conduite ont contribué à rétablir la paix et le bon ordre dans le Dominion. L'honorable préopinant a fait avec raison de grands éloges, non seulement de la bravoure que nos compatriotes ont montré et que nous attendions d'eux, mais il a parlé d'autres qualités également précieuses et également importantes, et je crois qu'il a parlé avec beaucoup de raison, en termes très élogieux, de la vigueur, de la discipline, de la bonne conduite, de l'humanité, dans le sens le plus large, dont ces hommes ont fait preuve depuis le commencement des troubles jusqu'à présent.

Il faut se rappeler que ces gens, sans expérience, et sans exercices antérieurs, ont répondu à l'appel du devoir pour maintenir les lois de leur pays; ils ont jusqu'au dernier, fait des sacrifices plus ou moins grands. De la part de soldats aguerris, on s'attend à ce qu'ils exposent leur vie, et à ce qu'ils soient prêts à un moment d'avis d'aller où le commandant leur ordonne d'aller. Mais c'est demander beaucoup, c'est demander plus que nous avons le droit d'attendre de nos soldats-citoyens, que de demander à ces hommes à une heure d'avis, d'abandonner des emplois lucratifs, plusieurs d'entre eux à abandonner leur famille à la charité de leurs voisins, plusieurs d'entre eux à abandonner leurs affaires et à subir beaucoup de pertes qu'ils mettront, peut-être, beaucoup de temps à réparer, à risquer la perte d'emplois permanents et lucratifs, le tout à un moment d'avis, et je crois que j'ai raison de dire que presque tout le monde, lorsque les ordres ont été reçus des quartiers généraux aux divers corps, leur commandant de se tenir prêts, ces hommes négligeant leurs affaires, abandonnant même le soin de leurs familles, étaient tous, jusqu'aux derniers, prêts à répondre à l'appel qui leur était fait. Ceci leur fait beaucoup d'honneur et fait d'honneur au pays, et cela nous donne à espérer que l'esprit national duquel doit dépendre la prospérité future du pays, a déjà atteint des proportions plus considérables que quelques-uns d'entre n'auraient jamais pu espérer dans le court espace de temps qui s'est écoulé depuis l'établissement de la Confédération.

J'espère, maintenant que ces volontaires nous reviennent, que tous ceux qui ont sacrifié pour un temps leurs emplois, constateront que leurs patrons ont apprécié les sacrifices qu'ils ont faits et les risques qu'ils ont courus, et ont eu le soin de voir à ce que personne d'entre eux n'ait à souffrir pour la bravoure qu'ils ont montrée en répondant comme ils l'ont fait à l'appel du devoir. Il n'est que juste qu'il en soit ainsi, et j'espère que l'opinion publique, qui le peut si elle le veut, fera remplir ce devoir envers tous ceux qui ont quelque chose à faire avec nos volontaires, car je dis ceci : je dis qu'un grand danger a été détourné de ce pays. Je sais que la promptitude avec laquelle cette révolte a été réprimée, a détourné ce qui aurait été un grand sujet de péril. Si l'on eut retardé de répondre à l'invitation du gouvernement, si cette campagne n'eut été poussée avec célérité, tous ceux qui connaissent quelque chose des conditions de la vie dans ce pays, savent que nous aurions été, comme nos voisins de l'autre côté de la frontière l'ont été à maintes reprises, en face d'une guerre sauvage qui aurait pu durer des années; qui aurait pu coûter des milliers de vies, et des dizaines de millions d'argent, et c'est aux volontaires du Canada, à leur réponse prompte à l'appel du devoir en cette occasion, que le Canada doit de pouvoir compter ses pertes par des unités, lorsqu'elles auraient pu se compter par dizaines et par centaines.

De plus, j'admets et je suis heureux d'admettre, avec le ministre de la milice, que le Canada a haussé dans l'estime de l'univers, grâce aux prouesses de nos soldats. Les gens respectent ceux qui peuvent défendre leur sol et leur pays; notre conduite a été surveillée et scrutée des deux côtés de l'Atlantique, et je n'ai aucun doute—je le dis avec franchise—que nous sommes aujourd'hui dans une meilleure position devant les nations du globe, que nous ne l'étions il y a trois ou quatre mois, pour cette seule raison. Non seulement nos soldats-citoyens ont montré leur valeur, leur agilité et leur vigueur, mais je crois que le peuple du Canada a acquis la conscience de sa propre force. L'amour-propre national a grandi, et ce n'était pas chose facile, après tout, pour un pays comme celui-ci qui n'avait aucune expérience et aucune organisation, je pourrais dire—autre que ce que l'on peut acquérir pendant les quelques jours qui sont généralement à la disposition de nos volontaires, que de mettre sur pied et en campagne 5,000 ou 6,000 hommes assez bien équipés à une distance de 2,000 milles de la base de nos opérations dans l'espace de trois semaines, ou d'écraser une révolte aux proportions formidables dans guère plus de six semaines, car si vous vous rappelez que le premier avis des troubles a été reçu le 22 mars, et que la révolte a été, réellement écrasée à Batoche le 12 mai, vous verrez que dans l'espace de six semaines nous avons envoyé nos troupes à 2,000 milles de notre base d'opérations, que nous les avons fait marcher sur une distance de 300 ou 400 milles dans des chemins assez difficiles, que nous avons livré plusieurs combats et que nous avons complètement pacifié ce vaste pays dans cette courte période. Dans tout ceci, je ne vois qu'une seule chose à regretter, c'est que ces hommes vaillants ont été obligés de se battre contre nos compatriotes. C'est la seule chose qu'il y ait à regretter, et je regrette que leur bravoure n'ait pas été déployée si elle devait l'être contre un pays étranger, au lieu d'être déployée contre des hommes braves, mais égarés, qu'ils ont été obligés de réduire par la force dans l'intérêt commun. Qu'il me soit permis de dire qu'entre autres choses regrettables dans ces événements, il y a au moins une chose dont je puis féliciter le peuple canadien, qu'il semble que la patience et la justice qu'en thèse générale, le Canada a montré dans ses rapports avec ses sujets et ses alliés sauvages, n'ont pas été en pure perte. Malheureusement, il y a eu effusion de sang, des meurtres ont été commis, mais les atrocités qui dans d'autres pays ont accompagné les soulèvements sauvages, ne se sont pas produites chez nous, et cela nous fait honneur. Il y a eu meurtre et effusion de sang, mais je crois qu'il n'y a pas d'exemples authentiques de tortures infligées par les sauvages à leurs prisonniers, et à cet égard je dis qu'il y a bon espoir pour l'avenir du Nord-Ouest, et il y a bon espoir que la politique que nous avons suivie a porté de bons fruits. Il est vrai que les sacrifices de sang et d'argent ont été sérieux. Je ne suis pas disposé à en diminuer l'importance, bien que, comme je l'ai dit, une action prompte l'a empêché de prendre des proportions formidables; mais je crois aussi que cette perte et ces dépenses, seront en grande partie compensées au profit du peuple canadien. Je dis que nous y avons gagné en esprit public, et je dis plus encore; je dis que dans tous les pays qui ont laissé un nom dans l'histoire, on a constaté que les grands sacrifices sont les éléments nécessaires qui constituent le vrai patriotisme. Plus grand est le nombre sacrifié pour une cause bonne et honnête, plus grand sera, en général, le nombre de ceux qui se sacrifieront probablement à l'avenir, et on conséquence, bien que je regrette les pertes de vies et la perte d'argent, cependant, je sens que ces pertes ne sont pas absolument sans compensation, et lorsque je compare les pertes que nous avons subies sous d'autres rapports, aux pertes que d'autres nations qui, ni plus anciennes ni plus populeuses que la nôtre, ont été obligées de subir souvent, je suis forcé d'admettre que ces sacrifices pris collectivement ont été comparativement légers.

Je suis très loin de déprécier les services qui ont été faits par les hommes qui sont allés à la frontière. Ils ont enduré beaucoup et il peut être intéressant aux honorables députés de savoir, que parmi les troupes qui ont combattu, il y a une proportion de tués et de blessés aussi considérable relativement au nombre que celle qui résulte du choc de corps d'armée plus considérables. De plus, lorsqu'on se rappelle que ces hommes n'avaient aucune organisation, que pas un d'entre eux ou à peine un seul d'entre eux n'avait jamais vu tirer un coup de feu avec colère, nous ne pouvons guère parler en termes trop élogieux de la discipline générale et de la bravoure qu'ils ont montrée. Ce n'était pas un cas où un général bien connu de ses troupes conduirait au feu des soldats éprouvés, c'était un cas où un général qui n'avait pas eu le temps de faire connaissance avec ses soldats, et qui n'était pas connu d'eux, était forcé de lutter dans des circonstances peu ordinaires contre un ennemi qui n'était pas à mépriser, car ses adversaires étaient non seulement braves, mais bien versés dans les ruses des sauvages et dans la manière sauvage de combattre. C'était des hommes qui étaient habitués à se défendre contre des anciens sauvages dans des luttes assez récentes. Lorsque nous nous rappelons, comme il est facile pour nous de nous rappeler comment des troupes régulières aguerries ont échoué dans de semblables circonstances dans d'autres parties de l'empire, et en conflit avec des ennemis semblables dans d'autres parties de l'empire, nous pouvons être très fiers, à tout prendre, de la conduite de nos volontaires canadiens.

Je n'ai pas l'intention, dans cette circonstance, après la manière complète dont ces questions ont été traitées par mon honorable ami de la droite, et à cette époque de la session, je n'ai pas l'intention, dis-je, de retenir la Chambre plus longtemps. Je puis dire que, dans mon opinion, ces jeunes vies données si volontairement au Canada, ne seront pas données en vain, et bien que nous puissions faire très peu pour indemniser les personnes qui ont perdu un mari, un fils ou un père, nous nous rappellerons cependant, comme l'a dit autrefois un poète anglais :

“ Though their country weeps the slain,
Yet the burthen of our pain
Is nothing to the blaze of their renown.”

M. TASSÉ: M. l'Orateur, j'approuve pleinement les nobles sentiments qui viennent d'être exprimés.

Le général Middleton a bien mérité de la patrie. Commandant habile et dévoué, il a su concilier les rudes devoirs de la guerre avec les sentiments de l'humanité. Avare du sang de ses soldats, il a su en même temps ménager le sang des mérités; car il savait que ce sang, qu'hier encore était celui de la révolte, pourrait devenir demain celui de la défense nationale. Nos soldats, M. l'Orateur, ont aussi bien mérité de la patrie. Comme l'a dit l'honorable député d'Huron-Sud (sir Richard Cartwright), c'était pour la plupart des soldats improvisés, des soldats citoyens, suivant l'heureuse expression du premier ministre; ces hommes qui n'avaient vu le feu que derrière leur bureau, derrière leurs comptoirs, ou derrière la charrue; ces soldats ont tout bravé: le froid, la faim; ils ont enduré des fatigues, des privations sans nombre, couchant, au besoin, à la belle étoile; ils ont fait des marches de plusieurs centaines de milles, qui, j'en suis persuadé, ont surpris tout le monde, des marches qui n'ont jamais été surpassées, si elles ont été égalées. Et, pendant plusieurs heures, ils ont éprouvé le feu de l'ennemi dans des positions exposées et très désavantageuses. Et cet ennemi, M. l'Orateur, était commandé par un brave, quel que soient ses torts, je veux parler de Gabriel Dumont. Cet ennemi, qui n'avait ni *gatlings*, ni canons, et dont un grand nombre n'étaient armés que de vieux fusils à pierre; cet ennemi, qui a manqué de munitions, a prouvé, par son étonnante organisation, dans les circonstances, que ce n'était pas un ennemi à mépriser, et qu'il ne méritait pas l'odieuse épithète que lui a lancée, il y a quelques années, un général, qui fut alors plus chanceux qu'il ne l'est

aujourd'hui. Et je regrette de le dire, cette épithète a été répétée par un homme qui fut, pendant plusieurs années, l'un des chefs du parti libéral, l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), dans l'enceinte législative d'Ontario.

M. l'Orateur, à la tête de ces soldats, dont nous sommes si fiers aujourd'hui, nous, membres de la Chambre des communes, nous avons l'honneur de pouvoir réclamer quelques-uns de nos collègues. Quelques-uns d'entre eux sont déjà revenus reprendre leurs sièges. Je veux parler des honorables députés de Middlesex (M. Macmillan), et de Wellington (M. Orton). D'autres sont encore au poste du devoir, qui honorablement n'est plus celui du danger. Mais il en est un qui manque à l'appel, celui qui fut au moins l'égal du plus brave et du plus respecté entre les braves qui ont pris part à cette campagne du Nord-Ouest; celui que l'histoire appellera le héros de Batoche, je veux nommer le regretté colonel Williams. La mort qu'il avait vainement bravée, qu'il avait vainement défiée sur le champ de bataille, l'a surpris inopinément là-bas, au fond de la Saskatchewan, sur le steamer qui le ramenait avec ses troupes. Les acclamations unanimes de ses concitoyens l'attendaient dans son pays. Hélas! aujourd'hui, il ne nous reste plus que des larmes à verser sur sa tombe et des honneurs funèbres à lui rendre. Ah! c'est bien le temps de dire avec le poète que nous ne sommes que des ombres qui poursuivons des ombres.

Nous avions craint, pendant quelque temps, M. l'Orateur, que l'honneur de nos armes ne fût terni par des atrocités commises par nos soldats dans l'enivrement de la victoire; mais j'ai entendu hier avec plaisir,—et je suis certain que cette honorable Chambre partage ce sentiment,—la lecture du télégramme du général Middleton, lequel est de nature à dissiper ces appréhensions, et j'espère que rien ne viendra par la suite contredire cette heureuse nouvelle. En effet, tous nous sommes heureux de pouvoir répéter ce que sir Robert Napier disait de ses soldats au lendemain de la glorieuse campagne de l'Abysinie :

"Not a single complaint has been made against a soldier of having injured or willfully molested either person or property."

M. l'Orateur, l'honorable député de Huron-Sud vient de dire avec raison, et avec d'autant plus de raison, que pour nous Canadiens-français, les circonstances étaient excessivement pénibles. Nous avons à combattre là-bas des frères, des hommes qui ont du sang français dans les veines, s'il n'est pas aussi pur que le nôtre. Des hommes qui portent des noms français empruntés aux meilleures familles de France. Des hommes qui ont été parmi les premiers à reculer les bornes de la sauvagerie. Eh bien, M. l'Orateur, la voix du sang, si forte et si puissante qu'elle le soit, ne nous a pas empêché de faire notre devoir. La voix du sang, dis-je, ne nous a pas empêchée d'aller combattre pour nos drapeaux, pour le maintien de notre existence politique et nationale. Aussi, avec quelle indignation n'avons-nous pas vu certains journaux vouloir mettre en suspicion notre loyauté, notre dévouement à notre pays. Avec quelle indignation ne les avons-nous pas vu vouloir ternir l'honneur de tout un régiment français : le 65^{me} de Montréal; lequel je suis heureux de le proclamer dans cette Chambre, a été le dernier sinon l'un des derniers à refouler l'ennemi dans des retraites inaccessibles, d'où il n'est sorti que pour rendre les armes.

Avec quelle indignation n'avons-nous pas entendu ces mêmes journaux s'écrier que le jour était arrivé où les Canadiens-français étaient de trop dans le pays, où il fallait les balayer du Canada. Avec quelle indignation croissante, n'avons-nous pas entendu ces mêmes journaux, n'avons-nous pas entendu certaines tribunes retentir de l'accusation que nos évêques et nos prêtres avaient trompé dans la révolte du Nord-Ouest, quand tout le monde sait, ou devrait savoir que sans l'intervention de Mgr Grandin, le pasteur vénéré de la Saskatchewan, que sans l'intervention du Père Lacombe, l'apôtre des Pieds-Noirs, celui qui à lui seul vaut un

M. TASSÉ

régiment, comme on a dit autrefois du célèbre abbé Piquet, que sans l'intervention du Père Cochon, l'apôtre des Cris, celui qui déterminait la prompte soumission de Poundmaker, que sans l'intervention du Père André et de tous ces apôtres de la civilisation chrétienne dans le Nord-Ouest, la prairie de ce grand pays tout entier ne serait plus aujourd'hui qu'un océan de flammes, et je le crains bien, qu'un océan de sang. M. l'Orateur, la mort terrible, la mort épouvantable, des glorieux et sublimes martyrs, des Pères Fafard et Marchand, qui ont donné leurs vies pour protéger de malheureux captifs contre les atrocités des sauvages, n'a pas même pu désarmer la calomnie. Et c'est au lendemain de ce double martyr que l'évêque Grandin disait dans une lettre : que ses yeux étaient fatigués à force de pleurer et que pendant que d'un côté on disait que les évêques et le clergé étaient vendus au gouvernement, de l'autre côté, M. l'Orateur, on les accusait d'avoir participé à la révolte. Et le langage de Mgr Grandin tous les évêques du Canada l'ont tenu.

La Chambre me permettra de faire entendre la mâle et fière parole que Sa Grandeur l'archevêque de Saint-Boniface a fait entendre au 9^{ème} bataillon de Québec, un autre bataillon composé de Canadiens-français commandé par le brave colonel Amyot, dans l'église Sainte-Marie, à Winnipeg, à son passage dans cette ville. Voici ce que disait ce grand prélat, ce grand patriote, qui est en même temps un maître d'éloquence. J'ai nommé Mgr de Saint-Boniface :

J'ai l'espoir, dit-il, et je prie que vous n'avez pas à faire une lutte sanglante, mais si ce devoir, le plus pénible de tous, vous était imposé, je sais que vous ne faillirez pas à vos obligations. Le drapeau que vous défendez est porté par des braves, vous serez aussi braves qu'eux, et j'en ai pour garant le sang même qui coule dans vos veines, vous êtes de la noble race des Français.....

Nos pères, ajoute l'éminent prélat, étaient des héros. Eh bien! soldats, prouvez que vous êtes les petits-fils de ces héros, et ce pays n'attend et ne peut rien attendre de moins de vous.....

Dans cette campagne, messieurs, vous trouverez des pays où l'héroïsme français-canadien vous a devancés; cet héroïsme inauguré sur les bords du Saint-Laurent et de ses riches affluents est venu aussi s'affirmer sur les bords de la rivière Rouge, de la Saskatchewan, de l'Atabaska, du Mackenzie. Vous ne ferez qu'ajouter à cette chaîne si glorieuse de dévouement et d'abnégation que nos aïeux et leurs descendants ont enroulée autour de ce vaste continent.

M. l'Orateur, j'ai signalé il y a un instant les outrages et les insultes qui ont été lancées à l'adresse du 65^{ème} bataillon de Montréal. Eh bien, je suis heureux de dire aujourd'hui que la vérité s'est fait jour. La presse anglaise, dont une petite partie l'avait insulté, se plait aujourd'hui à lui rendre hommage. Je suis heureux de pouvoir dire que le général commandant les troupes dans cette partie du Nord-Ouest où se trouvait ce bataillon, a été obligé de rendre hommage à la bravoure, à l'héroïsme et à l'adresse que ces hommes ont déployés, et on me permettra de citer les paroles mêmes du général Strange à leur adresse :

"How splendidly they have behaved all through the march. They never flinched at anything or complained and they fully bore out the opinion. I always had of such soldiers, their songs and cheerful good humor surmounted all the discomforts of the long tedious, six hundred miles march, and I never saw better or steadier troops."

Et le *Star*, de Montréal, publiait ces jours derniers une correspondance adressée de Fort-Pitt, qui rend un témoignage non moins éclatant à la bravoure du 65^o. On me permettra de l'enregistrer :

"The 65th Battalion came in on the steamer *North-West* from the Midland Landing, near Frog Lake. The officers and men of this gallant regiment looked exceedingly well after their arduous and tiresome tramp over an unbroken muskeg country teeming with marshes and swamps. As the steamer bore in sight at Fort Pitt, their English compatriots lined the banks, and gave their comrades cheer after cheer. The officers are all loud in their praise of the gallant conduct of the 65th, both while on the march and while under the enemy's fire."

Maintenant, M. l'Orateur, on me permettra d'ajouter comme dernier témoignage un extrait de la correspondance du *Free Press*, d'Ottawa, datée de Fort-Pitt, le premier juillet dernier, se rapportant à une grande revue passée par le général Middleton lui-même, qui se lit comme suit :

"The many reports circulated as to the looseness of discipline, &c. of the 65th Mount Royal Rifles is indignantly denied by the officers and men of other corps stationed here. It is a shame that these reports of misconduct should have appeared at all, as the 65th have proved themselves to be as good as any other corps on the field. The pluck and endurance on the march and field of battle is admired by their English speaking compatriots."

Eh bien, M. l'Orateur, je suis heureux de voir que le gouvernement ne s'est pas contenté de complimenter nos volontaires; mais qu'il a voulu en même temps leur donner un témoignage tangible de la reconnaissance publique en leur accordant à chacun une concession de terre dans ce vaste territoire qu'un grand nombre d'entre eux ont teint de leur sang.

Mais tous nos volontaires, je ne crains pas de le dire, auraient été désappointés si le gouvernement n'avait pas suivi la noble idée qui inspirait l'honorable premier ministre hier soir, lorsqu'il a déclaré que c'était l'intention du gouvernement de donner une marque plus tangible au général Middleton en lui votant une somme de \$20,000. Honorer le général Middleton, c'est honorer un général dont la modestie égale la valeur. Honorer le général Middleton, c'est honorer les cinq mille miliciens, que dis-je, les cinq mille braves, qui sont allés combattre pour la patrie.

Quant à l'Angleterre, elle a toujours récompensé avec munificence ses généraux, qu'ils s'appellent Wellington, Napier ou Wolseley; elle n'a jamais ménagé ni son or ni ses décorations à ceux qui se sont distingués à son service, sur les champs de bataille; que ne fera-t-elle pas pour ceux qui firent promener son drapeau jusqu'aux extrémités du Nord-Ouest? Ces titres le général Middleton les saura porter noblement, comme il porte son épée, un véritable soldat, un véritable officier. Gloire donc au général Middleton; gloire aussi à ses vaillants officiers et soldats. Mais je profite de la circonstance pour dire au gouvernement, pour dire aux autorités de ce pays: pitié en même temps pour les vaincus. Car si la justice a des droits à revendiquer, si elle a des exemples à donner, si elle a des rigueurs à exercer, pitié pour les moins coupables; pitié pour ceux qui ont été entraînés par la crainte ou par de fausses représentations à se révolter contre leur pays. Pitié pour ceux qui n'ont pas appris que la liberté nous a coûté trop cher à nous Canadiens-français pour ne pas la désirer pour tous, et que jamais le gouvernement du Canada ne permettra qu'on enlève inopinément un seul pouce de terre, à quiconque la possède, qu'il soit blanc, peau-rouge, ou bois-brûlé. J'ajouterai, en même temps: pitié pour les familles des métiés plongées aujourd'hui dans les larmes, dans la détresse, et qui, pour un bon nombre, ont perdu leur principal soutien. Cette pitié, je suis heureux de la reconnaître, le gouvernement a été le premier à l'exercer, en venant au secours des familles de Batoche et des paroisses avoisinantes. Je suis persuadé qu'il n'y aura qu'une voix dans le pays pour reconnaître le grand acte de charité qui a animé le gouvernement dans cette circonstance.

Oui, déchirons aujourd'hui le voile de deuil qui s'étend sur les plaines de la Saskatchewan, et faisons plutôt luire le rayon de l'espérance.

Je ne crains pas de le dire, M. l'Orateur, les bons, les nobles procédés peuvent seuls nous rattacher et concilier ce peuple en lui montrant combien il nous avait mal jugés. Si des fautes ont été faites, et ces fautes étaient inévitables dans l'administration d'un aussi vaste territoire, je ne crains pas de le dire ici, que c'est notre devoir de les reconnaître et de les réparer. Nous avons déjà eu assez, et même trop d'une guerre civile. Rendons-la impossible à l'avenir. Tout en faisant respecter l'autorité, tout en exerçant la vigueur de la justice, montrons-nous en même temps justes, cléments, je dirai même, magnanimes dans toute la mesure du possible. La paix, tout le monde l'admettra, est indispensable au développement de cette vaste contrée du Nord-Ouest, qui est l'espoir de notre pays; la paix est indispensable au bon fonctionnement de nos libres institutions, la

paix est indispensable à la prospérité du Canada tout entier; et cette paix n'est possible que si elle est basée sur la justice, sur la générosité et dans le présent et dans l'avenir.

M. WRIGHT: Après les éloquentes discours que nous venons d'entendre, il semble difficile de dire quelque chose; mais je ne puis pas m'empêcher d'exprimer mon opinion dans cette circonstance. Dans toute cette malheureuse affaire, il y a une chose dont nous avons surtout raison d'être fiers: c'est la conduite de la milice. A un moment d'avis, sans être avertis d'un service aussi périlleux, les volontaires se sont montrés pleins de bravoure et de patriotisme; et j'ose dire que si le ministre de la milice était libre de faire un énoncé, il pourrait assurer à la Chambre que les services de tous les volontaires de la Confédération du Canada lui ont été offerts. Quand est arrivée la terrible nouvelle que la rébellion régnait dans le pays, que les lois avaient été violées et les institutions du pays menacées, le ministre de la milice a agi avec une habileté digne de remarque, et ses appels à la milice active, depuis Vancouver jusqu'à Halifax, ont été accueillis par cette fière réponse: "Nous sommes prêts, toujours prêts." Pour moi, cette réponse généreuse a une signification plus étendue que celle qu'elle semble avoir de prime abord. Elle m'a prouvé qu'enfin nous avions un pays et que les hommes et les fils des hommes qui s'étaient créés des foyers dans le désert, pouvaient toujours conserver leur propriété aussi bravement qu'ils l'avaient gagnée. Il est très agréable de détourner la vue des petitesesses et des puérités de la vie politique canadienne, des luttes violentes que se livrent ceux qui sont arrivés et ceux qui veulent arriver, pour la reporter sur le magnifique spectacle du véritable patriotisme et du véritable enthousiasme de nos braves soldats canadiens, pour voir les fils de ceux qui combattent les combats politiques en cette Chambre prendre part à une lutte plus patriotique et plus généreuse, lutte où il s'agit de savoir qui maintiendra le mieux l'honneur du pays et qui portera le vieux drapeau le plus loin dans les rangs de l'ennemi.

Nous sommes fiers de notre pays, quand nous songeons qu'à l'heure du danger, des difficultés, toutes distinctions de classe, de caste, de religion, de nationalité furent oubliées. Et que notre milice ne s'est souvenue que d'une chose, qu'elle avait une patrie commune à défendre, des institutions communes à protéger, et que, par dessus tout, ceux qui la composaient étaient Canadiens. Il est très agréable de rappeler que les braves jeunes gens de Toronto, de Québec, de Montréal, de Winnipeg, d'Ottawa, de Halifax, de Kingston et de la Confédération en général ont offert leurs services à leur pays avec autant de spontanéité et sont allés affronter le danger et la mort avec autant de joie que n'en a jamais eu un fiancé qui va rencontrer sa fiancée. Un pays dont les jeunes gens sont animés de sentiments aussi généreux et aussi patriotiques, a un avenir devant lui. Et les membres de cette Chambre ne sont pas restés en arrière. Nous avons donné plusieurs de nos plus braves et de nos meilleurs collègues au service du pays. Les noms du regretté Williams, dont la mort a jeté un voile de deuil sur tout le pays, d'Orton, d'O'Brien, de Tyrwhitt, d'Amoyot, de Ouimet, de Bergin, de Macmillan et de Scott seront toujours tenus en respect et en honneur. Ces braves et loyaux collègues ont illustré le grand corps auquel ils appartenaient. A l'heure du danger et des difficultés, on les a pesés dans la balance, et ils n'ont pas été trouvés trop légers. En parlant du colonel Williams, M. l'Orateur, je me rappelle un débat qui a eu lieu en cette Chambre à la dernière session, au sujet de questions relatives à la milice.

Cette discussion n'a jamais nui à nos relations personnelles, et il n'y a aucun membre de cette Chambre qui ait dit adieu au brave colonel Williams plus cordialement et qui se soit réjoui plus sincèrement de sa belle conduite et de ses succès, ou qui ait pleuré plus sincèrement sa mort que les députés qui ont pris part à cette discussion. Dans le cours de ce débat, j'ai dit que l'honorable député était le

Bayard de la milice canadienne, et j'ai fait cet énoncé honnêtement et sincèrement. La conduite qu'il a tenue au Nord-Ouest prouve que cet énoncé était exact. Celui qui commandait l'assaut à Batoche, l'homme qui, après la victoire s'est montré si bienveillant pour les blessés, pour les femmes et les enfants, a prouvé qu'il méritait bien d'être comparé au grand soldat français; et aujourd'hui, regretté par toute la Chambre et par tout le pays, ce loyal collègue, ce vrai gentilhomme et ce brave soldat, ira à sa dernière demeure environné de gloire.

Je ne dois pas oublier non plus que quelques-uns des officiers de cette Chambre se sont conduits de la manière la plus honorable, surtout notre assistant sergent-d'armes, le major Smith, et le capitaine Todd, de la bibliothèque; plusieurs employés du service civil se sont aussi conduits d'une manière qui leur fait beaucoup d'honneur, et nous devons nous rappeler que nos compatriotes n'aiment pas à jouer au soldat. Les luttes que nous soutenons pour l'existence sont trop violentes pour que nous nous permettions de nous livrer à l'orgueil d'une guerre glorieuse. Plusieurs pensaient que le service militaire tel qu'organisé aujourd'hui, était plutôt un ornement qu'une utilité, qu'au moment du danger la défense du pays devait être confiée aux hommes de la forêt et de la ferme, aux travailleurs de la mer et aux travailleurs du sol. Mais nous devons admettre que nous nous trompons tous, et que le ministre de la milice, son général, son état-major, son département, ses soldats, se sont conduits d'une manière qui leur fait honneur et que, pour employer une vieille formule, ils méritent bien de leur pays.

Dans toute cette malheureuse affaire, il y a beaucoup de compensation. La merveilleuse mobilisation de nos troupes, leur transport sur notre propre chemin de fer et sur notre propre territoire, l'empressement que nos jeunes soldats ont mis à se conformer au service militaire, l'habileté, le courage, le sang-froid et la bravoure, l'humanité et la modération du général, et par-dessus tout, l'impétuosité de nos soldats, ce sont là autant de choses au sujet desquelles nous pouvons nous féliciter, et les ennemis qu'ils avaient à combattre n'étaient pas des lâches. Les chasseurs sauvages des prairies, pour une plus noble cause et combattant pour leur pays au lieu de combattre contre, auraient été regardés comme des héros. Le magnifique courage avec lequel on a jeté le gant à l'empire britannique, n'a été surpassé que par celui des soldats canadiens qui l'on relevé. J'ose dire que si les vainqueurs pouvaient être consultés, bien qu'ils insistent sur ce que les chefs sauvages soient punis, cependant ils rendraient un verdict par lequel ils demanderaient que la justice soit accompagnée de clémence. En ce qui concerne les rebelles trompés, je pense que toute cette affaire fait plus d'honneur à tout le service de la milice.

Nous devons nous rappeler que, dans ce pays, nous n'avons aucune classe privilégiée, aucune caste militaire à laquelle nous puissions avoir recours. La gloire appartient au plus digne. Dans les anciennes civilisations, il y avait une classe privilégiée qui s'emparait de tous les bénéfices et des honneurs de la guerre; dans ce pays, ce n'est que la valeur et l'habileté qui arrivent au premier rang. Cette question a été décidée lors de la révolution française, alors qu'il a été admis que tout soldat français portait le bâton du maréchal de France dans sa giborne. Dans cette charge terrible qui a balayé la cavalerie russe à Eylau, c'est Murat, le fils d'un hôtelier, qui "arriva trois longours en avant du meilleur sang de France." Le premier grenadier n'était pas plus insouciant du danger.

On a dit que la bataille d'Inkerman était une bataille du peuple, et nous pouvons dire que cette campagne est la campagne du peuple du Canada, un combat soutenu pour la défense de ses institutions et de ses droits. Nous devons tous dire que chacun de ceux qui y ont pris part mérite bien de son pays.

M. WRIGHT

Mais tout en souhaitant la bienvenue à nos braves soldats qui ont combattu si vaillamment et si bien, nous ne pouvons pas nous empêcher de songer à ceux qui ne seront plus dans les rangs quand les volontaires reviendront. C'est le prix dont nous avons payé la victoire. C'est un sacrifice terrible, mais c'est un sacrifice que les hommes libres feront toujours volontiers, et ceux qui sont tombés, les habitants du pays pour le salut duquel ils sont morts, prononceront toujours leurs noms avec respect.

M. WOODWORTH : Je ne désire faire que quelques remarques à la Chambre. C'est la première fois qu'il m'est donné de parler sur ce sujet, et je ne puis laisser passer la résolution sans apporter mon humble tribut d'éloges aux volontaires qui ont défendu ce pays contre ses sauvages ennemis. Et, M. l'Orateur, je suis particulièrement fier de la province d'où je viens, province qui, bien qu'elle fût entrée dans l'Union avec quelque peur—nous ne savons pas pourquoi—a envoyé promptement ses enfants à la frontière lorsque la partie ouest de la Confédération fut menacée, et en 17 jours, nos soldats ont franchi une distance de 4,000 milles sur notre sol et sur nos propres chemins de fer. Or, M. l'Orateur, je ne sache pas que l'histoire du monde présente un cas où l'on ait parcouru une aussi grande distance avec la même rapidité. En 1861, quand fut déclaré la grande guerre civile des États-Unis, à laquelle l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a fait allusion hier soir, le général Butler, du Massachusetts, a reçu l'ordre d'envoyer ses troupes immédiatement pour garder Washington, et les troupes du Massachusetts, bien qu'elles furent à moins de 600 milles de cette ville, ont pris 9 jours pour s'y rendre. Cependant, nos volontaires ont parcouru 4,000 milles sur notre territoire, en 17 jours, et je ne pense pas que l'histoire du monde fournisse un exemple analogue. Il est vrai que les volontaires de ma province n'ont pas eu le baptême du feu; mais, M. l'Orateur, j'en connais plusieurs personnellement, et je sais que le sang anglais coule dans leurs veines, et s'ils avaient rencontré l'ennemi à côté du vaillant bataillon Midland et à côté des jeunes gens de Winnipeg, d'Ontario et de Québec, ils auraient rempli leurs devoirs tout aussi noblement; et s'ils étaient tombés, ils auraient eu la face tournée vers l'ennemi. Bien que je me réjouisse de ce que la plupart d'entre eux reviennent sains et saufs dans leurs foyers, cependant je suis fier de savoir que si quelques-uns étaient restés sur le champ de bataille, ils n'auraient pas pu donner leur vie pour une plus noble cause; car, comme le dit Macaulay :

"How can a man die better than in facing fearful odds,
For the ashes of his fathers, and the temples of his gods?"

Ce baptême de feu que nous avons reçu, cette guerre civile par laquelle nous venons de passer, cette rébellion à laquelle nous avons mis fin, l'honorable député de Huron-Ouest (sir Richard Cartwright) en a parlé dans un discours éloquent et patriotique, qui a été applaudi par les honorables membres des deux côtés de cette Chambre, et qui le sera à maintes reprises en dehors de cette Chambre; c'est un discours qui fera beaucoup de bien. Je dis que ces vies qui ont été perdues sont des otages à la fortune. Je dis que les vies perdues, bien que nous les pleurions, n'auraient pu être perdues pour une meilleure cause. Leur sacrifice grandira le Canada et montrera à l'univers que nous possédons un esprit national, que nous comptons sur nos propres ressources, et que cette Confédération n'est pas, comme l'ont dit quelques écrivains, un fil de sable, mais une grande confédération, s'étendant de l'Atlantique au Pacifique; il montrera qu'un même sentiment nous anime: conserver quand même le Canada à ceux qui aiment la liberté. Il est vrai que nous avons perdu un de nos collègues. Je pensais l'autre jour, en me rappelant sa mort, que le siège devrait toujours être regardé comme celui de Williams. Aucun poltron ne pourrait y siéger; aucun homme qui ne possède pas un cœur de brave ne pourrait y siéger. Qu'on le regarde toujours comme le siège de

Williams. En France, en 1800, on appelait chaque matin, à la parade, le nom de LaTour d'Auvergne, le premier grenadier de France, et un officier et un porte-drapeau sortaient des rangs et disaient : "LaTour d'Auvergne, mort au champ d'honneur !" ainsi, que l'on appelle ce siège le siège de Williams, car il est mort au champ d'honneur. Avec un autre poète, je puis dire :

"On fame's eternal camping ground
Their silent tents are spread,
And glory guards with solemn round
The bivouac of the dead."

Nous garderons toujours leur mémoire dans nos cœurs et nous redirons aux enfants de nos enfants les actions héroïques de nos volontaires qui ont défendu le Canada contre ses ennemis.

M. MACMILLAN: Quarante-huit heures avant l'engagement du Lac aux Canards, il n'y avait pas, je crois, un seul habitant de ce pays qui eût la moindre idée qu'une goutte de sang serait répandue en conséquence des événements qui se passait à cette époque. Je dis cela simplement parce que je crois que les mécontents du Nord-Ouest pensaient que le gouvernement du Canada ferait des concessions qui rendraient inutile la résistance armée. Je pense, de plus, que la police à cheval et les volontaires croyaient en cette circonstance que tout ce qu'ils avaient à faire étaient de demander aux rebelles de se rendre et qu'ils le feraient sur-le-champ. Nous nous sommes tous trompés en venant à cette conclusion, et c'est une erreur regrettable que nous avons commise là. Quelques-uns des plus nobles jeunes gens de ce pays sont tombés dans cette guerre. Je mentionnerai particulièrement Elliott, Napier et d'autres. Je puis dire aussi que des jeunes gens dont les noms n'ont pas été mentionnés ici ont pris part à cet engagement. Parmi eux était le fils d'un ministre de la Couronne, qui s'est trouvé à côté d'un pauvre garçon frappé par une balle. Celui-là, entre autres, a combattu vaillamment et bravement. Je veux parler du fils du ministre de l'intérieur, sir David Macpherson. Après cet engagement, le ministre de la milice a jugé à propos de faire appel aux volontaires, et, comme je le crois, on a répondu à son appel de toutes les parties du pays, ce qui prouve qu'il était seulement nécessaire de mentionner le nombre d'hommes requis pour les avoir. Naturellement, les premiers appelés sous les armes ont été les réguliers; immédiatement après, les Queen's Own, les grenadiers, puis un régiment et un autre, jusqu'à ce qu'il eût trouvé le nombre d'hommes suffisant. Les volontaires qui venaient de l'est ont parcouru un chemin très difficile. Bien que leur voyage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique eût été accompagné de beaucoup de difficultés, ce chemin leur a été très utile, et je pense que ce pays doit des remerciements aux administrateurs de ce chemin pour les démarches actives qu'ils ont faites dans le but de transporter les troupes aussi rapidement que possible.

Ces troupes sont arrivées à Winnipeg par ce chemin. A leur arrivée en cet endroit, les volontaires ont constaté que le général Middleton avait marché de l'avant; qu'il avait pris avec lui un régiment de Winnipeg, le 90e, et qu'il avait marché sur Troy. Là, les volontaires ont dû laisser le chemin de fer, et de cet endroit au théâtre du premier engagement, les régiments ont marché tout le long du chemin, soit environ 260 milles. Ils ont été les premiers à prendre part à l'engagement et ils ont contribué puissamment à supprimer la rébellion. Et, ici, permettez-moi de dire que le régiment auquel est attaché comme chirurgien l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton), a souffert beaucoup pendant la campagne. Ils étaient environ 300 quand ils sont partis, et quand je les ai vus la dernière fois, 21 d'entre eux étaient morts, et il en manquait environ 100; un grand nombre avaient été tués, d'autres blessés, et d'autres étaient malades à la suite des misères qu'ils avaient endurées.

Je m'arrêterai ici un instant pour parler du vaillant officier qui commandait les troupes, le général Middleton. Pendant les engagements, il crut nécessaire de se mettre de l'avant, afin de montrer l'exemple à ses soldats et leur prouver qu'il était décidé à réussir. Tandis que je parle du général, je puis dire qu'il s'est montré brave, non seulement brave, mais que sa bravoure a presque été jusqu'à l'insouciance, car il s'est mis dans des positions où lui et deux de ses officiers ont fait tirer sur eux. Ces officiers, Wise et Doucet, ont été dangereusement blessés, et lui-même a échappé à la mort presque par miracle. Il a prouvé aux volontaires qu'il était à la hauteur des circonstances, et qu'il était prêt à les conduire partout où il faudrait. Ces troupes ont été appuyées par d'autres, et, peu après, eut lieu l'engagement de Batoche. Il est évident, pour moi, que deux grandes calamités peuvent arriver à une armée : lorsque le général n'a pas confiance en ses soldats et lorsque ces derniers n'ont pas confiance à leur général; et je considère ces deux choses comme également dangereuses.

En cette circonstance, le général Middleton ne connaissait pas ses soldats. Il voulait les épargner autant que possible; il s'est montré généreux et bienveillant sous ce rapport, peut-être jusqu'à commettre une erreur; et je suis porté à penser qu'il est lui-même arrivé à la conclusion que s'il n'avait pas été aussi généreux envers eux en cette circonstance, nous aurions pu réussir à réprimer la révolte au moins deux jours plutôt que nous ne l'avons fait. En tout cas, en cette circonstance, nos soldats avaient à se mesurer avec une force nombreuse. Ils allaient chaque jour à leurs retranchements, et c'est surtout en y allant la nuit que des désastres leur sont arrivés, car, de cette façon, ils sont devenus des points plus en évidence pour l'ennemi. Ils désiraient ardemment qu'une charge fût faite, mais le général Middleton, dans sa bienveillance et dans la crainte qu'il pourrait arriver des désastres, a toujours ajourné la charge. Enfin, il fut entendu qu'une charge serait faite le quatrième jour, si une occasion favorable se présentait.

Cette après-midi là, le colonel Williams vit que le moment était propice et envoya un mot au colonel Straubenzie que l'heure était arrivée; qu'il devait charger et qu'il avait besoin d'appui. C'est à l'occasion de cette charge qui fut commandée par le colonel Williams, un des plus brillants officiers, un des hommes les plus bienveillants et un des meilleurs amis que nous ayons eus en cette Chambre; c'est alors qu'il s'écria : "Venez, soldats !" et, presque en même temps, le commandement fut donné aux grenadiers, au 90e et puis aux éclaireurs. L'engagement eut lieu, et on peut dire que si la charge avait eu lieu quelque temps auparavant, nous n'aurions pas perdu tant d'hommes. En cette circonstance, nous avons à déplorer la perte de plusieurs braves; et aucune perte n'est plus regrettable que celle du capitaine French, qui fut un des derniers tués dans l'engagement, mais non le dernier, car il venait à peine d'être tué, quand son meurtrier, Donald Ross, tomba frappé d'une balle tirée par un de nos hommes.

Cette charge a virtuellement mis fin à la bataille, et le général Middleton, avec un grand nombre de soldats, se dirigea vers Prince-Albert. Je puis dire que j'ai parcouru tout le terrain plus d'une fois lorsqu'ils l'eurent quitté, et je ne pense pas que cette Chambre soit convenablement informée de la destruction que l'on dit avoir eu lieu en cet endroit. Je ne vois pas une preuve qu'il se soit rien vu de ce genre. J'ai vu plusieurs femmes après l'engagement; les hommes s'étaient enfuis dans les bois et y sont restés pendant cinq, dix ou douze jours, et plusieurs n'étaient pas encore de retour; nous avons conversé avec ces femmes et elles ne nous ont rien dit du pillage et de la destruction dont on a parlé. En ce qui concerne la maison de Batoche, il est vrai qu'elle a été criblée de balles, mais cela n'est pas étonnant, car c'était là que se tenait le conseil des rebelles, et la maison dans laquelle notre pauvre ami French fut tué.

Les magasins de la localité ont aussi été considérablement endommagés, le magasin de Batoche, entre autres, car il servait de prison aux rebelles. Les troupes se sont rendues de là à Prince-Albert, Battleford et Fort-Pitt.

Je dirai très peu de choses de l'engagement de la montagne du Coup de Couteau, car je suppose que l'on fera une enquête plus détaillée au sujet de la ligne de conduite tenue par les officiers et les soldats et jusqu'à quel point ils étaient justifiables de livrer ce combat. Je ne commenterai pas davantage, non plus, la conduite du colonel Irvine; je dirai seulement qu'il n'y a aucun doute que, dans la situation où il se trouvait, il aurait été très dangereux de laisser sans protection Prince-Albert, où il y avait un grand nombre de femmes et d'enfants, et surtout, M. l'Orateur, vu qu'il y avait un certain nombre de rebelles dans cette localité, bien qu'il fût difficile de découvrir qui ils étaient réellement. Je dirai que, quel que soit le sort de Riel, il y a quelques blancs qui méritent un sort semblable, sinon pire. Je pourrais les nommer, mais il est inutile de le faire dans cette circonstance; et je regrette de dire que, même aujourd'hui, lorsque les troubles sont finis, ils expriment le regret que Riel n'ait pas eu plus de succès. J'espère sincèrement qu'au prochain procès ces hommes seront amenés devant les tribunaux, car ils sont bien connus, et que la punition qui leur sera infligée sera méritée. Le sauvage a la réputation d'être rusé, mais il y a quelques blancs qui, je pense, méritent également cette réputation, et qu'ils la méritent même beaucoup plus que les autres, car ils ont poussé les Métis et les sauvages à la révolte; mais ils ne se sont pas présentés bravement les armes à la main; dans ce cas il y aurait contre eux une preuve positive. Un de ces hommes a présidé des assemblées de Riel, chaque fois qu'on le lui a demandé, et je regrette de dire que c'est un homme qui a émigré d'Ontario dans cet endroit.

Je me suis rendu au Fort-Pitt et je puis dire que lorsque je me suis trouvé en présence du 90e, des grenadiers et du bataillon de Midland, il m'a été très difficile de décider si les volontaires venaient ou non de s'échapper de quelque prison, car ils étaient vêtus de la façon la plus singulière et la plus variée, leurs uniformes, dont la couleur avait d'abord été noire ou rouge, étant rapiécés avec des morceaux de sacs blancs et autres étoffes de cette espèce. Je ne blâme personne de cet état de choses, car, dans les circonstances, il était impossible qu'il en fût autrement. Je n'ai jamais vu d'hommes plus en haillons; mais ils étaient gais, ce qui démontrait qu'ils étaient prêts à obéir aux ordres que pouvait donner une voix autorisée, et je n'ai aucun doute que ceux qui ont suivi Gros-Ours ont enduré autant de fatigues que n'importe quel corps d'hommes. Je sais que quelques-uns de ceux qui ont descendu la rivière sur des barges étaient des hommes qui avaient fait l'expédition du Nil, et ils ont dit qu'il était beaucoup plus facile de remonter le Nil que de descendre la Saskatchewan.

J'ai dit ces choses, parce qu'ayant parcouru cette région, j'ai pu apprendre l'histoire des troubles et connaître les localités, et je dois m'unir à cette Chambre pour remercier les volontaires. Je puis le faire avec d'autant plus de plaisir, que je suis au nombre de ceux qui les reçoivent, bien que je ne puisse pas me vanter d'avoir fait un devoir ardu. Ma position, je puis presque le dire, était celle d'un simple soldat; mais les hommes de mon régiment, le 7e Fusiliers, se sont faits bûcherons et porteurs d'eau pendant toute la campagne. J'oserai dire qu'aucun corps de manœuvres au Canada, n'a jamais travaillé aussi ardemment qu'ils ne l'ont fait, non seulement eux, mais les autres régiments aussi. Mais nous avons été dans la même position que les autres volontaires; nous avons fait ce que nous avons reçu instruction de faire, ce que le général, qui connaissait ce qui était le mieux, nous demandait de faire; et, en faisant cela, nous avons fait notre devoir et nous l'avons bien fait.

M. MACMILLAN

Il y a une chose sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre. Il remercie, au nom de cette Chambre, la compagnie de la Baie-d'Hudson, et ces remerciements sont dus, car je suppose qu'aucune autre compagnie au Canada n'aurait fait aussi bien que cette compagnie. Mais permettez-moi de dire que cette affaire est compliquée de choses qu'il faudrait examiner très attentivement. Comme toutes les armées, l'expédition a été suivie par des spéculateurs qui étaient décidés à réaliser autant d'argent qu'ils le pourraient dans cette affaire; de fait, ils se sont montrés très désireux de voir continuer la campagne, non seulement durant cet été, mais durant toute l'année, afin de pouvoir en retirer quelque bénéfice. Je regrette de dire—et je pense que la preuve l'établira—que lorsque des conducteurs ont demandé de l'emploi à quelques-uns des fonctionnaires de la compagnie de la Baie-d'Hudson, ils ont positivement refusé d'accepter leurs services; ils leur ont dit qu'ils devaient s'adresser à d'autres personnes; et je regrette de dire que "les autres personnes" étaient des gens qui formaient la clique qui s'est fait remarquer par la manière dont elle a exploité le gouvernement de ce pays. Je n'aurais pas du tout regretté la chose si cet argent avait été dépensé parmi les colons du pays qui en avaient besoin; mais je pense qu'il est très malheureux qu'un seul centin soit tombé entre les mains de cette clique qui, on le constatera après enquête, était peut-être composée de harpies dont il n'est pas très nécessaire de mentionner les noms à présent; et j'espère sincèrement qu'avant que le gouvernement ne solde ces réclamations....

M. L'ORATEUR: Il ne s'agit pas de paiement, il s'agit simplement d'un vote de remerciements.

M. MACMILLAN: C'est vrai, j'ai peut-être choisi une mauvaise circonstance pour exprimer mes idées à ce sujet; mais je le faisais maintenant pour m'épargner la peine de le faire dans une autre occasion. En tout cas, j'achève. Je suis très reconnaissant du vote proposé en cette circonstance, ainsi que de la gratification accordée aux troupes, et je sais que tout cela sera reçu avec reconnaissance par plusieurs de ceux qui ont fait le service dans cette campagne. Je puis dire, relativement à mon propre régiment, que bien qu'il comptât moins de 300 volontaires, environ 50 d'entre eux, je crois, ont offert spontanément de rester dans le service, et je n'ai pas de doute qu'un grand nombre profiteront de la gratification accordée par le gouvernement et se rendront au Nord-Ouest pour s'y établir en permanence. Je suis aussi heureux de voir que cette gratification n'est pas compliquée de restrictions qui pourraient empêcher quelques-uns des soldats de l'accepter.

La motion est adoptée.

GRATIFICATION AU GENERAL MIDDLETON.

M. BOWELL: Je présente un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. L'ORATEUR: Ce message est comme suit:

LANDSDOWNE.

Le gouverneur général soumet à la considération de la Chambre qu'il serait à propos de reconnaître les services éminents du major général Middleton, C. B., dans la suppression de la récente rébellion dans les Territoires du Nord-Ouest, et de présenter au major général Middleton, en considération des services distingués qu'il a rendus en supprimant la récente rébellion dans les Territoires du Nord-Ouest, une somme de \$20,000.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 15 juillet 1885.

La résolution demandant d'accorder \$20,000 au général Middleton est examinée en comité des subsides, rapportée et adoptée.

SUBSIDE—CONCOURS.

La Chambre examine et adopte les autres résolutions rapportées du comité des subsides.

Chambre des Communes, sommes requises pour couvrir le surcroît de dépenses d'après les rapports des commissaires de l'économie intérieure. \$1,020

M. TROW: On devrait ajouter quelque chose en ce qui concerne les fonctionnaires permanents de la Chambre. Ils ont travaillé en moyenne 18 heures par jour durant toute la session, et j'espère que le gouvernement fera quelque chose pour eux.

Sir JOHN A. MACDONALD: Nous ne pouvons le faire que par message. Naturellement, cela peut se faire plus tard.

• Pour rembourser à ceux des habitants de l'Île du Prince-Édouard qui étaient sujets anglais, le montant des droits par eux payés aux douanes des États-Unis sur le poisson et les huiles de poisson, dans les années 1871 et 1877..... \$20,820.49

M. BOWELL: Je désire proposer que le montant soit réduit à \$16,542.49, car je vois, après examen, que la somme réelle n'est pas celle qui est insérée dans les estimations.

L'amendement est adopté.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. BOWELL: Je propose :

1. *Résolu*.—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour l'exercice finissant le 30 juin 1885, la somme de \$3,546,465.99 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

2. *Résolu*.—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1886, la somme de \$26,694,313.40 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Le comité se lève et rapporte les résolutions.

Les résolutions sont lues une deuxième fois et adoptées.

BILL DES SUBSIDES.

M. BOWELL: Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 163) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour faire face à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1885 et le 30 juin 1886, et pour autres fins se rapportant au service public.

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

M. BOWELL: Je propose la deuxième lecture du bill.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Combien de phases désirez-vous prendre maintenant ?

M. BOWELL: Seulement trois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela ne devra pas être considéré comme précédent ?

M. BOWELL: Oh ! non.

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

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT A QUÉBEC.

M. McLELAN: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 159) pour faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans et près le havre de Québec.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ce bill affecte la charte des commissaires du havre de Québec, et je propose :

Que le bill soit lu pour la deuxième fois dans six mois, à dater d'aujourd'hui.

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

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont séparément lues pour la deuxième fois, délibérés en comité général, rapportés, lus pour la troisième fois, et passés, savoir :—

Bill (n° 160) concernant un octroi de terres à la milice faisant le service dans le Manitoba et le Nord-Ouest. (Sir John A. Macdonald.)

Bill (n° 162) à l'effet de pourvoir au traitement d'un juge de cour de comté supplémentaire dans la province du Manitoba. (Sir John A. Macdonald.)

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. POPE: Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner certaines résolutions à l'effet d'autoriser l'octroi des subventions y mentionnées aux chemins de fer, personnes et compagnies de chemin de fer dont il est question dans les dites résolutions.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il serait parfaitement oiseux de s'opposer à l'intention du gouvernement de faire adopter ces résolutions ; mais, en même temps, bien que je ne sois pas pour m'y opposer, je désire dire, cela va de soi, non seulement qu'elles doivent être entièrement adoptées sous la responsabilité du gouvernement, mais aussi je désire renouveler la protestation que j'ai faite hier soir contre la présentation de projets de ce genre à cette phase de la session. Ces différentes subventions que l'on propose de donner peuvent être bonnes ou mauvaises. Il peut arriver que ces chemins ouvrent des régions très avantageuses ; il peut arriver qu'ils donnent des avantages commerciaux importants à des classes importantes de la société ; ou il peut arriver qu'ils produisent des résultats tout à fait différents. Il peut arriver que ce soit des chemins d'aucune valeur réelle pour tout autre que pour quelques particuliers intéressés ; il peut arriver que ce soit des chemins qui traversent des régions qui ne rembourseront pas les dépenses ; il peut arriver que cela amène le pays à augmenter considérablement les dépenses. Nous ne saurions le dire ; nous ne le savons pas ; nous ne possédons aucun renseignement. Je ne prétends pas savoir ce qui a trait à la grande majorité de ces propositions que fait le gouvernement. Je suis sûr que la Chambre, en général, ne sait pas, et je soupçonne fortement que des membres du gouvernement, à l'exception d'un ou deux, qui sont peut être spécialement intéressés à ces localités, n'en savent pas plus à ce sujet que moi ou la Chambre.

De plus, j'ai remarqué que, dans plusieurs de ces projets, qui ont été soumis de temps à autre, on ne semble pas avoir pris les précautions convenables pour s'assurer s'ils seraient réalisés ou non. Le gouvernement ne semble pas s'être assuré si des compagnies solvables ou des particuliers possédant des moyens suffisants de construire ces chemins profiteront de ces subventions lorsqu'elles seront faites. Nous n'avons eu aucun renseignement ; il est probable que nous n'obtiendrons aucun renseignement important relativement aux moyens de développer le commerce par ces chemins de fer. Il n'y a pas plus d'un tiers des membres de la Chambre ici présents, et cependant on soumet des propositions dans le but d'accorder de l'aide à dix-neuf chemins de fer, dont dix-sept figurent sur la liste que nous avons devant nous et deux qui figurent dans les estimations supplémentaires. Ces chemins sont situés dans différentes parties du pays. Je ne sache pas que l'on ait proposé de les construire d'après un système particulier.

Comme je l'ai dit, il est tout à fait impossible de juger des mérites de chacun de ces projets, à moins de consacrer plusieurs jours à cet examen. J'ose dire que si l'on me permettait de mettre le premier ministre dans la tribune des témoins, quels que soient les renseignements que puisse posséder le ministre des chemins de fer, nous aurions la preuve que le premier ministre n'est pas mieux informé que moi sur la portée de la plupart de ces propositions. Quant à ce qui concerne leur valeur politique, j'ose dire qu'il pourrait subir un bon examen sur cette question, mais quant à la nature du pays que ces chemins de fer traversent, l'étendue du commerce qu'ils développeront, l'honora-

ble monsieur ignore complètement ces choses, et je pense qu'elles lui sont tout à fait indifférentes.

En outre, il y a un autre fait que l'on ne doit pas oublier. Je ne l'affirmerai pas, d'après ce que je connais personnellement, mais l'on a dit à maintes reprises, et les circonstances ont prêté une apparence de vérité à la chose, l'on a dit que dans un grand nombre de cas, les chartes de ces chemins, auxquels le gouvernement a accordé des subventions, sont tombées entre les mains de particuliers ou de corporations qui les ont vendues avec bénéfice, ceux qui ont pris le contrat de prime abord n'ayant pas l'intention honnête de construire ces chemins de fer; mais ces particuliers ont obtenu du gouvernement des subventions et des chartes pour en réaliser des bénéfices à leur avantage personnel. Je dis que le gouvernement doit être considéré comme responsable de tout cela. La seule circonstance atténuante que je puisse voir, c'est que dans plusieurs de ces cas, les chemins ne seront pas du tout construits, et si l'on réalise des bénéfices, on le fera simplement comme je l'ai dit.

Je le répète, il est très regrettable, dans mon opinion, que l'on présente seulement quelques instants avant la fin de la session, des résolutions qui entraînent directement la dépense d'une couple de millions de plus.

M. WHITE (Renfrew): Je ne me lève pas pour m'opposer aux résolutions, car, d'après ce que je connais de quelques-uns des chemins, je crois qu'ils méritent l'aide que le gouvernement leur donne; et, ayant dans le gouvernement plus de confiance que l'honorable monsieur qui vient de parler, je crois que les autres chemins, dont je n'ai aucune connaissance personnelle, méritent aussi les subventions accordées par ces résolutions.

Je regrette de dire qu'il y a certains autres chemins qui ont demandé de l'aide au gouvernement et qui n'ont pas reçu l'appui qu'ils auraient dû recevoir. Je parle maintenant avec respect de la demande faite par la compagnie de chemin de fer de Kingston et Pembroke pour le prolongement de sa ligne depuis Renfrew jusqu'à Eganville. Cette demande a été appuyée par des pétitions des différentes municipalités de Renfrew-Sud, et aussi, par des pétitions d'une municipalité de la division que je représente. Le pays que ce chemin pourrait ouvrir possède des ressources minérales et agricoles d'une nature avantageuse, et il me semble que si ce chemin traversait la section en question, une étendue fertile de pays serait colonisée, et surtout, des ressources minérales seraient développées. Je regrette donc que, tandis que le gouvernement agit libéralement en accordant des subventions à d'autres compagnies, il n'ait pas jugé à propos d'accéder à la demande faite par le chemin de fer de Kingston et Pembroke, demande appuyée par les municipalités dont j'ai parlé. J'ose exprimer l'espoir que le ministre des chemins de fer, à la prochaine session du parlement, proposera d'accorder de l'aide à cette entreprise.

M. POPE: Il est parfaitement vrai, comme l'a dit l'honorable député, que ce chemin colonisera une étendue fertile du pays. Il est parfaitement vrai, aussi, que la politique du gouvernement est d'aider aux chemins de fer et aux chemins de fer locaux, dans une certaine mesure. Mais nous devons nous rappeler que ce n'est pas le seul chemin auquel nous avons dû refuser une subvention; et j'espère que, plus tard, nous pourrions réaliser le désir de l'honorable monsieur.

La politique du gouvernement a été bien expliquée par le premier ministre. Depuis le jour où le premier ministre est monté au pouvoir, jusqu'à aujourd'hui, le gouvernement a poussé avec vigueur et énergie toutes les entreprises de chemin de fer du pays. Nous avons fait cela aussi strictement que nous l'avons pu, mais en 1882 nous avons compris qu'il restait quelque chose à faire et nous avons pris en considération des chemins de fer locaux d'importance; et, comme on l'a dit hier, puisque les provinces étaient incapables de faire ces travaux, bien qu'elles fussent intéressées

Sir RICHARD CARTWRIGHT

dans des entreprises de chemins de fer locaux, nous avons compris qu'il était du devoir de la Chambre de les aider. Nous avons compris que, bien qu'il fût du devoir des provinces de construire des chemins ordinaires, dans le but de développer les sections les plus nouvelles du pays, il était préférable que ce gouvernement prit en mains, autant que possible, les intérêts généraux des chemins de fer de ce pays, ces grands intérêts qui doivent bénéficier considérablement au gouvernement fédéral. En 1882, nous avons accordé \$1,508,000 pour la construction des chemins locaux dans le pays. En 1883, nous avons accordé \$2,138,400 qui ont fait beaucoup de bien. En 1884, il a été accordé \$2,891,600 pour ces fins.

L'honorable monsieur a parlé de chemins de fer auxquels l'on n'a pas accordé \$1 de plus que le montant qui leur a été accordé l'année dernière. Le nombre total des chemins auxquels on a accordé de nouvelles subventions, cette année, est de quatorze, et le montant total n'est pas aussi élevé qu'en 1882, et moins élevé qu'en 1883 et 1884.

Je regrette d'avoir été obligé de me montrer si parcimonieux au sujet de ces subventions, car il aurait été, je crois, dans l'intérêt du pays de faire plus que nous ne faisons.

L'honorable député craint, dit-il, que cet argent ne fasse pas le bien que nous espérons; qu'une grande partie en sera gaspillée. L'honorable monsieur n'a pas besoin d'avoir de crainte sur ce point. Cet argent n'est, après tout, qu'une légère proportion du coût de ces chemins de fer; il est réellement à peu près suffisant de fournir les liesses, et si nous pouvions donner même un peu plus d'aide à ces chemins de fer, nous ferions une chose avantageuse à ce pays. Je dis que nous ne pourrions jamais arriver à la position que nous devrions occuper tant que ce pays ne sera pas ouvert par des chemins de fer, et cela ne peut pas se faire seulement par entreprise privée.

M. CAMPBELL (Renfrew): Je puis dire qu'une députation est venue ici l'autre jour, et a une entrevue avec l'honorable ministre des chemins de fer relativement à la construction du chemin de fer de Kingston et Pembroke jusqu'à Eganville. Il a dit alors à la députation qu'il serait probablement fait quelque chose; mais quand je l'ai vu, plus tard, il m'a dit que rien ne pourrait être fait cette année, mais qu'il essaierait de faire quelque chose l'année suivante. Le chemin est un chemin de niveau, facile à construire; il n'entraînera pas beaucoup de dépenses, et les municipalités sont disposées à accorder une légère subvention à cette entreprise, et si nous pouvions obtenir une subvention du gouvernement, avec l'argent que la compagnie fournira, je pense que nous serions en état de commencer le chemin.

M. ORTON: Je ne suis pas porté à blâmer la ligne de conduite suivie par le gouvernement au sujet de ces chemins de fer. Je crois que quelques-uns des chemins qui ont demandé des subventions et qui n'en ont pas reçu, tel que le chemin de fer "Ontario Western Pacific," méritent certain secours du gouvernement. Mais ce n'est pas seulement à cause de cela que je me lève, mais je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'importance qu'il y a de donner aux chemins de fer du Manitoba et du Nord-Ouest une subvention qui en assure la construction. Or, bien que ces concessions de terres aient été faites au chemin de fer du Sud-Ouest, au Nord-Ouest, et à d'autres chemins, c'est un fait bien connu qu'il est très difficile d'obtenir des fonds, par la vente d'obligations ou autrement, pour la construction de ces chemins. Je regrette aussi que le gouvernement ne se soit pas arrogé le pouvoir, dans le cas où ces chemins ne réussiraient pas à obtenir de l'argent, de leur faire obtenir de l'aide de quelque autre manière, soit en garantissant les obligations ou autrement. On ne peut pas exagérer l'importance de ces chemins pour le pays. Dans le sud du Manitoba et dans la partie du Nord-Ouest située au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, se trouve une des plus belles régions de tout le Canada pour les fins agricoles,

et un grand nombre de colons entreprenants et heureux dans leurs entreprises. Cependant, jusqu'ici ces placements n'ont rapporté aucun bénéfice, et ces colons sont presque désespérés. Cette année même, je sais que les colons de ce district ont semé une grande étendue de terre, dans l'espoir qu'ils auraient un chemin de fer pour transporter leur grain. Si la concession de terre n'est pas suffisante pour atteindre ce but, M. l'Orateur, le gouvernement du Canada sera blâmé, et peut-être avec quelque raison, pour ne pas avoir assuré, cet été, des avantages de chemin de fer aux habitants de cette contrée.

M. PATERSON (Brant) : Nous avons entendu le ministre des chemins de fer dire que depuis 1882 la politique du gouvernement a été d'aider au développement du pays, en subventionnant autant que possible les chemins de fer locaux dans l'intérêt public, et l'honorable monsieur dit qu'il regrette de ne pas pouvoir faire plus cette année. Pourquoi le ministre a-t-il jugé à propos de faire des économies dans ce sens ? Le gouvernement n'a pas donné du tout à entendre qu'il fût plus pauvre ou incapable d'aider aux entreprises publiques dans ce genre. Je pourrais aussi demander quels bons résultats ont produits les subventions accordées depuis 1882 ? Combien a-t-on construit de milles de chemins de fer au moyen de ces subventions, et dans quelles provinces et dans quels comtés ces chemins ont-ils été construits ?

M. POPE : Nous avons cru nécessaire de faire des économies dans ce sens, parce que, comme le sait l'honorable député, les dépenses de cette année ont été extraordinaires. Il sait aussi que toutes ces subventions étaient accordées à la condition que les chemins seraient commencés dans le cours des deux ans. Il s'est à peine écoulé plus de deux ans depuis que les concessions ont été faites, et les travaux d'un grand nombre de ces chemins ont été poussés avec assez de vigueur ; mais je regrette de dire que je ne suis pas en état de donner le nombre exact des milles.

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

(En comité.)

A la Cie de chemin de fer et de pont, d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$166,400

M. POPE : Ce chemin est très important ; il va d'Ottawa jusqu'au fleuve Saint-Laurent, avec un prolongement de plusieurs milles jusqu'à la rivière Gatineau ; quand il sera construit, ce sera le chemin le plus court pour New-York. Il traverse un magnifique pays, bien colonisé ; c'est un chemin qui sera avantageux à plusieurs.

A la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville aux détroits de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$118,400

M. PATERSON (Brant) : C'est un projet tout à fait nouveau ?

M. POPE : Ce chemin a été subventionné par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et il est absolument nécessaire de donner aux habitants de l'Île du Prince-Edouard un raccourci avec le chemin de fer Intercolonial. C'est un nouveau projet, en ce qui nous concerne.

A la compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et du Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$128,000

M. PATERSON (Brant) : A-t-on construit une partie quelconque de ce chemin ?

M. POPE : Non ; c'est un nouveau projet. Le chemin traverse un région minière, où plusieurs colons sont établis ;

il traverse aussi une magnifique région forestière. A la tête de ligne, il y a un village d'environ 1,200 habitants et plusieurs villages le long du chemin, lesquels n'ont aucun débouché.

M. PATERSON (Brant) : Naturellement, il n'est pas parallèle au Canada Central. Depuis Brockville, dans quelle direction va-t-il ? Quelle est la distance entre les deux chemins, disons depuis Westport ?

A la Cie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000

M. PATERSON (Brant) : Ce chemin est en partie construit, n'est-ce pas ?

M. POPE : Oui.

M. SCRIVER : N'est-ce pas là une addition à une autre subvention déjà accordée ?

M. POPE : C'est pour une partie de la ligne qui n'a pas été subventionnée.

M. PATERSON (Brant) : Est-il probable que ce chemin sera complété sur tout le parcours, jusqu'au lac Saint-Jean ?

M. POPE : Il est probable que cette subvention permettra à la compagnie de la compléter. Ce chemin traverse la partie la plus difficile du pays.

M. PATERSON (Brant) : Combien en restera-t-il à construire, lorsqu'on aura atteint le point mentionné ici ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Environ 70 milles, je pense.

A la Cie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$30,000

M. PATERSON (Brant) : Ce chemin ne semble-t-il pas être une entreprise privée—\$500 par mille ?

M. POPE : Ce chemin est très avancé et l'honorable député de Huntington (M. Scriver) sait tout ce qui concerne cette voie.

M. SCRIVER : Ce chemin est en opération depuis quelque temps.

M. POPE : Eh bien ! nous retranchons la subvention.

M. SCRIVER : Si l'on retranche cette subvention, je n'en éprouverai pas beaucoup de regret, je n'étais pas de ceux qui l'ont demandée. Je ne sais pas sur quel principe l'on accorde \$500 au chemin de fer de jonction de Champlain et trois fois ce montant au Canada Atlantique. Ces deux voies traversent le même pays, l'un va du nord au sud et l'autre de l'est à l'ouest. Je ne vois là rien de blâmable, mais je ne comprends pas le principe sur lequel est faite la distinction.

A la Cie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à l'extrémité est du Lac du Poisson Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$92,000

M. PATERSON (Brant) : Quelle sera la longueur de ce chemin ?

M. POPE : Vingt-neuf milles.

M. PATERSON (Brant) : En a-t-on construit une partie quelconque ?

M. POPE : Non. Il traverse une région minière.

A la Cie du chemin de fer d'Ontario Central, pour une voie ferrée depuis Coe Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$64,000

M. PATERSON (Brant) : C'est un chemin qui n'a pas encore reçu d'aide ?

M. POPE: Non; c'est pour le prolonger.

A la Cie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$10,500

M. PATERSON (Brant): Ce chemin reliera Belleville au chemin de fer Ontario Central.

M. WHITE (Hastings): Oui.

M. PATERSON (Brant): En ce qui concerne la subvention accordée à un chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, est-ce qu'il s'agit ici de la continuation du chemin?

M. POPE: Non; c'est pour éviter un des rapides de la rivière.

M. SCRIVER: Quelle portion de cette augmentation de subvention accordée à la compagnie de chemin de fer de Napanee et Tamworth et Québec, le premier chemin recoit-il?

M. POPE: Il n'y a pas d'augmentation de subvention, mais la distance est un peu plus courte.

M. PATERSON (Brant): Je suppose que le changement de subventions donnera aux compagnies deux ans à dater d'aujourd'hui, pour construire les chemins, plutôt que de perdre leurs chartes, comme la chose serait arrivée en vertu des subventions précédentes.

M. POPE: En ce qui concerne ces subventions, tous les chemins seront complétés dans le cours des deux ans, à l'exception d'un seul, et le délai pour la construction de celui-là sera prolongé. C'est le chemin de fer de la Gatineau.

Résolutions rapportées, lues la seconde fois et adoptées.

M. POPE: Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 164) à l'effet d'autoriser l'octroi des subventions y mentionnées, pour venir en aide à la construction de certains chemins de fer.

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

FEU LE COLONEL WILLIAMS.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis sûr qu'il fera plaisir à la Chambre de savoir que vous, M. l'Orateur, comme représentant nos sentiments, avez ordonné qu'une couronne de fleurs fût déposée sur la tombe de notre cher ami, le colonel Williams, et je n'ai aucun doute que votre acte recevra l'approbation unanime de la Chambre.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE—PROROGATION.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je suppose que l'honorable premier ministre est maintenant en état de dire quand la prorogation aura lieu.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne pense pas que nous réunissions avant demain après-midi, et nous nous assemblerons demain simplement pour recevoir des messages du Sénat. Rien ne sera fait en cette Chambre, excepté la transmission de messages d'une Chambre à l'autre, et l'on a l'intention, si l'état des affaires publiques le permet, de proroger la Chambre lundi, à 2 heures.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: La chose n'est-elle pas possible demain?

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai consulté le chef du Sénat, et il m'a répondu que la chose ne sera pas possible.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: En tout cas, nos travaux sont maintenant finis?

M. PATERSON (Brant)

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante:

OTTAWA, 17 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat pour proroger la session du parlement fédéral, lundi, le 20 courant, à 2 p.m.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES J. JONES,

Pour le secrétaire du gouverneur général.

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que lorsque la Chambre s'ajournera, elle le soit jusqu'à demain, à une heure et demie.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 5:55 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

OTTAWA, 18 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRES.

INDEMNITÉ DES DÉPUTÉS.

M. TROW: Je désire demander au premier ministre si l'on a pris quelques mesures au sujet du paiement de certains députés qui ont dû s'absenter pendant quelque temps, à cette session, pour raisons de maladie; je veux parler de l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) et de l'honorable député de Haldimand (M. Thompson). Ces deux députés ont été malades pendant quelque temps, bien qu'ils se soient efforcés de rester ici et qu'ils y sont restés, tout en ne pouvant pas du tout, pendant quelques semaines, remplir leurs devoirs parlementaires.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce que l'honorable député dit là est peut-être très important. On a fait allusion à cette question hier, je pense, au sujet de ces députés.

L'honorable député n'en a mentionné que deux, mais il y a aussi M. Gaudet, qui s'est cassé une jambe. Dans les circonstances actuelles, il est impossible que le parlement vote sur cette question, mais je n'ai pas de doute que le parlement votera les fonds nécessaires à la prochaine session, et le gouvernement trouvera peut-être les moyens, dans l'intervalle, de devancer le vote du parlement et d'agir en conséquence.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que l'état des affaires publiques est tel qu'il ne sera pas nécessaire de nous réunir de nouveau aujourd'hui. Dans le cas d'accidents, vu que la Chambre sera prorogée à deux heures, lundi, nous ferions mieux de nous assembler ici ce jour-là, à midi, car je me rappelle qu'en une certaine circonstance, comme nous pensions que toutes les affaires publiques étaient réglées, le gouverneur général de l'époque fut obligé d'attendre trois heures dans la Chambre de l'Orateur du Sénat, pendant que les deux chambres étaient occupées à régler une question. Je propose donc que, lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle le soit jusqu'à lundi midi.

La motion est adoptée.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

M. WHITE (Hastings) : Il y a une question qui, je crois, n'a pas été traitée convenablement. C'est celle des copistes du *Hansard*. Ces fonctionnaires reçoivent \$2 par jour. Les sténographes officiels reçoivent des appointements élevés. J'appelle l'attention du gouvernement sur la question. Il est honteux, je pense, que ces fonctionnaires ne reçoivent que la modique somme de \$2 par jour. Je crois qu'ils travaillent autant que les sténographes. J'appelle sur cette question l'attention du gouvernement et de la Chambre.

La motion de sir John A. Macdonald est adoptée et la Chambre s'ajourne à 2:10 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 20 juillet 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à midi.

PRIÈRES.

OMISSIONS DANS LES DÉBATS.

M. PAINT : Je désire parler d'une omission dans les *Débats*. Puis-je le faire maintenant.

M. L'ORATEUR : Oui.

M. PAINT : Dans les *Débats* du 16 du courant l'on a omis quelques remarques qui ont été faites pendant le débat qui a eu lieu sur le crédit de \$300,000 pour le chemin de fer qui part de Métapédiac et qui se dirige vers Paspébiac. Quelques honorables députés de la gauche et de la droite ont fait à ce sujet quelques remarques qui ne sont pas rapportées. On a aussi omis de rapporter quelques remarques qui ont été faites relativement aux \$250,000 pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial depuis Stellarton jusqu'au havre de Pictou.

M. TROW : Je puis dire que si l'on a omis quelque chose dans les *Débats*, c'est sans doute parce que l'on n'a pas pu entendre les remarques, car, en règle générale, les sténographes ont rempli leurs fonctions admirablement. Je ne crois pas que, dans toute la Confédération, ni même sur le continent d'Amérique, l'on puisse trouver des hommes plus compétents que le personnel des *Débats*.

Sir HECTOR LANGEVIN : Ecoutez, écoutez.

M. PAINT : Je ne porte pas d'accusation contre les sténographes. Il n'y a pas de pires sourds que ceux qui ne veulent pas entendre.

M. WHITE (Cardwell) : Relativement aux observations faites par l'honorable député de Richmond (M. Paint), au sujet de quelques omissions dans les *Débats*, je puis dire que je viens de prendre des renseignements au bureau des *Débats*, et il paraît que quelques sténographes sont partis, mais les choses ont été arrangées de façon à ce que leurs cahiers de notes fussent envoyés immédiatement et à ce que l'omission fut réparée, si possible, dans le volume relié.

REMARQUES.

M. TROW : Je ne désire pas m'imposer à la Chambre, mais s'il est ici un député paisible, je pense que c'est moi. Je n'ai pas de doute, M. l'Orateur, que vous voyiez approcher avec joie le moment de notre départ. Votre tâche a été très ardue, ainsi que celle de votre assistant. Je dois

dire que notre Orateur, après avoir été en relations étroites avec les membres de la gauche, probablement en relations plus étroites avec eux que ne l'a été même le chef de l'opposition, connaissant, presque tous les jours, les désirs et les vœux de chaque membre de la gauche, je dois dire, je le répète, qu'il peut compter sur un sentiment général de bonne volonté parmi les membres de la gauche. Je sais qu'ils disent qu'il est à sa place, quel que soit le parti qui gouverne.

Il m'a fait plaisir, samedi, de voir la santé dont jouit le premier ministre et l'activité qu'il déploie à la fin de la session, de la longue et ennuyeuse session que nous avons eue. Il semblait avoir plus de santé qu'il n'en avait au commencement de la session, et j'espère qu'il continuera à posséder cette vigueur et cette énergie qu'il a aujourd'hui. J'ai vu quelque part, dans les journaux, que l'opposition désirait ardemment qu'il quittât, non ce monde de larmes—nous n'avons jamais entendu une chose semblable; nous espérons qu'il restera encore longtemps avec nous,—nous espérons très sincèrement qu'avant longtemps il changera de position avec le chef de la gauche. C'est là tout le mal que nous lui souhaitons.

J'ai beaucoup aimé la conduite tenue par sir Richard Cartwright pendant cette session, parce que, malgré l'habileté dont fait preuve l'honorable monsieur dans son département—et je pense que nos amis lui rendront le témoignage qu'il comprend sa besogne dans ce département et qu'il l'accomplit d'une façon satisfaisante—je sais qu'il s'est présenté plusieurs circonstances où sir Richard Cartwright aurait pu harceler son adversaire sur des questions financières; mais il ne l'a pas fait, et je pense que l'on doit reconnaître l'esprit de tolérance dont il a fait preuve à l'égard de mon honorable ami le ministre des douanes.

Notre autre ami, le ministre des travaux publics, me plaît beaucoup, au moins par la façon dont il prépare tout. Il est toujours prêt à répondre à chaque question qui lui est posée; ou, si la réponse n'est pas prête, il a son petit livre à côté de lui; il l'ouvre immédiatement et il faut très peu de temps au ministre des travaux publics pour répondre aux questions qui lui sont posées. En cela, il donne un bon exemple à d'autres honorables ministres, et je pourrais nommer, sans le blesser, le ministre de l'agriculture. C'est une bonne nature, mais il pourrait prendre, je pense, une leçon du ministre des travaux publics à ce sujet, et je suis sûr que le résultat serait plus satisfaisant pour la Chambre.

M. GEOFFRION : Bien qu'il soit Pope (pape), il n'est pas infallible.

M. TROW : Le ministre de la milice m'a beaucoup étonné, et je n'en doute pas, il a aussi étonné le pays par la manière dont il a conduit cette guerre sanglante, par la manière dont il a transporté ses troupes sur le champ de bataille et dont il les a approvisionnées. Si nous tenons compte de la distance qu'elles avaient à parcourir, la route n'étant pas parfaitement préparée; si nous tenons compte de la promptitude avec laquelle il les a transportées au Nord-Ouest, nous devons tous admettre que la tâche qu'il a accomplie a dû lui imposer beaucoup de fatigue, et qu'il a fait preuve de beaucoup d'habileté dans l'accomplissement de ses fonctions.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de mentionner tous les ministres. Le directeur général des postes est un de mes anciens amis. Nous demeurons l'un près de l'autre et je pense qu'il s'améliore. En tout cas, je ne pense pas qu'il ait un seul ennemi dans la Chambre.

Quant à notre ami le ministre du revenu de l'intérieur, s'il voulait s'exprimer avec un peu plus de force et d'énergie, ce serait mieux pour la Chambre; mais nous sommes tous arrivés à la conclusion que ses intentions sont sincères et honnêtes.

La session a été extraordinairement longue, et quelques-uns prétendent que cela est dû à la discussion inutile à laquelle s'est livrée l'opposition sur le bill du cens électoral.

Je ne sache pas que cela soit complètement dû à ce débat. C'était un projet très répréhensible, un projet auquel le premier ministre pensait depuis seize ou dix-huit ans, et quelques dispositions du bill étaient extrêmement répréhensibles. Le projet a été refondu dans une grande mesure, et il est mieux maintenant qu'il n'était au commencement. Aujourd'hui, naturellement, les reviseurs doivent être des juges ; ils ont leur réputation à sauvegarder, et la chose sera différente de celle de nommer un étranger, quand bien même il serait dans la profession depuis cinq ans. Les articles relatifs aux sauvages étaient aussi très répréhensibles. L'argument des membres du ministère et de leurs partisans était que le cens électoral devait être uniforme ; mais cela a été abandonné et ce n'est pas un cens électoral uniforme, parce que le gouvernement a cédé à ses amis de la Colombie-Britannique et de l'Île du Prince-Edouard.

Je pense que la session, en général, a été très satisfaisante. Sans doute, comme à toutes les sessions précédentes, nous avons ajouté à la dette du pays, mais la chose est probablement inévitable. Notre dette s'élève aujourd'hui à près de \$300,000,000, et je pense que nous avons un actif très douteux dont une grande partie devrait être retranchée de la liste comme impossible à percevoir ou comme ne rapportant rien.

Je n'ai aucun doute que les honorables messieurs sont heureux de voir la session toucher à sa fin, mais si les projets de la semaine dernière avaient été présentés au commencement de la session, et que quelque délai eût été donné pour en faire l'examen complet, cela aurait été plus satisfaisant. Le gouvernement voit maintenant, quelle que soit l'époque de la session où des projets importants sont présentés, que l'opposition est décidée à les discuter à fond ; et elle prolongera sans doute la session, si ces projets ne sont pas présentés au commencement de la session. Pendant plusieurs semaines de cette session, nous avons fait très peu de choses. Je crois que le gouvernement reconnaîtra—le premier ministre l'a déjà reconnu, je pense—l'aide donnée par le chef de la gauche dans tous les projets qui ont été présentés. Cet honorable monsieur travaille avec une énergie indomptable à rendre les projets parfaits, quels qu'ils soient, bien qu'il ne soit pas toujours responsable de leur perfection ou de leur imperfection. S'il peut faire quelque chose, il est toujours prêt à le faire. Il s'est imposé un rude travail durant cette session, et à la fin, il s'est senti très malade, car sans cela, il serait peut-être ici aujourd'hui.

IMMIGRANTS TURCS PAUVRES.

M. TROW : J'aimerais poser au ministre de l'agriculture une question au sujet d'un navire que l'on dit être arrivé avec des émigrants pauvres ; je pense que ce sont des Turcs. Ils sont débarqués à la Rivière-du-Loup, vendredi, je pense. Un journal de Montréal rapporte qu'ils sont environ cinquante, qu'ils sont dans le dénûment, et que l'on fait une souscription pour les secourir dès qu'ils seront arrivés. Le ministre a-t-il quelque connaissance de leur arrivée ?

M. POPE : Non ; je n'ai rien vu de semblable. Je me suis informé auprès de chacun de mes amis au sujet de la question à laquelle fait allusion l'honorable député, et s'il y avait eu cinquante Turcs dans le dénûment, je pense que j'en aurais entendu parler. L'honorable député a-t-il dit qu'ils étaient débarqués à la Rivière-du-Loup ?

M. TROW : Oui.

M. POPE : Il doit se tromper, car aucun immigrant n'est débarqué à la Rivière-du-Loup.

PROROGATION.

Message de Son Excellence le gouverneur général transmis par l'huissier de la Verge-Noire :

M. Trow

M. l'Orateur.—Son Excellence le gouverneur général désire la présence immédiate de votre honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et la Chambre se rendent au Sénat.

DANS LA SALLE DU SÉNAT.

Il plaît à Son Excellence, au nom de Sa Majesté, de sanctionner les bills suivants :

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Arthabaska.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'acte constituant en corporation la Compagnie de navigation du Richelieu et la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.

Acte modifiant certains articles des actes y mentionnés au sujet de la constitution du Bureau de la Trésorerie.

Acte conférant certains pouvoirs à l'Association d'assurance mutuelle de la Grange Fédérale contre l'incendie.

Acte constituant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Winnipeg à Prince-Albert.

Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation du lac aux Jones à la Saskatchewan.

Acte pour faire droit à George Branford Cox.

Acte modifiant l'acte intitulé : "Acte pour pourvoir à l'emploi, en dehors des murs des prisons communes, des prisonniers qui y sont incarcérés."

Acte à l'effet de modifier l'acte concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, de London.

Acte modifiant de nouveau les actes concernant les poids et mesures.

Acte concernant les épizooties et maladies contagieuses des animaux.

Acte constituant en corporation la Compagnie de télégraphe du Rancho de Fort-McLeod.

Acte pour amender l'acte concernant la prison centrale de la province d'Ontario.

Acte à l'effet de modifier et refondre les Actes du Service civil de 1882, 1883 et 1884.

Acte relatif à la preuve des écritures que contiennent les livres de comptes tenus par des officiers de la Couronne.

Acte à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public.

Acte concernant la Banque Commerciale de Windsor.

Acte à l'effet de pourvoir à ce que le Canada soit convenablement représenté à l'exposition des Colonies et des Indes qui doit avoir lieu à Londres en l'année 1886.

Acte concernant la Banque de la Colombie-Britannique.

Acte modifiant de nouveau l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882.

Acte modifiant de nouveau l'acte concernant l'inspection du gaz et des compteurs à gaz.

Acte concernant les engrais agricoles.

Acte pour modifier de nouveau "l'Acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics."

Acte à l'effet d'amender de nouveau l'Acte concernant les offenses contre la personne.

Acte concernant le corps de police à cheval du Nord-Ouest.

Acte relatif aux conserves alimentaires en boîtes.

Acte modifiant de nouveau l'acte d'inspection générale de 1874 et les actes qui le modifient.

Acte à l'effet d'autoriser l'augmentation de la police à cheval du Nord-Ouest.

Acte modifiant les actes relatifs à la nomination d'un maître de havre au port d'Halifax.

Acte concernant la falsification des substances alimentaires, des drogues et des engrais agricoles.

Acte modifiant l'acte relatif à la bibliothèque du parlement.

Acte à l'effet d'autoriser l'octroi de certaines subventions en terres pour la construction de certains chemins de fer y mentionnés.

Acte concernant "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883."

Acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie de drainage du Canada.

Acte modifiant l'Acte refondu de la milice, 1883.

Acte à l'effet de régler définitivement les réclamations de la province du Manitoba contre le Canada.

Acte à l'effet de modifier l'application de "l'Acte d'assurance refondu, 1877."

Acte à l'effet d'autoriser l'avance de certaine somme aux commissaires du havre des Trois-Rivières.

Acte modifiant de nouveau les actes concernant l'inspection et le mesurage du bois dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Acte modifiant "l'Acte refondu du Revenu de l'Intérieur, 1883."

Acte à l'effet de restreindre et de réglementer l'immigration chinoise au Canada.

Acte relatif à l'administration de la justice et à d'autres objets dans les territoires du Nord-Ouest.

Acte modifiant de nouveau les actes concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, et pourvoyant à son achèvement et à son exploitation efficace.

Acte autorisant l'octroi de nouvelles subventions aux chemins de fer y désignés, et établissant de nouvelles dispositions pour leur construction et exploitation efficaces.

Acte modifiant les divers actes concernant les droits de douane et d'accises.

Acte modifiant l'acte de la 46e Victoria, chapitre 9, intitulé : " Acte à l'effet de pourvoir aux traitements et aux allocations de retraite et de voyage de certains juges de certaines cours provinciales."

Acte à l'effet de proroger pour un certain temps l'acte y mentionné.

Acte à l'effet de faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans et près le havre de Québec.

Acte à l'effet de pourvoir au traitement d'un nouveau juge de cour de comté dans la province du Manitoba.

Acte autorisant l'octroi des subventions y mentionnées pour aider à la construction de certains chemins de fer.

Acte autorisant des concessions de terres aux miliciens dernièrement en service actif dans le Nord-Ouest.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes a adressé la parole à Son Excellence le gouverneur général comme suit :

" PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

" Les communes du Canada ont voté les subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

" Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence les bills suivants :

" Acte à l'effet d'accorder à Sa Majesté la somme de \$1,700,000, requise pour couvrir certaines dépenses occasionnées par les troubles survenus dans les territoires du Nord-Ouest."

" Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30e jour de juin 1885 et le 30e jour de juin 1886, et pour d'autres objets liés au service public, que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner."

A ces bills la sanction royale a été donnée dans les termes suivants :—

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ces bills.

Après quoi il a plu à Son Excellence le gouverneur général clore la TROISIÈME SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT DU CANADA par le discours suivant :—

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

Je viens vous offrir mes remerciements pour le zèle avec lequel vous avez rempli vos fonctions pendant cette longue session.

Elle a été, à plusieurs points de vue, une session mémorable, surtout parce que pendant sa durée la marche paisible du Canada qui n'avait pas été troublée pendant bien des années a été interrompue par un mouvement insurrectionnel grave dans les territoires du Nord-Ouest.

Je vous félicite sur la suppression rapide et complète de ces troubles et sur le retour de la confiance publique dans les régions qui en ont été le théâtre. L'insurrection a été écrasée par la force militaire du Canada, sous les ordres du général Middleton, d'une manière qui mérite les plus grands éloges. Le courage déployé par nos soldats-citoyens en face d'un ennemi redoutable et déterminé, leur bonne humeur au milieu des fatigues et des privations, l'empressement avec lequel ils se sont soumis aux sacrifices inévitables lorsque les citoyens de toutes classes sont

appelés à prendre les armes, en abandonnant tout le bien-être de la vie sociale, leur fait le plus grand honneur.

Je suis heureux de voir que les deux Chambres du parlement ont considéré que le major général Middleton, les officiers et les soldats sous ses ordres, avaient mérité des remerciements formels. J'ai eu l'agréable devoir d'attirer l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur la valeur des services qui ont été rendus à l'Empire en cette circonstance.

Je ne puis quitter ce sujet sans exprimer les regrets que j'ai éprouvés en voyant que nos succès avaient été acquis au prix de tant d'existences précieuses pour le Canada. On conservera longtemps parmi nous, avec un sentiment de reconnaissance, le souvenir de ceux qui sont tombés sur le champ de bataille ou qui sont morts à la suite de maladies contractées pendant la campagne.

Je suis heureux de rendre hommage au gouvernement des États-Unis, qui a pris à temps les mesures nécessaires pour empêcher la coopération des insurgés du côté de sa frontière.

La mesure qui règle le cens électoral va donner le droit de vote à un grand nombre de personnes qui jusqu'ici n'ont pas participé aux élections des députés à la Chambre des Communes, et mettra la représentation à l'abri des changements fréquents que les législatures provinciales agissant sans entente préalable, apportaient au cens électoral.

Le règlement de toutes les questions débattues entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba, va, je l'espère, satisfaire les espérances du peuple de cette province.

L'acte qui restreint l'émigration chinoise au Canada fera disparaître, je n'en doute pas, le mécontentement qui a existé à ce sujet, depuis quelque temps, à la Colombie-Britannique.

L'aide accordée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien nous assurera les avantages que l'on est en droit d'attendre de cette grande entreprise lorsqu'elle sera terminée, tandis que les concessions et les octrois d'argent aux autres chemins de fer, dans les différentes parties du pays, devront accélérer l'établissement des régions encore incultes.

La conversion rapide de nos obligations à 5 pour 100, échuës récemment, en fonds à 4 pour 100, et le succès de notre emprunt de £4,000,000 sterling offert dernièrement au marché de Londres, démontrent l'état satisfaisant du crédit du Canada.

Je vous félicite aussi d'avoir passé les autres mesures utiles, soit d'un caractère public, soit d'un caractère privé.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Au nom de Sa Majesté, je vous remercie pour les subsides que vous avez votés pour le service public.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

Les changements apportés au tarif tendront à augmenter le revenu et mettront le gouvernement en état de faire face aux différentes obligations du pays.

Je vous réitère mes remerciements et je mets fin, pour le présent, à vos importantes fonctions.

M. L'Orateur du Sénat :

Honorables Messieurs du Sénat et Messieurs de la Chambre des Communes :

C'est le plaisir de SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL que ce parlement soit prorogé jusqu'à samedi, le vingt-neuvième jour d'août prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à samedi, le vingt-neuvième jour d'août prochain.

INDEX.

TROISIÈME SESSION, CINQUIÈME PARLEMENT.

ABBOTT, l'honorable M. J. J. C., (Argenteuil.)

Société congrégationnelle des missions du Canada,
(B. 54) 177, (1re lect.) 177, (2e) 303, (3e) 513.
Prolong. de délai—Bills privés (M.) 529, 820.
Compagnie de drainage, 1449.
Cens électoral (en comité), 1511, 1512, 1513, 2141, 2398,
2447, 2431, 2432, 2434, 2436, 2445, 2446.
Acte d'assurance refondu, 2520.
Pacifique—Résolutions (en comité) 2824, 2825, 2826,
2829.

ALLEN, M. B., (Grey-Nord.)

Extension de la juridiction de la Cour maritime d'On-
tario (B. 11), 42, (1re lect.) 42, (2e) 133, 225,
(3e) 646.
Chemins de fer du comté de Grey, 62.
Remboursement au comté de Simcoe, 618.
Pêcheries du Nord-Ouest, 736.
Voies et moyens, 833, 834.
Tempérance, 1110.
Cens électoral (En comité) 1558, 1926, 2246, 2247.
Explications personnelles. Cens électoral.—Pétitions,
2290, 2291.
Subsides, 3489, 3490.

ALLISON, M. W. H., (Hants.)

Le budget, de 709 à 710.
Cens électoral (en comité), 1461.

AMYOT, M. G., (Bellechasse.)

Réclamation de J. B. Plante, (M. pour doc.), 154.
Cour Suprême, 173.
Lettres franc de port (Interpell.) 303.
Assurance agricole (M. pour doc.), 317.
Subside fédéral aux provinces (M. pour doc.), 317.
Exposition d'Anvers, 321.
Preuve dans les causes au criminel, 528.
Ligne de vapeurs entre la France et le Canada (Inter-
pell.), 594.
Chemins à barrières de Montréal (Interpell.), 594.
Communications avec la France (Interpell.), 594.
Choléra asiatique (Interpell.), 595.
Dossier Eugène Gosselin (M. pour doc.), 737, (Disc.)
737, 738, 739.
Ecole de marine à Québec (Interpell.), 779.
Relations commerciales entre la France et le Canada
(M. pour doc. et discours), 866, 872.

ARMSTRONG, M. J., (Middlesex-Sud.)

Remboursement au comté de Simcoe, 616.
Voies et moyens, 832.
Maladies contagieuses des animaux, 1123, 1139, 1392,
1394.
Cens électoral, 1332. (En comité), 1497, 1533, 1534,
1546, 1547, 1558, 1571, 1609, 1666, 1712, 1713, 1714,
1954, 2046, 2078, 2155, 2328, 2329, 2399, 2425.
(Amend.), 3161.

AUGER, M. M., (Shefford.)

Vente des liqueurs (Interpell.), 80.
Sténographes officiels (Interpell.), 80.
George et Andrew Holland (M. pour doc.), 154.
Tempérance, 1113.
Maladies contagieuses des animaux, 1120, 1123, 1124,
1132, 1145, 1384.
Cens électoral, 1297. (En comité), 1516, 1520, 1522
1547, 1610, 1666, 1675, 2063, 2072, 2080, 2143, 2148
2370, 2377.

BAIN, M. T., (Wentworth-Nord.)

Chemin macadamisé de Dundas et Waterloo (M. pour
doc.), 154.
Edifices publics, Dundas (Interpell.), 303.
Voies et moyens, 830.
Subsides, 1086, 2926, 2927, 2930, 2931, 2932, 2933,
2937, 2938, 2939.
Inspection générale, 1371, 1374, 2641, 2642.
Maladies contagieuses des animaux, 1395.
Bois de chauffage pour les édifices publics à Ottawa
(Interpell.), 1450.
Cens électoral (En comité), 1601, 1602, 1779, 1780,
1781, 1847, 2027, 2028, 2069, 2130, 2140, 2333, 2361,
2362, 2370, 2438, 2848.
Falsification des aliments, 2553, 2554.
Engrais agricoles, 2562, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568.

BAKER, M. E. C. (Victoria, C.A.)

Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, 83.
Emigrants établis dans la Colombie-Anglaise (Inter-
pell.), 197.
Amend. à l'Acte de tempérance, 1878 (B. 67), 257
(1re lect.), 257.
Phare sur Discovery Island, C.A. (Interpell.), 501.
Satuma Island, C.A. (Interpell.), 502.
Bouées dans les ports de Victoria et de Nanaimo
(Interpell.), 502.

BAKER, M. E. C.—Suite.

Inspecteur des pêcheries, C.A. (Interpell.), 728.
 Réserves publiques, C.A. (M. pour doc.), 737.
 Bassin de radoub d'Esquimalt (Interpell.), 779.
 Lignes télégraphiques et signaux, C.A. (Interpell.), 779.
 Voies et moyens, 851, 3324.
 Règlements du pénitencier, C.A., 865.
 Vapeur "Sir James Douglas," (M. pour doc.), 872, 873.
 Affaires des sauvages, C.A., 913.
 Pacifique. Terres refusées (Interpell.), 974.
 Acte de tempérance, (sur), 1011, 2749.
 Subsidés, 1078, 2927, 3009, 3010, 3011, 3014, 3030,
 3040, 3337, 3339, 3411, 3489, 3490, 3526, 3528.
 Service civil, 1174, 1175, 1176, 1178, 1179, 1181, 1182,
 1184, 1343.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1340, 1341.
 Revenu des postes à Victoria, C.A. (M. pour doc.),
 1506.
 Employés du service civil, C.A. (M. pour doc.), 1506.
 Cable télégraphique, St. Juan de Fuca (M. pour doc.),
 1507.
 Ecoles des sauvages, C.A. (M. pour doc.), 1507.
 Réserves des Sauvages, C.A. (M. pour doc.), 1507.
 Cens électoral (en comité), 1654, 1787, 1788, 1792,
 1963, 2092, 2093.
 SUBSIDÉS: Concours, 3051, 3476.
 Immigration chinoise (discours sur résol.), 3108 à 3118.
 (En comité), 3120, (sur B. en comité), 3146, 3147.
 Interprète chinois (sur résol.) (en comité), 3120, 3121.
 Pêcheries sur le littoral de la C.A. (Interpell.), 3170.

BAKER, M. G. B., (Missisquoi.)

Cour Supérieure—Québec (sur résol.), 3480.

BEATY, M. J., jun., (Toronto-Ouest.)

Prolongation de délai; pétitions relatives aux bills
 privés, (M.) 41.
 Répartition des biens des faillis (B. 32), 118 (1re lect.)
 118.
 Libération de ceux qui ont failli dans le passé (B. 34),
 118. (1re lect.) 118.
 Cour Suprême, 164.
 Preuve dans les procès au criminel, 194.
 Service civil, 284, 286.
 Chemin de fer d'Amberst et le P.I. du P.-E., 366.
 Subsidés, 949.
 Prohibition des liqueurs spiritueuses (résol.), 1091.
 (Disc.) 1091, (B. 125) 1115. (1re lect.) 1115.
 Cens électoral (en comité), 1947, 1948, 1950, 1951, 1952,
 1953, 1954, 1958, 2211.
 Acte d'assurance refondu, 2517, 2522.

BÉCHARD, M. F., (Iberville.)

Inondation sur le Richelieu (Interpell.), 635.
 Le budget, de 774 à 777.
 Traduction des *Débats*, 782.
 Maladies contagieuses des animaux, 1122.

BELLEAU, M. I. N., (Lévis).

Arbitres officiels (Interpell.), 93.
 Bâtiment des immigrants à Lévis (Interpell.), 93.
 Cour suprême, 176.

BENSON, M. W. T., (Grenville-Sud).

Question de privilège; article du *Globe*, 50.
 Voies et moyens, 894.

BERGERON, M. J. G. H., (Beauharnois).

Amendements à l'acte refondu des chemins de fer 1879
 (B. 35) 118. (1re lect.) 118.
 Droits sur le blé et la farine (Interpell.), 155.
 Exposition d'Anvers (M. pour doc.), 319.
 Commissaires des licences (M. pour doc.), 321, 322.
 Agent du Canada à Paris (M. pour doc.), 974 (disc.),
 974, 982.
 Question de privilège, 1747.
 Procès au Nord-Ouest, 3546.
 Subsidés, 3555.

BERGIN, M. D., (Cornwall et Stormont).

Emploi des enfants, etc, dans les fabriques, (B.) 30,
 (1re lect.), 30. Ordre du jour retiré, 379.
 Correspondance au sujet du "British Medical Act" (M.
 pour doc.), 34.
 Pont de chemin de fer et tunnel de la rivière Sainte-
 Claire (B. 8), 42. (1re lect.), 42. (2e) 59. (3e) 256.
 Compagnie du chemin de fer du sud du Canada, (B. 9),
 42. (1re lect.), 42, (2e), 59, (3e), 294.
 Associations de carabiniers du Canada (M. pour doc.), 47.
 Rapport des fabriques (Rép.), 221.
 Manufactures (B. 85), 380. (1re lect.), 380. (Impres-
 sions), 635. M. pour 2e lect. et discours, 916. Débat
 ajourné, 930.
 •Inspection des fabriques, 635, 636.
 "British Medical Acts," 986.
 Acte de tempérance (sur), 987, 990, 991.
 Cens électoral (en comité), 1496, 2091, 2092, 2164, 2284,
 2285, 2312.
 Subsidés, 2905, 2911, 3001, 3002.

BILLY, M. L. A., (Rimouski).

Faillite (B. 32) 106. (1re lect.) 106.

BLAKE, l'honorable M. E., (Durham-Ouest).

Adresse, 8.
 Bill relatif aux fabriques (Interpell.), 30.
Débats, 33, 35, 37.
 Refonte des statuts, 33.
 Avances aux provinces, 33, 107, 1117.
 Chemin du Pacifique—Hypothèque du gouvernement
 (Interpell.) 38.
 Le récent emprunt, 38.
 Volontaires de 1837 et 1838, 39.
 Droits de douanes perçus dans Algoma, 41.
 Charge de ministre des chemins de fer (Interpell.), 42.
 Charge de bibliothécaire du parlement (Interpell.), 42.
 Résignation du juge en chef Meredith, 45, 46.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

- Haut-Commissaire du Canada (M. pour doc.), 46.
 Chemin de fer du Pacifique.—Remises faites aux fabricants canadiens (M. pour doc.), 46.
 Ligne du chemin de fer du Pacifique (M. pour doc.), 46.
 Immigration au Nord-Ouest (M. pour doc.), 46.
 Capital-actions du chemin du Pacifique (M. pour doc.), 47.
 Avances faites aux gouvernements locaux (M. pour doc.), 47.
 Tracé du Pacifique (M. pour doc.), 47.
 Comité sur les faillites, 49.
 Rapport du département de l'intérieur, 51.
 Confort des députés, 52.
 Désaveu d'actes provinciaux (M. pour doc.), 54.
 Dragueurs, remorqueurs et bacs, 55.
 Revenus du département de l'intérieur (M. pour doc.), 56.
 Saisies pratiquées dans les ports d'entrée durant le dernier exercice (M. pour doc.), 58.
 Paiement de subventions aux chemins de fer autres que le Pacifique (M. pour doc.), 58.
 Enquête sur les industries du Canada (M. pour doc.), 58.
 Fonds de retraite (M. pour doc.), 58.
 Coupe de bois sur les réserves des Sauvages, 59.
 Rapports et comités permanents (Interpell.), 59, 70.
 Agent du gouvernement et d'une compagnie de terres (Interpell.), 59.
 Chemin du Pacifique (Interpell.), 60.
 Combustible des colons du Nord-Ouest (M. pour doc.), 64.
 Lots maritimes de l'Île du Prince-Edouard (M. pour doc.), 64.
 Recettes du chemin du Pacifique (M. pour doc.), 64.
 Agence des Sauvages du district de Manitoba, 65.
 Convois de voyageurs sur le Pacifique (M. pour doc.), 70.
 Demandes d'extradition (M. pour doc.), 70.
 Rampes et courbes sur ligne temporaire du Pacifique (M. pour doc.), 70.
 Compte entre le Pacifique et le gouvernement au sujet des ventes d'emplacements de ville (M. pour doc.), 70.
 Orateur suppléant et président des Comités, 71. (Amendement), 75, 76, 77, 183.
 Rémunération aux commissaires du recensement au Nord-Ouest, 78.
 Intercolonial—Dépenses et recettes (Interpell.), 80.
 Edifices publics à St. Thomas, 85.
 Inspection des banques, 88.
 Chauffage des édifices publics (coût) (M. pour doc.), 94.
 La petite épargne (M. pour doc.), 95.
 Vois des malles dans le Manitoba et le Nord-Ouest (M. pour doc.), 96.
 Les compagnies de colonisation (M. pour doc.), 96.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

- Chemins de fer autres que ceux du Manitoba et du Nord-Ouest (M. pour doc.), 96.
 Concession de terres aux chemins de fer autres que le Pacifique (M. pour doc.), 97, 100, 102.
 Affaire D. J. Hughes, 103.
 Encouragement pour la fabrication de fer (M. pour doc.), 105.
 Chemin du Pacifique (M. pour doc.), 105.
 Message de Son Excellence au sujet de la Faillite, 106, 107.
 Voituriers par terre, 107, 265.
 Chevalets et ponts en bois sur le Pacifique, 112.
 Rapports demandés, 118, 1014.
 Profits et dépenses de l'Intercolonial (Interpell.), 119.
 Chemin du Pacifique—Section B, 129. Travaux sur la rivière Fraser, 213.
 Commissaires et énumérateurs de recensement, 131, 132.
 Acte refondu des assurances, 132, 133.
 Cour maritime d'Ontario, 136, 225.
 Commandant Boulton, 144.
 Blé et farine, exportations et importations, 145.
 Ligne de steamers "Beaver" et l'Intercolonial (M. pour doc.), 151.
 Canal de la vallée de la Trent (M. pour doc.), 151, 152.
 Chemin du Pacifique—Tête de ligne de l'ouest (M. pour doc.), 152.
 Chemin du Pacifique—La "North American Contracting Company" (M. pour doc.), 152.
 Chemin d'Oxford et New Glasgow (N.-E.) (M. pour doc.), 152, 153.
 Dépenses du Pacifique (M. pour doc.), 154.
 Extradition (M. pour doc.), 154.
 Impressions, 156.
 Ouvertures faites dans la glace, 158.
 Cour Suprême, 164, 166.
 Licences pour la vente des liqueurs, 177, 178.
 Sur question de privilège, 178.
 Recensement dans le Nord-Ouest, 179, 180, 181, 182, 183, 223.
 Chemin du Pacifique—Progrès (Interpell.), 196. Travaux près de Lytton, C. A. (M. pour doc.), 236.
 Chemin de fer de Montréal à l'océan, 207, 208.
 Chemin de fer Intercolonial (M. pour doc.), 211.
 Service postal océanique (M. pour doc.), 213.
 Chemin du Pacifique—Rapport de M. VanHorne (M. pour doc.), 217.
 Haut Commissaire Canadien (M. pour doc.), 219.
 Elections depuis 1878 (M. pour doc.) 219.
 Compagnie de navigation de Halifax (M. pour doc.), 220.
 Affaires de la session (Interpell.), 220.
 Quais, etc., dans les eaux navigables, 226.
 Traité entre les États-Unis et l'Espagne, 231.
 Chemin du Pacifique—Coût de construction (M. pour doc.), 236, 239.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Commission sur l'immigration chinoise (Interpell.), 246.
 Chemin de fer du Sud du Canada, 256.
 Cour Suprême, en ce qui concerne la province de Québec, 257.
 Passages d'eau internationaux, 266, 267, 268.
 Brevets d'invention, 281.
 Service civil, 283, 284, 285, 287, 294, 295.
 Ligne directe (Interpell.), 302.
 Pacifique—Quai et hangar à Port Moody (M. pour doc.), 309, 310.
 Troubles parmi les sauvages de Motlakatla, 319.
 Exposition d'Anvers, 321.
 Commissaires des licences, 321.
 Chemin de fer d'Amherst et de l'I. du P.-E., 366.
 Subvention au Pacifique (Interpell.), 367.
 Intérêts sur emprunts du Pacifique (Interpell.), 367.
 Réserve en or du gouvernement, 372, 373.
 Bill relatif aux fabriques, (sur ordre du jour retiré), 379.
 Lieut.-gouverneur du N. B. (Interpell.), 380.
 Pacifique—Plans et profils amendés (Interpell.), 380.
 Banque d'Echange; avances du gouvernement, 391, 393.
 Perception non autorisée des droits (Interpell.), 447.
 Chemin de Winnipeg et de Prince Albert, 449.
 Intercolonial—Recettes et dépenses d'exploitation (Interpell.), 449.
 Acte des licences—constitutionnalité (Interpell.), 450.
 Pacifique—Progrès, février (Interpell.), 450.
 Tempérance, 470.
 Cour de réclamations, 472.
 Chemin de Dundas et Waterloo, 472.
 Exposition des colonies et des Indes, 473.
 Mesures du gouvernement les jeudis, 473, 476. (les mercredis), 1013.
 Rapports (Interpell.), 476.
 Rapports sur les fabriques (Interpell.), 477, 501.
 Homesteads dans la zone du chemin de fer (Interpell.), 501, 593.
 Pacifique—Etats (sur M.), 505.
 Emprunt de 5 pour 100, 511, 513.
 Preuve dans les causes au criminel, 527.
 Rapports incomplets (sur), 528.
 Immigration chinoise (Interpell.), 529.
 Chemin sur la réserve des Sauvages à Fort Williams (M. pour doc.), 557.
 Actionnaires du Pacifique (M. pour doc.), 557.
 Projet d'immigration (M. pour doc.), 558.
 Acte des licences de 1883 (M. pour doc.), 558.
 Commission chinoise (Interpell.), 594.
 Question des limites (Interpell.), 594.
 Contingent militaire canadien pour le Soudan (Interpell.), 595.
 Zone du Pacifique (Interpell.), 595.
 Rapport sur les manufactures (sur), 623.
 Inspection des fabriques (sur), 636.
 Cens électoral, (sur M. pour 1re lect.), 659, 660.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Trésorerie, 660, 661, 1739, 1740.
 Question chinoise (Interpell.), 662.
 Pacifique—Rampes et courbes (Interpell.), 662, 728.
 “ Section du gouvernement, C. A. (Interpell.), 662.
 Bref pour Lévis (Interpell.), 663, 693, 694.
 Débat sur le budget (à propos du), 694.
 Révoite des Métis à Prince-Albert (Interpell.), 726, 749.
 Pacifique—Rampes, tangentes et courbes (Interpell.), 728.
 Pacifique—Embranchements (Interpell.), 728. Tangentes et courbes, (Interpell.), 780.
 Pacifique—Avalanches (Interpell.), 728.
 Pacifique—Modifications des arrangements (Interpell.), 728.
 Juge Clarko, 732, 733.
 Dossier Eugène Gosselin, 739.
 Billets de chemin de fer, 741, 742.
 Bureau de poste de Charlnoch (M. pour doc.), 742.
 Pâques—Vacances (Interpell.), 748.
 Bill de tempérance, 748, 749.
 Changements de tarif (Interpell.), 749.
 Demande de documents (Interpell.), 749, 782, 939, 1186, 1223, 1263, 1678, 2475, 2766.
 Intercolonial—Recettes et dépenses (Interpell.), 780.
 Frais d'équipement (Interpell.), 856, 933.
 Pacifique—Subvention en terres (Interpell.), 780.
 Troubles du Nord-Ouest (Interpell.), 780, 781, 782, 821.
 Propositions du Pacifique (Interpell.), 782.
 Voies et moyens, 809, 810, 811, 812, 813, 822, 824, 826, 831, 839, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 899, 900, 901, 902, 3330, 3396, 3397, 3398, 3425.
 Révisions des statuts. Rapport des commissaires, 815.
 Subventions en terres aux compagnies du Nord-Ouest, 820.
 Troubles du Nord-Ouest, 792, 829, 830, 851, 852, 853, 855, 879, 880, 881, 902, 905, 906, 915, 931, 933, 1115, 1539, 1633, 2107, 2129, 2250, 2315, 2583.
 Question de privilège, 853.
 Pacifique—Recettes et dépenses (Interpell.), 857.
 Compagnie agricole de la vallée du lac Qu'Appelle (Interpell.), 857.
 Grand-Tronc—Trains des malles, 859.
 Caisses d'épargne des bureaux de poste, 863.
 Canal de la vallée de la Trent (M. pour doc.), 864.
 Vapeur “Sir James Douglass,” 873.
 Poids et mesures, 873, 875, 877, 878, 879, 1745.
 Inspection du gaz, 879.
 Grand-Tronc, 903, 904.
 Législature de Manitoba. Session de 1884 (Interpell.), 905.
 Pacifique—Parties planes, rampes, etc. (Interpell.), 932.
 Droits sur le matériel roulant (Interpell.), 933.
 Matières explosives, 937.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Travaux établis en eaux navigables, 938.
 Affaires du gouvernement (Interpell.), 939 (sur M.), 1397, 1398.
 Subsidés, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 950, 951, 953, 960, 963, 964, 965, 971, 1020, 1034, 1035, 1038, 1040, 1041, 1042, 1043, 1074, 1077, 1078, 1080, 1081, 1082, 1085, 1086, (Nord-Ouest, 1365, 1366.) 2646, 2893, 2924, 2925, 2926, 2927, 2929, 2930, 2931, 3031, 3032, 3033, 3037, 3038, 3039, 3040, 3401, 3402, 3403, 3404, 3411, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564.
 Acte de tempérance (sur), 999, 1002, 1003, 1004, 1005, 1008, 1108, 1111, 1112, 2735, 2739, 2742, 2745, 2747.
 Lettres patentes à Prince-Albert (Interpell.), 1012.
 Maladies contagieuses des animaux, 1117, 1118, 2480.
 Cens électoral, 1148, 1232, 1236. (En comité), 1450, 1451, 1512, 1514, 1515, 1516, 1518, 1520, 1521, 1522, 1551, 1552, 1553, 1554, 1576, 1577, 1578, 1579, 1631, 1632, 1659, 1782, 2165, 2171, 2172, 2182, 2184, 2219, 2220, 2221, 2222, 2224, 2241, 2242, 2244, 2253, 2256, 2258, 2259, 2260, 2312, 2313, 2393, 2394, 2395, 2400, 2428, 2429, 2477, 2478, 2849. (Sur amend. Weldon) 3155.
 Service civil, 1150, 1151, 1152, 1853, 1154, 1155, 1156, 1157, 1158, 1159, 1165, 1167, 1168, 1169, 1170, 1171, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1178, 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1342, 1345, 1354, 1895, 2479.
 Dignes à Lakefield (Interpell.), 1185.
 Bureau de poste de Glamis (Interpell.), 1185.
 Absence du ministre de l'intérieur (Interpell.), 1186.
 Pacifique, tracé du, (Interpell.), 1187.
 Compagnie du Richelieu, 1268, 1409, 1411, 1414.
 Réserve des sauvages à Victoria, C.A. (Interpell.), 1268.
 Procédures sommaires devant les juges de paix (Interpell.), 1268.
 Canaux sur l'Ottawa, 1283.
 Navigation dans les eaux canadiennes, 1339, 2482.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1340, 2482.
 Répartition des biens des insolubles, 1341.
 Instructions du général Middleton (Interpell.), 1367.
 Territoires—Réformes judiciaires (Interpell.), 1367.
 Inspection générale, 1364, 1372, 1373, 2636, 2637.
 Société de prévoyance et de prêt de Hamilton, 1414.
 Sauvages de Fort William (M. pour doc.), 1506.
 Agent de la Cie d'Edmonton et de la Saskatchewan (M. pour doc.), 1507.
 Destitution de J. E. Starr (M. pour doc.), 1507.
 Actionnaires primitifs du chem. de f. Ontario et Québec (M. pour doc.), 1507.
 Sommes payées à la ligne Allan (M. pour doc.), 1507.
 Causes contre Saunders et Wood (M. pour doc.), 1507.
 Terres réservées aux chem. de f. C.A. (M. pour doc.), 1507.
 Pacifique—Rapports (Interpell.), 1632.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Droits sur les chiffons de laine (Interpell.) 1634.
 Evacuation de Carlton (Interpell.) 1634.
 Réclamations des colons—St-Albert (Interpell.), 1634.
 Lots des Métis sur la Saskatchewan (Interpell.), 1634.
 Etablissement des Métis (Interpell.) 1634.
 Réserves et homesteads des sauvages (Interpell.), 1634.
 Métis des Territoires—Règlement de réclamations (Interpell.), 1634.
 Séance de la commission des Métis (Interpell.), 1635.
 Equipement des militaires (Interpell.), 1635.
 Colons et Métis de St-Albert—Réclamations, 1714.
 Bibliothèque du parlement (sur rés.) 1728, 1729. (En comité) 1736, 1737, 1738, 1739, 2850, 2851.
 Banque Commerciale de la N. E., 1741.
 Pacifique (Interpell.), 1747, 1989.
 Troubles du N. O. (Interpell.) 1747.
 Compagnie de colonisation (Interpell.), 1747.
 Ligne directe (Interpell.), 1747.
 Question de privilège (sur), 1748, 1749.
 Résolutions du Pacifique et le *Mail* (Interpell.), 1782.
 Métis mineurs du Manitoba (Interpell.), 1813, 1814.
 Bottes aux volontaires de Toronto (Interpell.), 1814.
 Pacifique—service postal (Interpell.), 1815.
 “ changement d'arrangements avec le gouv. (Interpell.), 1815.
 Troubles du N.-O. Correspond. avec le gouv. impérial. (Interpell.), 1815.
 Cens électoral ; Pétitions (sur), 1966, 1967, 1968, 1969, 2103, 2104, 2105, 2106, 2401.
 Réclamations des Métis (Interpell.), 1990.
 Pacifique—Section du gouv (Interpell.), 1990.
 “ Résolutions (Interpell.), 1990.
 “ Usage du chemin de la Rive Nord (Interp.), 1990.
 Emploi de Louis Schmidt et autres (Interpell.), 1991.
 Documents relatifs au Nord-Ouest (Interpell.), 1991.
 Terres fédérales (Interpell.), 1991.
 Pacifique. Paiement des intérêts (Interpell.), 2030.
 Explication personnelle (sur), 2030, 2031.
 Zone de 40 milles, C. A. (Interpell.), 2059.
 Pacifique. Correspondance avec le gouvernement (Interpell.), 2106, 2319.
 Intercolonial. Recettes et frais d'exploitation (Interp.), 2106.
 Terres fédérales. Lot de Gabriel Dumont (Interpell.), 2107.
 Pacifique. Remises à locomotives du gouvernement (Interpell.), 2107.
 Débats, 2249.
 Employés du service civil (Interpell.), 2250.
 Cens électoral fédéral et provincial (Interpell.), 2250.
 Titres de concession. Accusations de fraude (Interp.), 2251.
 Agents du gouv. au N.-O. (Interpell.), 2251.
 Compagnies de colonisation (Interpell.), 2251.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Remise à locomotives au Manitoba (Interpell.), 2251.
 Subsidés. Troubles du N.-O., 2316, 2318, 2319.
 Intercolonial. Embranch. de Chatham. Vente de billets (Interpell.), 2319.
 Pacifique. Tracé (Interpell.) 2320. Courbes, tangentes et pentes (Interpell.) 2320.
 Pacifique. Raccordement avec Québec (Interpell.) 2320.
 Chemin du Cap-Breton (Interpell.) 2320.
 Ranche de Ste-Claire (Interpell.) 2321.
 Terres fédérales dans la C. A. (Interpell.), 2321.
 Compagnies de colonisation (Interpell.), 2322.
 Loi Scott. Pétitions, 2402.
 Mort de M. Benson (remarques), 2439.
 Arpentages et réclamations du N.-O. (Interpell.) 2439, 2440.
 Pêche au saumon dans le havre de Bathurst (Interpell.), 2441.
 Police à cheval du Nord-Ouest (Interpell.), 2441.
 Banque de la Colombie Anglaise, 2479.
 Preuve des documents officiels, 2481.
 Acte des licences, 2485. (En comité), 2858.
 Police à cheval du Nord-Ouest (sur résol.) 2486, 2496, 2499, 2500, 2501, 2502, 2505, 2507, 2508, 2513.
 Inspection du gaz, 2503, 2523.
 Acte d'assurance refondu, 2522, 2523, 2621.
 Conserves alimentaires, 2523, 2620, 2621, 2622, 2624, 2625, 2626.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concessions de terres, 2524, 2525, 2528, 2545, 2568, 2569, 2574, 2575, 2576, 2580, 2583, 2584, 2599, 2600, 2601, 2602, 2619.
 Emprunt du gouvernement, 2546, 2547, 2548, 2549, 2611, 2612.
 Falsification des aliments, 2551, 2552, 2553, 2554, 2556, 2627, 2841.
 Mesurage du bois, 2560, 2561.
 Engrais agricoles, 2565, 2566.
 Revenu de l'intérieur. Acte refondu, 2612, 2613, 2614, 2615.
 Maître du havre de Halifax, 2620.
 Rémunération des analystes publics, 2628, 2629, 2630.
 Explication personnelle, 2628.
 Pacifique. Résolutions. (Discours) 2675 à 2688 et 2689 à 2708. (En comité) 2814, 2815, 2816, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957. (Sur 2e lect. du bill. En comité), 3128, 3129.
 Explication personnelle (Sur), 2709, 2710.
 Service postal par paquebots, 2842, 2843, 2845, 2847.
 Subsidés, concours, 2854, 3476, 3477, 3500, 3501, 3540.
 Police à cheval du Nord-Ouest (En comité), 2861, 2862. (Sur 2e et 3e lect.), 2913, 2914, 2915.
 Anniversaire de la Confédération (Interpell.), 2863.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Réclamations du Manitoba. Règlement (sur résol.), 2869, 2874 (En comité), 2916, 2917, 3018 (Sur B. en comité) 3144, 3145, 3146.
 Maintien de la paix (sur B. en comité), 2918.
 Terres à certains chemins de fer 2948, 2934, 2987, 2988.
 Subsidés pour dépenses au N.-O. (en comité), 2949, 2950.
 Les pêcheries, 2996. (Négociations), 3172.
 Conseil du N.-O., (en comité), 3024, 3027, 3028.
 Acte refondu du revenu de l'intérieur (sur B), 3030, 3541.
 Territoires du N.-O. Administration de la justice (en comité) 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061. (Sur 3e lect.) 3096, 2533, 3535.
 Acte refondu du revenu de l'intérieur (en comité), 3062, 3063, 3064.
 Subventions à certains chemins de fer (en comité), 3069, 3070, 3071, 3072, 3083, 3084, 3085, 3425, 3503, 3504, 3505, (amend.) 3508.
 Affaires de la Chambre, (interpell.), 3091.
 Volontaires protestants dans le 65e bataillon, 3094.
 Rapport officiel du N.-O. (interpell.), 3095.
 Inspection et mesurage du bois (en comité), 3141, 3142.
 Amendement à l'acte de milice, (sur 2e lect.), 3142. (En comité), 3143.
 Intercolonial. Recettes et dépenses (Interpell.), 3170.
 Lieutenant-colonel Williams (mort du), 3171.
 Troubles du Nord-Ouest, (discours), 3172 à 3191, 3191 à 3207.
 Question de privilège Girouard (sur), 3257.
 Relations commerciales avec les États-Unis (sur inter.), 3260.
 Explication personnelle, 3347. (Sur explication personnelle Mackintosh), 3349.
 Le traité de Washington, 3350.
 Affaires du gouvernement (Interpell.), 3395, 3476.
 Pacifique, (sur B.), 3396 (Interpell.), 3476.
 Troubles du Nord-Ouest (Interpell.), 3425.
 Vol des bons du gouvernement (Interpell.), 3475.
 Spiritueux retirés des entrepôts (Interpell.), 3475.
 Cour Supérieure—Québec, (sur résol.), 3479, 3480.
 Volontaires, reconnaissance des services des, (sur résol.), 3480.
 Territoires du N.-O. Représentation, 3510.
 Troubles au N.-O. (Interpell.), 3529, 3530, 3531, 3532.
 Mathew Roach? (Interpell.), 3532.
 Affaires de la Chambre, 3532.
 Juge additionnel à Manitoba. (Sur résol. en comité), 3541.
 Procès au Nord-Ouest, 3547, 3548.
 Chemins de fer, 3548, 3550, 3551.
 BLONDEAU, M. C. B., (Kamouraska).
 Clovis Caron (Interpell.), 304.
 Jules Gauvreau. (Interpell.), 304.
 Clovis Caron (M. pour doc.), 557.
 Pêche au marsouin (M. pour doc.), 557.
 Demandes de documents (Interpell.), 1448.

BLONDEAU, M. C. B.—Suite.

Subventions à certains chemins de fer. (En comité), 3071.

BOSSÉ, M. J. G., (Québec-Centre).

Voituriers par terre, 297.

Preuve dans les causes au criminel, 521.

Subventions à certains chemins de fer, 3384.

BOUBASSA, M. F., (St-Jean, Q.)

Miliciens de 1812 (M. pour doc.), 105.

BOUBBEAU, M. D. O., (Drummond et Arthabaska).

Tempérance (B. 99), 635. (1^{re} lect.) 635.

Acte de tempérance (sur), 1003, 1010, 1099, 1110, 1111.

BOWELL, l'honorable M. M., (Hastings-Nord).

Comité des *Débats* (M.) 29.

Tableaux du commerce et de la navigation, 1884, (Présent.) 29.

Marchandises importées pour la consommation, 31.

Abolition des droits sur les céréales, etc., 56.

Commandant Boulton, 145.

Blé et farine, exportations et importations, 145.

Remises de droits (Rép.), 146.

Rapports demandés (Rép.), 220, 1989.

Message transmettant estimations. (Présentation), 302.

Saisies au port de Winnipeg (Rép.) 307.

Estimateur des douanes à Summerside (Rép.), 367.

Mise à la retraite de J. B. Schurman (Rép.), 367.

Perception non autorisée des droits (Rép.), 448.

Port Mulgrave, N.-E., 468.

Rapports (Rép.) 477.

Remboursement au comté de Simcoe, 613, 614.

Produits canadiens, exportations (Rép.), 635.

Fabrique de coton Sainte-Croix. Droits de douanes, (Rép.), 663.

Droits d'auteur, 747.

Sucre de betterave. Importations (Rép.), 780.

Voies et moyens, 809, 810, 811, 812, 813, 821, 822, 824, 825, 826, 828, 831, 838, 839, 840, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 882, 883, 884, 885, 886, 888, 890, 891, 892, 893, 894, 897, 898, 899, 900, 901, (Nord-Ouest 2618.) 2646, 3312, 3313, 3315, 3319, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3351, 3396, 3397, 3398, 3425, 3426, 3577.

Troubles du Nord-Ouest, 852, 2315.

Acquittement de navire (Rép.), 905.

N. N. Ross (Rép.), 905.

Pacifique—droits sur le matériel roulant (Rép.), 933.

Police de la douane, N.-E. (Rép.), 933.

Subsides, 941, 942, 946, 947, 949, 961, 962, 967, 969, 970, 971, 972, 974, 1022, 1023, 1024, 1025, 1028, 1029, 1034, 1041, 1074, 2888, 2890, 2891, 2893, 2898, 2899, 2911, 2912, 2924, 2932, 2946, 2997, 2998, 3012, 3030, 3031, 3032, 3033, 3036, 3037, 3048, 3051, 3138, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3346, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3414, 3415, 3424, 3452, 3462, 3490, 3493, 3495, 3496, 3513, 3515, 3516, 3526,

BOWELL, l'honorable M. M.—Suite.

3554, 3555, 3556, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3564.

Dette publique du Canada (Rép.), 974.

Acte de tempérance (sur), 1002, 1004

Service Civil, 1161, 1169, 1170, 1171, 1173, 1174, 1175, 1179, 1181, 1182, 1360.

Emprunts du gouv. aux banques (Rép.) 1366.

Avances au Pacifique (Rép.) 1366.

Inspection générale, 1376.

Brousseau et Lisabelle (Rép.) 1449, 1450.

Saisies par les officiers de douane de Montréal (Rép.), 1450.

Cens électoral (en comité), 1494, 1499, 1505, 1530, 1542, 1543, 1544, 1545, 1548, 1556, 1560, 1563, 1564, 1565, 1566, 1567, 1568, 1603, 1616, 1617, 1632, 1664, 1669, 1672, 1673, 1675, 1676, 1687, 1688, 1775, 1786, 1788, 1829, 1871, 1943, 1971, 1986, 1987, 1988, 1996, 2002, 2071, 2072, 2092, 2099, 2101, 2131, 2139, 2142, 2164, 2170, 2201, 2213, 2262, 2270, 2288, 2426, 2430, 2443.

Grand Tronc. Importation de lisses (Rép.), 1633.

Dette publique (Rép.), 1633.

Droits sur les chiffons de laine, (Rép.), 1634.

Banque Commerciale de la N.-E., 1741, 1746.

Poids et mesures, 1742, 1743.

Chemin du Pacifique (Rép.), 1747.

Recettes et dépenses (Rép.), 1747.

Mise à la retraite de J. W. Peachy (Rép.), 1814.

Emprunts par le gouvernement (Rep.), 1815, 1989.

Fonctionnaires canadiens-français au département des douanes (Rép.), 1930, 2252.

Pacifique. Paiement des intérêts, (Rép.), 2030.

Cens électoral. Pétitions, 2103.

Importations d'articles fabriqués dans les prisons (Rép.), 2249.

Employés du service civil (Rép.), 2250.

Message de Son Excellence. Subsides. Troubles du N.-O. (Présentation), 2315.

Question de privilège (sur), 2321.

Conserves alimentaires, (B. 142) 2426, (1^{re} lect.) 2426, (2e) 2523, (3e) 2857.

Sophistication des aliments, (B. 143), 2438, (1^{re} lect.) 2438, (2e) 2551, (3e) 2842.

Emprunts pour le service public (Résol.), 2474.

Police à cheval, 2513.

Acte d'assurance refondu, 2514, 2517, 2518, 2520, 2522, 2523.

Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2537, 2542, 2545.

Emprunt du gouvernement (Résol.), 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2610, 2611, 2612.

Dette publique du Canada (Rép.), 2549.

Billets du gouvernement (Rép.), 2549.

Dette flottante (Rép.), 2549.

Emprunts du gouvernement (Rép.), 2550.

Dépôts à la caisse d'épargne des postes (Rép.), 2550.

BOWELL, l'honorable M. M.—Suite.

- L'emprunt à 5 pour 100 (Rép.), 2550.
 Chemin de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2578, 2596.
 Emprunt du gouvernement, (B. 145.), 2612, (1re, 2e et 3e lect.), 2612.
 Prêts temporaires au gouvernement (Rép.), 2616.
 Revenu de l'accise (Rép.), 2617.
 Acte d'assurance refondu (Amend.), 2619.
 Explication personnelle (sur), 2628.
 Rémunération des analystes, 2631, 2632, 2634.
 Commissaires du havres de Trois-Rivières, 2642.
 Subside de \$1,700,000 pour dépenses T. N. O. (B. 149), 2646, (1re lect.), 2646, (2e) 2949, (3e) 2988.
 Prime aux pêcheurs (Rép.), 2841.
 Avances aux commissaires du havre des Trois-Rivières, (B. 150.) 2842, (1re lec.), 2842, (2e) 3029, (3e) 3051.
 Subsides—concours, 2854, 2855, 3052, 3476, 3477, 3479, 3500, 3539, 3540, 3577.
 Assurance (sur B.), 2859. (En comité), 2859, 2860.
 Omission à l'ordre du jour (Rép.), 2865.
 Réclamations du Manitoba. Règlement. (Résol.), 2865, 2866, 2867, 2877. (En comité), 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2916, 2917, 3018, 3019.
 Message de S. E. Estimations supplémentaires. (Présent.), 2613.
 Rapports des caisses d'épargnes (Rép.), 2948.
 Subventions au Manitoba (Résol.), 2983.
 Subside annuel au Manitoba, augmentation de (B. 155), 3020 (1re lect.), 3020, (2e) 3143. (3e) 3172.
 Relations commerciales—Terreneuve et la Confédération (Rép.), 3139.
 Réclamations du Manitoba. Règlements (sur B.) En comité), 3144.
 Question de privilège Girouard (sur), 3257.
 Question de privilège White (sur), 3259.
 Relations commerciales avec les États-Unis (Rép.), 3260.
 Le traité de Washington (Rép.), 3350, 3351.
 Amendement aux lois concernant les douanes et l'accise (B. 157), 3351 (1re lect.), 3351, (2e et 3e) 3540.
 Machines entreposées en usage (Rép.), 3424.
 Vol des bons du gouvernement (Rép.) 3475.
 Spiritueux retirés des entrepôts (Rép.) 3475.
 Message de S. E. Nouvelles estimations supplémentaires (Présent.) 3528.
 Message de S. E. Gratification au général Middleton (Présent.) 3576.
 Subsides (B. 163) 3577, 1re, 2e, et 3e lect 3577.

BRYSON, M. J., (Pontiac.)

Canaux sur l'Ottawa, 1272.

BURNS, M. K. F., (Gloucester.)

- Le budget, de 623 à 627.
 Tempérance, 1099.
 Cens électoral (en comité), 1881.

BURFEE, M. C., (Sunbury.)

- Relations commerciales avec les pays étrangers (Interpell.), 81.
 Recettes du bureau de poste de Saint-Stephen, N.-B. (M pour doc.), 105.
 Relations commerciales avec la Jamaïque (Interpell.), 450.
 Canada et Jamaïque (M. pour doc.), 529.
 Réciprocité avec les États-Unis, 1054, 1059.
 Tempérance, 1100.
 Constitutionnalité de l'Acte de tempérance (M. pour doc.) 1507.
 Cens électoral (en comité) 1568, 1588, 1882, 2034, 2035, 2063, 2068, 2078, 2080, 2131, 2133, 2135, 2136, 2138, 2152, 2158, 2199, 2200, 2332, 2333; (sur amend. Weldon) 3155; (amend.), 3160.
 Subventions à certains chemins de fer (en comité), 3081, 3507.
 Territoires du N.-O. Administration de la justice (3e lect.), 3535.

CAMERON, M. D. M., (Middlesex-Ouest.)

- Banques particulières et courtiers (interpell.) 53
 Sociétés de bienfaisance (Interpell.), 53.
 Abolition des droits sur les céréales, etc. (M. pour doc.), 56.
 Importations et exportations de blé (M. pour doc.), 58.
 Facilités pour les agriculteurs dans les affaires de banque, 125.
 H. J. Morgan (M. pour doc.), 154.
 Officiers de compagnies de chemins de fer (M. pour doc.), 327.
 Batteries A, B, et C et écoles d'infanterie et de cavalerie (M. pour doc.), 327.
 Pêcheries du N.-O., 736.
 Voies et moyens, 849, 850.
 Grand Tronc—trains des malles (M. pour doc.) 857, 859.
 Subsides, 1027, 1028, 1030, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3413, 3414, 3495, 3496, 3528, 3558.
 Service civil, 1161, 1165, 1166, 1167, 1168, 1171, 1172, 1175, 1176, 1177, 1181, 1352.
 Cens électoral, 1436, (en comité) 1504, 1559, 1560, 1768, 1770, 1773, 1775, 1776, 1965, 1966, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 2046, 2071, 2075, 2078, 2079, 2139, 2141, 2150, 2152, 2155, 2163, 2164, 2181, 2229, 2231, 2275, 2276, 2343, 2355, 2366, 2370, 2372, 2477, 2478, (amend.) 3163.

CAMERON, M. Hector, (Victoria-Nord, O.)

- Chemin de fer de Winnipeg et de Prince-Albert (B. 81) 366. (1ère lect.) 366, (2e) 449, 593, (3e) 1236.
 Preuve dans les causes au criminel, 520, 522.
 Bill de tempérance, 749, 988, 989, 996, 1002, 1003, 1004, 1005, 1008, 1009, 2734, 2740, 2742, 2746, 2747, 2748, 2751, 2763.

CAMERON, M. Hector.—Suite.

Grand Tronc—train des malles, 858, 859.
 Agent du Canada à Paris, 978.
 Affaires du gouvernement les mercredis, 1013.
 Canaux sur l'Ottawa, 1276.
 Inspection générale, 1372, 1374, 1376, 1377.
 Compagnie de drainage, 1449.
 Cens électoral (en comité) 1456, 1460, 1487, 1498, 1499,
 1542, 1562, 2029, 2260, 2261, 2311, 2314.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—concession de terres,
 2577, 2579, 2580.
 Pacifique—résolutions (en comité), 2835, 2836, 2838.

CAMERON, M. HUGH, (Inverness.)

McIsaac's Pond, Inverness (Interpell.), 37.
 " " " (M. pour doc.) 63.
 Lignes télégraphiques du Cap-Breton (Interpell.), 81.
 Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, 83.
 Chemin de fer de Prolongement Est, N.-E. (Interpell.),
 155, (M. pour doc.) 327.
 Port Mulgrave, N.-E., 466, 467.
 Ile du C.-B., réclamations de l', (M. pour doc.) 686,
 (discours) 636.
 Subsidés, 949, 3488.
 Réciprocité avec les E.-U., 1065.
 Tempérance, 1109.
 Cens électoral (en comité) 1482, 1698, 1699, 1909, 1912,
 1942, 2156, 2290, 2352, 2353, 2359, 2364, 2477.

CAMERON, M. M. C., (Huron-Ouest.)

Preuve dans les procès au criminel (B. 6) 30, (1^e lect.)
 30, (2^e) 183, 196, 519, 520, 528, (3^e) 646.
 Permis de coupe de bois, 31.
 Amendements aux lois concernant les élections parle-
 mentaires (B. 14), 42, (1^{ère} lect.) 42.
 Acte des licences de 1883 (M. pour doc.), 47.
 Fonctionnaires nommés par le gouvernement en vertu
 de l'acte des licences de 1883, etc. (M. pour doc.) 47.
 Chevalets en bois et ponts sur le Pacifique, 113.
 Cour maritime d'Ontario, 136, 137.
 Représentation des Territoires dans la Chambre (B. 45)
 154, (1^{ère} lect.) 154, (Ordre du jour pour 2^e lect.
 retiré, 380. Discours, 513 à 519.
 Aide à la ville d'Emerson, Manitoba (Interpell.), 155.
 Subside au Manitoba (Interpell.), 197.
 Squatters dans le township 3 (M. pour doc.), 241.
 Passages d'eau internationaux, 265.
 Représentation des Territoires (M. pour doc.), 306.
 Présentation des rapports (retard) 448.
 Réclamations d'Emerson (M. pour doc.), 469.
 Terrains réclamés par Bell et Kavanagh (M. pour doc.),
 502.
 Voies et moyens, 847.
 Subsidés, 946, 959, 964, 966, 967, 972, 973, 2898, 2889,
 2890, 3014, 3015, 3016, 3422, 3423, 3424, 3442, 3446,
 3455, 3460.
 Acte des licences (Résol.), 974, 1268, 1234, 1341. (Sur
 bill) 2483.

CAMERON, M. M. C.—Suite.

Acte de tempérance (sur), 989, 998, 2745.
 Affaires du gouvernement les mercredis, 1013.
 Maladies contagieuses des animaux, 1119, 1125, 1126,
 1145, 1146, 1147, 1386, 1390.
 Cens électoral, 1193, (en comité) 1457, 1484, 1501, 1502,
 1503, 1536, 1537, 1540, 1541, 1543, 1544, 1548, 1560,
 1563, 1564, 1565, 1568, 1569, 1593, 1597, 1627, 1647,
 1651, 1659, 1660, 1662, 1762, 1942, 1994, 1998, 2000,
 2001, 2002, 2005, 2006, 2153, 2297, 2308, 2322, 2323,
 2324, 2356, 2357, 2358, 2362, 2364, 2365, 2367, 2381,
 2384, 2393, 2394, 2398, 2400, 2402, 2403, 2407, 2408,
 2409, 2410, 2413, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2432,
 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2442, 2443, 2444, 2445,
 2446, 2447, 2471, 2472, 2473. (Sur amend. Weldon),
 3157. (Amend.), 3164.
 Divorce Branford Cox (B. 138), 1538 (1^{re}) lect. 1538,
 (2^e) 1633, (3^e) 1793.
 Bibliothèque du parlement (sur résol.) 1735.
 Travaux de la Chambre (sur m.) 1815.
 Troubles du Nord-Ouest, 2123.
 Question de privilège (sur), 2321.
 Preuve des documents officiels, 2480, 2481.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres,
 2594, 2595, 2596, 2607.
 Vente ou établissement des terres du N.-O. (Interpell.),
 2616.
 Pacifique—Résolutions (discours), 2720 à 2733. (En
 comité), 2951, 2952.
 Maintien de la paix (sur B.) (en comité), 2918, 2919,
 2920.
 Procédures sommaires devant les magistrats, 2921. (En
 comité), 2922, 2923.
 Vente des liqueurs (en comité), 2988, 2989, 2990, 2991.
 (Sur 3^e lect.), 3053.
 Territoires du Nord-Ouest—Administration de la justice
 (en comité), 3056.
 Troubles du Nord-Ouest (discours), 3250 à 3257, 3260 à
 3272.
 Question de privilège Girouard (sur), 3257.
 Subsidés, concours, 3500, 3502.
 Territoires du Nord-Ouest, représentation, 3508.

CAMPBELL, M. C. J., (Victoria, N.-E.)

"Argyle Highlanders" (interpell.), 932.
 Phare de l'Ile aux Oiseaux (M. pour doc.), 1507.
 Volontaires licenciés (M. pour doc.), 1508.
 "Argyle Highlanders" (M. pour doc.), 1508.

CAMPBELL, M. R., (Renfrew-Sud.)

Cens électoral (en comité), 2463.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 3578.

CARLING, l'honorable M. J., (London.)

Port des lettres (Rép.), 34.
 Rapport du directeur général des Postes. (Présenta-
 tion), 80.

CARLING, l'honorable M. J.—*Suite.*

- Service de la malle sur le chemin de fer du Sud du Canada (Rép.), 126.
 Service civil, 283, 284, 285.
 Lettres franc de port (Rép.), 303.
 Port des lettres, réduction du (Rép.), 306.
 Diligences entre Fort-McLeod et Medicine-Hat (Rép.), 368.
 Malles entre Antigonish et Sherbrooke (Rép.), 596.
 Bureau de poste de Charlinch (Rép.), 742.
 Bureau de poste à "Les Fonds" (Rép.), 856.
 Grand-Tronc. Train des malles (Rép.), 859.
 Caisses d'épargnes des bureaux de poste, 862, 863.
 Subsides, 947, 948, 949, 3030, 3411, 3412, 3413, 3414, 3517.
 Sacs de la malle (Rép.), 1012.
 Bureau de poste de Glamis (Rép.), 1185.
 Malles entre Shiloh et Fergus (Rép.), 1268.
 Demandes de documents (Rép.), 1676.
 Charles Steele (Rép.), 1813.
 Pacifique—service postal (Rép.), 1815.
 Cens électoral (en comité), 2082.
 Directeur de poste de Brandon (Rép.), 2106.
 Dépôts; banques d'épargnes du gouv. (Rép.), 2441, 2646.
 Service postal par paquebots (Résol.), 2503, 2643, 2644, 2645, 2842, 2844, 2847, (B. 151) 2847, (1re lect.) 2848.
 Subsides—concours, 2854.

CARON, l'honorable M. J. P. R. A., (Québec, comté),

- Pension aux veuves (Rép.), 37.
 Rapport du département de la milice et de la défense, 1884, (présentation), 41.
 Rémunération aux commissaires du recensement au Nord-Ouest (résol.), 77, 78, 79.
 Chemin du Pacifique. De Port-Moody à Savona-Ferry (Rép.), 155.
 Chemin de Prolongement Est, N.E., (Rép.), 155.
 Colons des provinces maritimes (Rép.), 155.
 Gare à Elgin Station (Rép.), 155.
 Recensement du Nord-Ouest (Rép.), 156.
 Ouvertures faites dans la glace, 158.
 Feu John Martin (Rép.), 210.
 Changement de garnison (Rép.) 246.
 Poudrières du gouvernement au Fort Howe (Rép.), 258.
 Brevets d'invention, 279.
 Cour Suprême, N.B. (Rép.), 308.
 Magasin militaire à St-Jean, N.B. (Rép.) 636.
 Droits d'auteur, 746, 747.
 Troubles du N.O., 830, 851, 852, 854, 855, 856, 879, 880, 881, 915. (Explication), 1014, 1016, 1117, 1223, 1262. (Subsides), 1365, 1390, 1449, 1539, 1540, 1633, 1716, 1895, 1930, 2107, 2219, 2249, 2250, 2315, 2438, 2841.
 Législature du Manitoba, session de 1884 (Rép.), 905.
 Compagnies organisées à Manitoba et au N.O. (Rép.), 905.
 "Argyle Highlanders," (Rép.), 932.

CARON, l'honorable M. J. P. R. A.—*Suite.*

- Subsides, 943, 944, 960, 1041, 1042, 1043, 1365, 1366, 2316, 2317, 2318, 2983, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3516, 3517.
 Location des magasins militaires à Québec (Rép.), 1091.
 Gradués du collège de Kingston dans la milice (Rép.) 1091.
 Emploi des prisonniers (B. transféré aux ordres du gouvernement) (M.), 1115.
 Service civil, 1181.
 Volontaires au N.O.; liqueurs enivrantes, (Rép.), 1185.
 Lieutenant-colonel Ouimet (Rép.), 1223, 1262.
 Procédures sommaires devant les juges de paix (Rép.), 1268.
 Chemises pour les volontaires (Rép.), 1367.
 Instructions du général Middleton (Rép.), 1367.
 Equipement des militaires (Rép.), 1635.
 Emploi des prisonniers (sur B.), 1727.
 Troubles du N.O. (Rép.), 1747.
 Bottes aux volontaires de Toronto (Rép.). 1814.
 Capture de Riel, 1970.
 Cens électoral (en comité), 1980.
 Chirurgien général Bergin (Rép.), 1990.
 Carabiniers Victoria (Rép.), 2059.
 Mât breveté de Lavis pour tentes (Rép.), 2107.
 Couvertures imperméables (Rép.), 2252.
 Volontaires. Médailles (Rép.), 2355.
 Police à cheval, 2496, 2497, 2499, 2500, 2501, 2502.
 Procédures sommaires devant les juges de paix (M.), 2504.
 Territoires du N. O. Administration de la justice (Résol.), 2617.
 Voies et moyens (N.O.), 2618.
 Maintien de la paix (sur B.) (en comité), 2917, 2918, 2919.
 Procédures sommaires devant les magistrats (sur B), 2920, 2922. (En comité), 2922, 2923.
 Acte refondu de la milice (B. 152) 2947, (1re lect.) 2947. (2e) 3142 (3e) 3172.
 Equipement du 90e bataillon (Rép.), 2947.
 Subsides pour dépenses au N.-O. (sur B), 2948. (En comité), 2949, 2950, 2951.
 Subsides—concours, 3017.
 Conseil du Nord-Ouest (Résol. en comité), 3021, 3022, 3023, 3025, 3026, 3027, 3028. (Adopt.) 3051.
 Territoires du N. O. Administration de la justice. (En comité), 3055, 3056, 3058, 3059, 3060, 3061. (Sur 3e lect.) 3096, 3533.
 Major général Laurie (Rép.), 3093.
 Volontaires protestants dans le 65e bataillon (Rép.), 3. 93, 3094, 3191.
 Rapport officiel du Nord-Ouest (Rép.), 3095.
 Amendement à l'acte de milice (sur 2e lect.), 3142. (En comité), 3143.
 Lieutenant-colonel Williams (mort du), 3171.

CARON, l'honorable M. J. P. R. A.—*Suite.*

- Troubles du Nord-Ouest (Rép.), 3530, 3531.
 Volontaires—Accusations, 3539.
 Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3566 à 3570.

CARTWRIGHT, l'honorable Sir Richard, (Huron-Sud).

- Adresse, 25.
 Dette brute (Interpell.), 30.
 Dépôts du gouvernement dans les banques (M. pour doc.), 31.
 Marchandises importées pour la consommation (M. pour doc.), 31.
 Avances aux provinces, 33.
 Le récent emprunt (M. pour doc.), 38.
 Annonces pour l'emprunt (M. pour doc.), 38.
 Sommes avancées au gouvernement par les banques, (M. pour doc.), 39.
 Ouvriers dans les fabriques (M. pour doc.), 39.
 Dépenses au compte du capital (M. pour doc.), 47.
 Recensement au Nord-Ouest, 48, 79, 181, 221, 222.
 Recensement (Interpell.), 50.
 Confort des députés, 51.
 Orateur suppléant, 75.
 Budget (Interpell.), 79, 156.
 Comité des Comptes publics (Interpell.), 79, 80.
 Edifices publics à St-Thomas, 85.
 Inspection des banques, 89.
 La petite épargne, 95, 96.
 Avances temporaires par les banques au gouvernement (M. pour doc.), 119.
 Colons établis au Canada (M. pour doc.), 119.
 Colons établis au Manitoba et au Nord-Ouest (Interpell.), 119.
 Acte refondu des assurances, 133.
 Section B, 139.
 Commandant Boulton, 145.
 Inspecteurs ou surveillants des travaux, 146.
 Impressions, 153.
 Immigration,—impressions et annonces (M.), 211.
 Voyageurs canadiens en Egypte (M. pour doc.), 219.
 Rapport des fabriques (Interpell.), 221.
 Traité entre les Etats-Unis et l'Espagne, 232.
 Changement de garnison (Interpell.), 246.
 Absents d'après recensement de 1881 (Interpell.), 246.
 Paiements faits à G. M. Clarke (Interpell.), 246.
 Passages d'eau internationaux, 268.
 Service civil, 285, 289, 293, 294, 295, 936, 937.
 Accise (Interpell.), 304.
 Revenu des terres fédérales (Interpell.), 304.
 Banque d'échange (M.), 308.
 Cadets du collège militaire (M. pour doc.), 327.
 Budget, 349 à 366.
 Réserve en or du gouvernement (M. pour doc.), 368.
 Population catholique de la prov. de Québec (Interpell.), 380.
 Demandes de rapports, 380, 2475.

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

- Banque d'échange; avances du gouvernement, 381, 411.
 Mesures du gouvernement les joudis, 475.
 Rapports (Interpell.), 477.
 Pacifique—Etats (sur m.) 506.
 Emprunt de 5 pour 100 (M. pour doc.) 507.
 Or américain (Interpell.), 529.
 Dépôts dans les caisses d'épargnes, (M. pour doc.), 557.
 Ligne Allan (Interpell.), 594.
 Débats, éditions quotidienne (Interpell.), 623.
 Produits canadiens, exportations (Interpell.), 635.
 Brevets d'invention, 656.
 Trésorerie, 661, 1739.
 Banque de la Colombie-Anglaise, 662.
 Débat sur le budget, (à propos du), 694.
 Juge Clarke (M. pour doc.), 731.
 J. E. Collins, 733, 734.
 Demandes de documents (Interpell.), 749, 873, 1115, 1677, 1939.
 Emprunts du gouvernement (Interpell.) 779.
 Droits sur la farine (Interpell.), 780.
 Troubles du Nord-Ouest, 802, 930, 931, 933, 939, 1436, 1853, 1894, 2120, 2165, 3312.
 Voies et moyens, 809, 821, 822, 824, 831, 834, 838, 842, 844, 846, 847, 848, 881, 882, 883, 884, 886, 887, 888, 889, 891, 892, 894, 897, 898, 899, 901, 3315, 3319, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3332, 3351, 3397.
 Poids et mesures, 874, 876, 877, 1741, 1742, 1743, 1744.
 Surintendants des facteurs de poste, 933.
 Exposition des colonies et des Indes, 937, 1117.
 Subsides, 951, 952, 953, 956, 957, 958, 959, 961, 962, 967, 968, 971, 972, 973, 1016, 1017, 1018, 1020, 1021, 1022, 1033, 1034, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1041, 1074, 1075, 1076, 1078, 1079, 1080, 1085, 1086, 2890, 2901, 2903, 2904, 2905, 2907, 2908, 2909, 2911, 2929, 2930, 2933, 2936, 2999, 3000, 3001, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3014, 3015, 3016, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3049, 3050, 3051, 3160, 3233, 3235, 3237, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3251, 3298, 3299, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3454, 3455, 3457, 3462, 3486, 3487, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3496, 3497, 3513, 3515, 3516, 3517, 3519, 3520, 3522, 3523, 3524, 3526, 3554, 3557, 3558, 3559, 3560, 3562, 3564.
 Dette publique du Canada (Interpell.) 974.
 Maladies contagieuses des animaux, 1117, 1118, 1122, 1145, 1392.
 Service civil, 1150, 1154, 1158, 1168, 1171, 1173, 1346, 2479.
 Prêt au Pacifique (Interpell.) 1185.
 Subside au Pacifique (Interpell.) 1185.
 Dépenses pour achever les travaux du Pacifique (Interpellation), 1185.
 CENS ÉLECTORAL, 1189. (En comité) 1448, 1523, 1526, 1544, 1557, 1576, 1577, 1580, 1602, 1627, 1640, 1688, 1870, 1889, 1890, 1931, 1934, 1935, 1991, 1998, 1999,

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

2029, 2044, 2050, 2064, 2065, 2068, 2071, 2101, 2143, 2146, 2149, 2152, 2157, 2158, 2161, 2162, 2164, 2217, 2218, 2226, 2241, 2288, 2289, 2290, 2301, 2313, 2314, 2360, 2362, 2366, 2369, 2378, 2380, 2381, 2393, 2394, 2407, 2419, 2421, 2422, 2426, 2430, 2437, 2464, 2465.

Compagnie de Richelieu, 1267, 1413.

Avances au Pacifique (Interpell.), 1366.

Bibliothèque du parlement (sur résol.), 1729.

Recettes et dépenses (Interpell.) 1747,

Question de privilège (sur), 1749.

Résolutions du Pacifique et le *Mail* (Interpell.), 1782.

Intercolonial, Dépenses (Interpell.), 1815. (Recettes et dépenses) (Interpell.), 1989.

Emprunts par le gov. (Interpell.), 1815, 1989.

Travaux de la Chambre, 1896.

Cens électoral—Pétitions, 2106, 2355.

Subsides—troubles du N.-O., 2316.

Acte des licences, 2484.

Inspection du gaz, 2503.

Acte d'assurance refondu, 2514, 2516, 2517, 2519, 2520.

Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2545, 2591.

Emprunt du gouvernement, 2546, 2547, 2548, 2610, 2611, 2612.

L'emprunt à 5 pour 100 (Interpell.), 2550.

Revenu de l'intérieur, Acte refondu, 2612, 2613, 2614, (En comité), 3064.

Revenu de l'accise (Interpell.), 2617.

Commissaires du havre des Trois-Rivières, 2642, 2643.

Service postal par paquebots, 2643, 2644, 2645.

Pacifique—Résolutions, 2733.

Ventilation de la Chambre (Interpell.), 2766.

Pacifique—Résolutions (en comité), 2814, 2815, 2819, 2820, 2823, 2824, 2828, 2953.

SUBSIDES: Concours, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 3052, 3477, 3478, 3479, 3500, 3501, 3502, 3539, 3540.

Réclamations du Manitoba—Règlement, 2866, 2867. (En comité), 2881, 2882, 2887, 2917.

Ventes de terres fédérales (Interpell.), 2947.

Rapports des caisses d'épargne (Interpell.), 2948.

Subsides pour dépenses au Nord-Ouest, 2951.

Les dépenses publiques (discours), 2961.

Terres à certains chemins de fer, 2986.

Ventes de terres fédérales (Interpell.), 3092, 3170.

Interprète chinois (sur résol.) (en comité), 3120.

Inspection et mesurage du bois (en comité), 3140, 3141.

Recettes des douanes et de l'accise (Interpell.), 3170.

Relations commerciales avec les États-Unis (Interpell.), 3260.

Rapport officiel des *Débats*, 3350.

Spiritueux retirés des entrepôts, 3475.

Volontaires, reconnaissance des services des (en comité), 3482, 3483.

Territoires du N.-O.—Administration de la justice (sur 3e lect.), 3534, 3535.

Procès au Nord-Ouest, 3550.

Chemins de fer, 3550.

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

Débats, 3565.

Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3570 à 3571.

Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 3577.

Prorogation (Interpell.), 3580.

CASEY, M. G. E., (Elgin-Ouest.)

Bill du service civil (Interpell.), 30.

Débats, 35, 3464, 3465.

Accusation contre le lieutenant-colonel O'Mally (M. pour doc.) 47.

Comité sur les faillites, 49, 50.

Chemins de fer du comté de Grey, 63.

Orateur suppléant et président des comités, 74, 75, 76, 77.

Chemin du Pacifique, section B. (Interpell.), 81, 118. (M. pour doc.) 127, 128, 129, 140, 302.

Édifices publics à Saint-Thomas, 84, 85.

Affaires D. J. Hughes, 104.

Chevalets et ponts sur le Pacifique, 105, 115, 116.

Facilités pour les agriculteurs dans les affaires de banque, 124.

Chemin du Pacifique. Construction entre Port-Arthur et Winnipeg (M. pour doc.) 129.

Domages adjugés aux entrepreneurs de la section B. (M. pour doc.) 137, 138.

Arbitrage relatif à la section B. (M. pour doc.) 215.

Passages d'eaux internationaux, 265, 266, 267.

Service Civil, 287, 288, 290, 291, 293, 294, 934, 935, 936, 1150, 1151, 1152, 1153, 1154, 1155, 1156, 1157, 1858, 1159, 1163, 1164, 1165, 1166, 1167, 1168, 1169, 1171, 1178, 1179, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1313, 1346, 1349.

Voituriers par terre, 297.

Secours aux municipalités, etc., 376.

Présentation des rapports (retard), 448, 476.

Pacifique. Sommes dues pour coupes de bois (Interpell.), 532.

Ridgetown, port d'entrée (M. pour doc.), 557.

Remboursement au comté de Simcoe, 603, 604.

Le budget, de 627 à 634, 663 à 672.

Dossier Eugène Gosselin, 738.

Louis Riel (Interpell.), 779.

H. R. Pringle (Interpell.) (779).

Troubles du Nord-Ouest, 804, 855, 905, 2123.

VOIES et MOYENS, 826, 827, 828, 836, 837, 905, 906.

Bassin de radoub de Port Moody, C. A. (Interpell.) 856.

Grand Tronc,—Train des malles, 857, 858.

Poids et mesures, 876, 1744, 1745, 1746.

Agent du Canada à Paris, 975, 979.

Acte de Tempérance (sur), 991, 1100, 1106, 1107, 1112.

SUBSIDES, 1017, 1020, 1032, 1033, 1075, 1076, 1077, 1081, 1082, 1083, 2890, 2894, 2899, 3455, 3456, 3458, 3461, 3462.

Maladies contagieuses des animaux, 1121, 1122, 1123, 1125, 1140, 1388, 1390.

Bill du cens électoral (copies) Interpell.), 1186.

CASEY, M. G. E.—*Suite.*

CENS ÉLECTORAL, 1323. (En comité), 1464, 1485, 1500, 1510, 1513, 1517, 1518, 1522, 1524, 1531, 1535, 1536, 1542, 1543, 1561, 1562, 1564, 1597, 1645, 1649, 1650, 1657, 1660, 1664, 1672, 1688, 1689, 1809, 1870, 1898, 1900, 1901, 1910, 1912, 1913, 1915, 1916, 1917, 1918, 2013, 2028, 2031, 2033, 2034, 2061, 2062, 2064, 2065, 2129, 2130, 2131, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2148, 2149, 2158, 2159, 2165, 2173, 2174, 2175, 2289, 2290, 2335, 2336, 2337, 2338, 2351, 2353, 2363, 2364, 2369, 2370, 2371, 2372, 2389, 2402, 2404, 2406, 2407, 2415, 2425, 2426, 2429, 2430, 2431, 2433, 2434, 2466, 2467, 2473, 2477.

Inspection générale, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1373, 1375, 1378, 1379.

Bibliothèque du parlement (sur résol.), 1734; 1735, (En comité) 1737, 1738, 1739.

Cens électoral. Pétitions (sur), 1967, 2105.

Loi Scott—Pétitions, 2401.

Falsification des aliments, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559.

Engrais agricoles, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568.

Revenu de l'intérieur—Acte refondu, 2614.

Pacifique—Résolutions, 2733.

Tempérance, 2738, 2742, 2757.

Pacifique—Résolutions. (En comité) 2815, 2817, 2819, 2823, 2826, 2953, 2955.

Territoires du N. O. Administration de la justice (sur 3e lect.), 3535, 3536.

CASGRAIN, M. P. B., (L'Islet.)

Chemin de fer du Pacifique, 40.

Comité sur les faillites, 49.

Inspection des banques (Interpell.), 53.

Ligne directe à la côte maritime (M. pour doc.) 54.

Agence des Sauvages du district de Manitoba, 65.

Inspection des banques, 85, 86.

Gare à Elgin station (Interpell.), 155.

Chemin de fer de Montréal à l'océan, 206.

Chemin de fer Intercolonial, 212.

Cour Suprême, en ce qui concerne la province de Québec, 257.

Gare à St.-Ignace (Interpell.), 257.

Ligne directe (Interpell.), 257.

Bureau de poste à Montmagny (Interpell.), 257.

Papeterie—Chambre des Communes (Interpell.), 303.

M. Fabre, (Interpell.), 303.

Demandes de rapports, 380.

Banque d'Echange—avances du gouvernement, 387.

Ligne directe—Rapport des ingénieurs (Interpell.), 450, 502.

Juge en chef—Cour Supérieure, Québec (Interpell.), 450.

Cour de réclamations, 471.

Mesures du gouvernement les jeudis, 473.

Lieutenant-gouverneur de Québec (Interpell.), 502.

Ligne directe, 594.

St. Patrice—Ajournement (sur), 622.

CASGRAIN, M. P. B.—*Suite.*

Documents publics, traduction des, (Interpell.) 622.

Troubles du Nord-Ouest, 807, 1223.

Agent du Canada à Paris, 932.

Subsides, 1074, 1075, 1079, 1086, 3561.

Lieutenant colonel Ouimet (Interpell.), 1223, 1262.

Cens électoral, 1447. (En comité) 1453, 1436, 1511, 1515, 1531, 1545, 1577, 1582, 1583, 1584, 1602, 1655, 1659, 1760, 1761, 1863, 1864, 2179.

Emploi des prisonniers (sur B.), 1727.

Volontaires—Récompenses (Interpell.), 2441.

Tempérance, 2744.

CATUDAL, M. M., (Napierville.)

Maladies contagieuses des animaux, 1120, 1122, 1142, 1143, 1399.

Cens électoral, 1505.

Canadiens-français au département de la douane (Interpell.), 2252.

Couvertures imperméables (Interpell.), 2252.

CHAPLEAU, l'honorable M. J. A., (Terrebonne.)

Fédération impériale (Rép.), 53.

Annonces du gouvernement (Rép.), 70.

Sténographes officiels (Rép.), 80.

Concession de terres aux chemins de fer autres que le Pacifique, 100, 101.

Service civil du Canada (B. 31) (1re lect.) 106. (2e) 1150, (3e) 1365. (Amend. du Sénat) 1895, 1896, 2479.

Rapport du secrétaire d'Etat, 1884 (Présentation) 133.

Service civil (Résol.), 220, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 289, 291, 292, 293, 294, 295, 333, 334, 336. (Sur 2e lect.) 1148, 1150, 1151, 1152, 1153, 1154, 1155, 1156, 1157, 1158, 1159, 1160, 1163, 1164, 1165, 1166, 1167, 1168, 1169, 1170, 1171, 1172, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1342, 1343, 1360.

Immigration chinoise (Rép.), 221, 246, 529.

Message transmettant rapport sur immigration chinoise (Présentation), 245.

Lois criminelles du Canada (Rép.), 257.

Observance du dimanche, 276.

M. Fabre (Rép.), 303.

Présentation de rapports (Rép.), 448.

Droits sur le foin, 465.

Demandes de doc. (Rép.), 513, 559, 1263, 1676, 2030.

Preuve dans les causes au criminel, 520, 523, 526, 527.

Rapports incomplets (sur) 528.

Commission chinoise (Rép.), 594, 662.

Département du sec. d'Etat (B. 102) 659. (1ère lect.) 659, (2e) 938, (3e) 939.

Bref pour Lévis (Rép.) 663, 693, 694.

Règlements du pénitencier C. A., 865.

Grand-Tronc, 904.

Surintendants des facteurs de poste, (Rés.) 933.

Subsides, 945, 946, 960, 1021, 1022, 1023, 1024, 1031, 2032, 1035, 1036, 2889, 2890, 2896, 2927, 2932, 2933, 2935.

CHAPLEAU, l'honorable M. J. A.—*Suite.*

- Agent du Canada à Paris, 979, 980.
 Preuves des entrées aux livres de comptes tenus par les employés de la Couronne, (B. 113) 1012. (1ère lect.) 1012, (M. pour 2e) retirée, 2480, 2481, (2e) 2550, 2551, (3e) 2583.
 Immigration chinoise (B. 124) 1088. (1ère lect.) 1088.
 Maladies contagieuses des animaux, 1143, 1144, 1146, 1147.
 Cens électoral, 1227 (En comité), 1526, 1527, 1529, 1532, 1582, 1657, 1658.
 Bibliothèque du parlement (sur résol.), 1731, 1732. (En comité) 1738.
 Trésorerie, 1740.
 Cens électoral, pétitions (sur), 1967, 1968, 1969, 1970.
 Interprète chinois (Résol.), 2505.
 Falsification des aliments, 2552, 2555.
 Engrais agricoles, 2561, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568.
 Mises à la retraite et nominations (Rép.), 2616.
 Pacifique—Résolutions (Discours) 2653 à 2674 inclus. (En comité) 2821, 2822.
 Offenses contre la personne (sur B.), 2857. (En comité), 2858.
 Immigration chinoise (Résol. Discours), 3098 à 3107. (En comité) 3120. (B. 156) 3120 (1ère lect.) 3120, (2e) 3146, 3147, (3e) 3172.
 Interprète chinois (Résol.) (En comité), 3120, 3121.

CHARLTON, M. J., (Norfolk-Nord.)

- Dettes publiques du Canada (Interpell.) 30.
 Emprunt du chemin de fer du Pacifique (Interpell.) 30.
 Permis de coupe de bois (M. pour doc.) 31.
Débats, 35.
 Observance du dimanche (B. 19) 48 (1re lect.) 48, (m. pour 2 lect.) 263, (Discours) 263.
 Agence des sauvages du district de Manitoba (M. pour doc.) 64, 65, 70.
 Punition de la séduction (B. 27) 80, (1re lect.) 80, (Discours) 649, (2e) 650.
 Dette publique, (Interpell.), 80.
 Inspection des banques, 88.
 Chevalets et ponts en bois sur le Pacifique, 108, 109, 110.
 Permis de coupes de bois au Nord-Ouest (M. pour doc.) 127.
 Brochure intitulée "The National Policy," (M. pour doc.) 130.
 Ajournement, 131.
 Cruauté envers les animaux (B. 47) 154 (1re lect.) 154.
 Permis de coupes de bois (M. pour doc.), 219.
 Administration ou vente de terres (M. pour doc.), 219.
 Locataires de pâturages (M. pour doc.), 219.
 Rapports demandés (Rép.), 220.
 Dette du Pacifique, (Interpell.), 229.
 Chemin du Pacifique—Gages des journaliers (Interpell.) 304.

CHARLTON, M. J.—*Suite.*

- Port des lettres, réduction du, (M. pour doc.), 304.
 Emprunts temporaires aux banques par le gouvernement, (Interpell.), 367, 1366.
 Le budget, de 485 à 501.
 Entrepreneurs, etc., du Pacifique, sommes dues aux (M. pour doc.), 557.
 Troubles du Nord-Ouest, 830, (Interpell.) 1747.
 Voies et moyens, 835, 837, 838.
 Permis de coupes de bois (Interpell.) 905.
 Demandes de documents (Interpell.), 1089, 1090, 1677, 2030, 2766.
 Tempérance, 1113.
 Maladies contagieuses des animaux, 1132, 1143.
 Pacifique—Intérêt sur l'emprunt (Interpell.) 1185.
 CENS ÉLECTORAL, 1213. (En comité), 1452, 1453, 1487, 1499, 1500, 1503, 1519, 1566, 1567, 1569, 1589, 1590, 1595, 1596, 1654, 1655, 1663, 1677, 1687, 1688, 1689, 1788, 1841, 1924, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1947, 1948, 1996, 2021, 2022, 2360, 2363, 2368, 2369, 2370, 2387, 2388, 2389, 2398, 2421, 2422, 2425, 2426, 2432, 2445, 2459, 2462, 2469, 2473, 2848, 3149.
 Service civil, 1343.
 Inspection générale, 1368, 1369, 1373.
 Relations commerciales entre les Etats-Unis et le Canada (M. pour doc.), 1508.
 Dette publique (Interpell.), 1633.
 Poids et mesures, 1742.
 Chemin du Pacifique (Interpell.) 1747.
 Question de privilège (sur), 1749.
 Pétitions relatives au cens électoral, 1930, 1966, 1967.
 Dépôts—Banques d'épargne du gouv. (Interpell.) 2441.
 Police à cheval, 2510.
 Conserves alimentaires, 2524.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concessions de terres, 2534, 2535, 2536, 2541.
 Dette publique du Canada (Interpell.), 2549.
 Billets du gouvernement (Interpell.), 2549.
 Dette flottante (Interpell.), 2549.
 Emprunts du gouvernement (Interpell.), 2550.
 Dépôts à la caisse d'épargne des postes (Interpell.), 2550, 2646.
 Mesurage du bois, 2561.
 Prêts temporaires au gouv. (Interpell.), 2616.
 Pacifique—Résolutions. (Discours) 2767 à 2777. (En comité) 2821, 2953.
 Subsides—Concours, 2855, 3018.
 Offenses contre la personne (sur B.) 2857. (En comité) 2858.
 Explication personnelle (sur) 2863.
 Omission à l'ordre du jour (Interpell.), 2865.
 Subsides, 2888, 2889, 2890, 2905, 3041.
 Question de privilège, 2947.
 Les dépenses publiques (Discours), 2977.
 Terres à certains chemins de fer, 2987.

CHARLTON, M. J.—Suite.

Le dernier emprunt anglais (Interpell.), 3093.
Volontaires protestants dans le 65e bataillon, 3093.
Rapport officiel du N.-O., 3095.
Inspection et mesurage du bois (En comité), 3140.

COCHRANE, M. E., (Northumberland-Est.)

Confort des députés, 52.
Subsides, 1026, 2909, 3408, 3409, 3410, 3493.
Cens électoral (En comité) 1960.
Débats, 3472.

COCKBURN, M. A. P., (Ontario-Nord.)

Loyer d'un édifice payé à un employé du gouvernement.
(M. pour doc.) 52.
Acte de l'avancement des Sauvages (Interpell.), 80.
J. H. Morgan (Interpell.), 81.
Chevalets en bois et ponts sur le Pacifique, 117.
Protection des forêts (M. pour doc.), 211.
Canal de la vallée de la Trent (M. pour doc.), 211.
Canal des lacs de Muskoka. (Interpell.), 303.
Pacifique—Etats (sur M.) 507.
Le budget, de 749 à 754.
Canaux sur l'Ottawa, 1274.
Cens électoral, 1318. (En comité) 1502.
Inspection des bateaux à vapeur, 1340.
Canal Murray (M. pour doc.), 1506.

COLBY, M. C. C., (Stanstead.)

Brevets d'invention, 281, 653, 656.
Acte de tempérance (sur) 1003, 1011, 2753.
Maladies contagieuses des animaux, 1140.
Subventions à certains chemins de fer. (En comité)
3077 à 3080, 3081, 3082, (sur 2 lect.), 3379.

COOK, M. H. H., (Simcoe-Est.)

Remboursement des boni au comté de Simcoe (M. pour
doc.), 596, 620, 621.
Brevets d'invention, 658.
Maladies contagieuses des animaux, 1138, 1144.
Inspection des bateaux à vapeur, 1340.
Inspection générale, 1369.
Question de privilège, 1398.
Cens électoral (En comité), 1658, 1688, 2294, 2295,
2296, 2297.

COSTIGAN, l'honorable M. J., (Victoria, N.-B.)

Rapport du département du revenu de l'Intérieur 1884.
(Présent) 29.
La loi Scott (Rép.), 42.
Conserves en boîtes (Rép.), 60.
Passages d'eau internationaux, 267.
Accise (Rép.) 304.
Percepteur du revenu à Summerside (Rép.), 367.
Présentation de rapports (Rép.) 448.
Commissaires des licences dans Essex (Rép.), 635.
Poids et mesures (Résol.) 873, 874, 875, 876, 877,
878, 879, (B. 118) 879, (1re) 879, (2e) 1741. (En co-
mité) 1744, 1745, 1746, (3e) 1750.

COSTIGAN, l'honorable M. J.—Suite.

Inspection du gaz (Résol.) 879, (B. 119) (1re) 879 (2e)
2503, (3e) 2523.
Subsides, 946, 963, 964, 965, 966, 967, 3334, 3342, 3343,
3459, 3461, 3526, 3527, 3528, 3564.
Acte de tempérance, (sur) 1003.
Service civil, 1177.
Inspection générale (Résol.) 1367, 1368, 1369, 1370,
1371, 1372, 1373, 1374, 1376, 1377, 1380, 1381, 1382,
(B. 135) 1382 (1re) 1382.
Cens électoral (En comité) 1568, 1901, 2066, 2425.
Inspecteurs des licences (Rép.) 1635.
Falsification des aliments, 2341.
Conserves alimentaires (En comité), 2857.
Inspection et mesurage du bois (B. 154) 3017 (1e) 3017,
(2e) 3140, (3e) 3172.
Acte refondu du revenu de l'Intérieur (sur B.), 3029,
(En comité), 3062, 3063, 3064, 3065. (Amend. du Sé-
nat), 3540, 3541.
Subventions à certains chemins de fer (En comité),
3071.
Inspecteur de poisson—Cité de St-Jean (Rép.), 3093.
Inspection et mesurage du bois (B. sur 2e lect.), 3139.
(En comité), 3140, 3141.
Voies et moyens, 3326, 3327, 3329, 3331, 3332.
Spiritueux retirés des entrepôts (Rép.), 3499.
Subsides—Concours, 3502, 3503.

COUGHLIN, M. T., (Middlesex-Nord.)

Voituriers par terre, responsabilité des, (B.) 30, (1ère
lect.) 30, (2e lect. suspendue), 107.

COURSOL, M. C. J., (Montréal-Est.)

Cour Suprême, 176.
Troubles du Nord-Ouest, 932.
Cens électoral, 1307. (En comité), 1452.

CURRAN, M. J. J., (Montréal-Centre.)

Actif des débiteurs insolubles, distribution de l', (B. 4)
30, (1ère lect.) 30, (2e) 649. (Transféré aux ordres
du gouvernement), 1341.
Comité sur les faillites, 50.
Compagnie d'assurance Royale Canadienne (réduction
du capital, (B. 43) 131, (1ère lect.) 131, (2e) 196.
Cour suprême, 168. (M. pour doc.) 219.
Fou John Martin (M. pour doc.), 210.
Service civil, 288, 1179, 1180.
Voituriers par terre, 298.
Association coopérative du Canada (B. 81) 366, (1ère
lect.) 366, (2e) 449, (3e) 727.
Le budget, de 546 à 551.
Saint-Patrice,—ajournement, 622.
Cens électoral (en comité), 1472, 1521, 1692, 1695,
2142.
Troubles du Nord-Ouest. Carabiniers Victoria (In-
terpell.) 2059.
Tempérance, 2755.
Subsides, 2903, 2924, 2945, 3460, 3461.

CURRAN, M. J. J.—*Suite.*

Territoires du N.-O., administration de la justice (sur 3e lect.), 3536.
Navigation du Saint-Laurent (sur 2e lect.), 3542.

DALY, M. M. B., (Halifax.)

Communications entre l'Île de Sable et la terre ferme (Interpell.), 59.
Service civil, 1361.
Maître du havre de Halifax, 2609.
Subventions aux chemins de fer, 3506, 3507.

DAVIES, M. L. H., (Queen's, I.P.E.)

Embranchement du Cap-Traverse. Paiement des journaliers, 150.
Ouvertures faites dans la glace, 157.
Cour Suprême, 170.
Quais, etc., dans les eaux navigables, 226.
Offenses contre la personne, 228.
Traité entre les États-Unis et l'Espagne, 232.
Service Civil, 288, 1357.
Voituriers par terre, 302.
Subventions pour les quais de l'I. du P.E. (Interpell.), 368.
Banque d'Echange; avances du gouvernement, 403.
Mesures du gouv. les jendis, 475.
Preuve dans les causes au criminel, 520.
Entretien de jetées et quais, (M. pour doc.) 558.
Le budget, de 571 à 581.
Juges du Nouveau-Brunswick (Interpell.), 595.
Révision des statuts, 820.
Remboursement aux pêcheurs de l'I. du P.E. (M. pour doc.), 872.
Poids et mesures, 873, 878, 1741, 1746.
Subsides, 952, 973, 954, 955, 956, 959, 960, 962, 964, 965, 968, 969, 970, 971, 2388, 2889, 2896, 2897, 2898, 2920, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2945, 2946.
Réciprocité avec les États-Unis, 1044.
Édifices fédéraux à Charlottetown (Interpell.), 1090.
Tempérance, 1102, 1103, 1107, 1112, 1114, 2746.
Maladies contagieuses des animaux, 1117, 1119, 1143, 1144, 1146, 1147, 1384, 1393, 1396.
Cens électoral, 1208. (En comité), 1481, 1483, 1486, 1499, 1500, 1501, 1523, 1527, 1529, 1534, 1541, 1543, 1548, 1549, 1562, 1564, 1567, 1568, 1594, 1595, 1643, 1650, 1651, 1659, 1662, 1707, 1711, 1712, 1727, 1846, 1872, 1897, 1898, 1907, 1908, 1927, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019, 2020, 2050, 2056, 2063, 2064, 2067, 2068, 2073, 2083, 2084, 2088, 2132, 2133, 2136, 2144, 2145, 2146, 2147, 2150, 2151, 2152, 2153, 2156, 2157, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2175, 2176, 2178, 2214, 2217, 2218, 2238, 2239, 2240, 2245, 2285, 2289, 2290, 2291, 2292, 2308, 2310, 2311, 2315, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2361, 2362, 2363, 2364, 2367, 2368, 2369, 2370, 2373, 2382, 2383, 2393, 2394, 2395, 2397, 2398, 2399, 2400, 2407, 2410, 2411, 2412, 2429, 2430, 2432, 2433, 2435, 2443, 2444, 2447, 2460, 2461, 2462, 2472, 2473.

DAVIES, M. L. H.—*Suite.*

Inspection générale, 1368, 1369, 1376, 1377, 1381, 2635, 2636, 2637, 2638.
Compagnie du Richelieu, 1410, 1413.
Sir Ambrose Shea. Traité (Interpell.), 1450.
Relations commerciales entre le Canada et les E.-U. (Interpell.), 1450.
Recettes de l'Intercolonial (M. pour doc.), 1506.
Bibliothèque du parlement (sur résol.), 1733.
Acte d'assurance refondu, 2514, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2860.
Falsification des aliments, 2551, 2552, 2556, 2557, 2559, 2627.
Maître du havre de Halifax, 2608, 2609, 2610.
Conserves alimentaires, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626.
Rémunérations des analystes, 2633.
Commissaires du havre des Trois-Rivières, 2643.
Service postal par paquebots, 2644, 2645, 2846.
Pacifique—Résolutions (discours) 2782 à 2792. (En comité), 2829, 2831, 2834, 2835, 2956.
Procédures sommaires devant les magistrats, 2922. (En comité), 2922, 2923.
Les pêcheries (discours), 2992.
Communications par voie ferrée avec le Cap Tourmentine (Interpell.), 3092.

DAWSON, M. S. J., (Algoma.)

Droits de douanes perçus dans Algoma (M. pour doc.), 40, 41.
Compagnie du pont du Sault Sainte-Marie (B. 52) 177 (1ère lect.) 177, (2e) 257, (3e) 513.
Question de privilège, 258.
Limites occidentales d'Ontario, 461.
Remboursement au comté de Simcoe, 614.
Troubles du Nord-Ouest, 805, 931, 1443.
Voies et moyens, 850, 851.
Cens électoral, 1216. (En comité) 1471, 1537, 1550, 1552, 1556, 1557, 1569, 1588, 1636, 1638, 1846, 2055, 2056, 2083, 2084, 2085, 2088, 2095, 2099, 2157, 2158, 2193, 2194, 2202, 2211, 2223, 2224, 2229, 2349, 2379, 2433, 2451, 2452, 2456, 2469, 2849.
Canaux sur l'Ottawa, 1275.
Pacifique—Résolutions (discours), 2808 à 2810.
Subsides, 2909, 3011, 3041, 3046, 3047, 3048, 3343, 3344, 3412, 3494, 3513.
Réclamations de Manitoba—Règlements (sur B. en comité) 3144, 3146.
Question de privilège, 3258.
Débats, 3472.
Frontières d'Ontario, 3544, 3545.

DE ST-GEORGES, M. J. E. A., (Portneuf.)

Chemin de fer de Montréal à l'Océan, 204.
Quai à la Pointe aux Trembles (M. pour doc.) 245.
Antoine Lebel (Interpell.), 1268.

DE ST-GEORGES, M. J. E. A.—*Suite.*

Surintendant des mesureurs de bois à Québec (M. pour doc.), 1506.

Terres des sauvages du canton Viger (M. pour doc.), 1507.

Cens électoral (en comité), 1599.

Fonctionnaires canadiens-français au département des douanes (Interpell.), 1990.

DESAULNIERS, M. A. L., (Maskinongé).

Question de privilège, 1043.

Subventions à certains chemins de fer, 3091.

DESJARDINS, M. A., (Hochelaga).

Loi concernant les licences des débitants de liqueurs, (Interpell.), 30.

Compagnie Internationale de charbon (B. 51), 177. (1re lect.) 177, (2e) 257, (3e) 593.

Compagnie du Richelieu et d'Ontario (B. 61) 196. (1re lect.) 196, (2e) 257, (amend.) 1267, (3e) 1414.

Remboursement au comté de Simcoe, 615.

Droits d'auteur, 745.

Sœurs de charité du Nord-Ouest (B. 115) (1re lect.) 821, (2e) 916, (3e) 1057.

Subsides, 1039, 1040, 2912, 3032, 3036, 3041, 3345, 3346, 3558, 3560.

Compagnie du Richelieu et d'Ontario (En comité), 1409, 1410, 1411, 1414.

Cens électoral (En comité), 1493, 1516, 1519, 1520, 2214.

Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2545.

Volontaires protestants dans le 65e bataillon (sur), 3094.

DICKINSON, M. M. K., (Russell).

Compagnie de drainage du Canada (B. 28), 92. (1re lect.) 92, (2e) 119. (M. pour comité ajourné) 1449, (3e) 3150.

Le budget, de 765 à 769.

DODD, M. M., (Cap-Breton).

Bateau de sauvetage—Cap-Breton (Interpell.), 303.

Cens électoral, (En comité) 1535.

Explication personnelle (sur) 2030.

Subventions à certains chemins de fer (En comité) 3071.

DUNDAS, M. J. R., (Victoria-Sud, O.)

Voies et moyens, 813, 837.

Grand-Tronc—Train des malles, 858.

Inspection générale, 1370.

DUPONT, M. F., (Bagot).

Maladies contagieuses des animaux, 1123.

Cens électoral, 1292.

Territoires du N.-O., administration de la justice (sur 3e lect.), 3538.

EDGAR, M. J. D., (Ontario-Ouest).

Fédération impériale (Interpell.), 53.

Chemin de fer du Nord et de Jonction du Pacifique (Interpell.), 59.

EDGAR, M. J. D.—*Suite.*

Chevalets et ponts sur le Pacifique (M. pour doc.) 104, 105, 110, 111.

Chemin du Pacifique. Réclamations de la section B. (Interpell.), 119.

Banques, etc., en état d'insolvabilité (B. 66), 246 (1re lect.) 246.

Chemin du Pacifique—Estimation des progrès (Interp.) 246.

Chemin du Pacifique—Section Est (M. pour doc.) 313, 314, 315, 316.

Chemin du Pacifique—Section Ouest (M. pour doc.) 316.

Brevets d'invention, 659.

Fabrique de coton Ste-Croix. Droits de douane (interp.) 663.

Divorce Evans (B. 106) 705, (1re lect.) 705, (2e) 728, (3e) 916.

Eglise luthérienne évangélique du Canada (sur bill), 727.

Pêcheries du N.-O., 737.

Droit d'auteur (M. pour doc.), 743. (Disc.) 743, 747.

Subsides, 959, 1043, 3046, 3048, 3049, 3457.

Compagnie de drainage, 1057.

Faillite (Interpell.), 1089, 1148.

Corporations insolubles (B. 127), 1147 (1re lect.) 1147.

Cens électoral, 1253. (En comité), 1462, 1487, 1538, 1549, 1576, 1578, 1620, 1651, 1660, 1661, 1689, 1775, 1776, 1871, 1947, 1966, 2044, 2045, 2070, 2071, 2077, 2078, 2079, 2080, 2100, 2131, 2144, 2146, 2159, 2289, 2370, 2386, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2411, 2412, 2415, 2416, 2417, 2418, 2476, 3148. (Sur amendement Jenkins) 3153.

Inspection générale, 1381.

Troubles du N.-O., 1448, 2143, 3311, 3312.

Droits d'exportation sur le chêne, etc., (M. pour doc.), 1506.

Question de privilège (sur) 1750.

Cens électoral—Pétitions (sur), 1968, 2103, 2182, 2252, 2400, 2582.

Explication personnelle, 2030.

Inspection des bateaux à vapeur, 2482.

Acte d'assurance refondu, 2518, 2520, 2522.

Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2603, 2604, 2605, 2607, 2608, 2619.

Maître du havre de Halifax, 2609.

Territoires du N.-O.—Administration de la justice (en comité), 3055, 3056, 3057, 3059.

Revenu de l'intérieur—Acte refondu (en comité) 3064. Pacifique (sur 2e lect. du bill), 3121.

Volontaires dans le service civil (Interpell.), 3139.

FAIRBANK, M. J. H., (Lambton-Est).

Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 264.

Pacifique,—états (sur m.) 507.

Remboursement au comté de Simcoe, 619.

Voies et moyens, 811, 833.

FAIRBANK, M. J. H.—*Suite.*

- Caisses d'épargnes des bureaux de poste (M. pour doc.), 859. (Disc.) 859, 864.
 Acte de tempérance (sur), 995, 1110, 1112, 2744, 2759.
 Maladies contagieuses des animaux, 1123, 1134, 1395.
 Cens électoral, 1284 (En comité) 1478, 1532, 1585, 1598, 1673, 1850, 1853, 2013, 2046, 2048, 2070, 2073, 2166, 2232, 2233, 2420, 2424, 2430. (Amend.) 3165.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2606.
 Conserves alimentaires, 2622, 2625.
 Pacifique, résolutions (En comité), 2824.
 Réclamations du Manitoba. Règlement (sur résol.), 2880.
 Conseil du Nord-Ouest. (En comité), 3025.
 Subsidés, 3042.
 Territoires du N.-O. Administration de la justice (en comité), 3059, 3061.
 Volontaires, reconnaissance des services des, (en comité), 3482.

FARROW, M. T., (Huron-Est).

- Confort des députés, 52.
 Législation relative à la dynamite (Interpell.), 60.
 Cour de divorce (Interpell.), 81.
 Recensement du Nord-Ouest (Interpell.), 156.
 Mesures du gouvernement les jeudis, 476.
 Voies et moyens, 841.
 Indemnité des députés (B. 116) 853. (1re lect.), 853.
 Subsidés, 1033, 2937, 3414, 3488, 3491, 3492, 3593.
 Service civil, 1176.
 Cens électoral (en comité) 1546, 1547, 1936, 2241, 2292, 2326.
 Falsification des aliments, 2553.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concessions de terres, 2595, 2596, 2599, 2600, 2601, 2607.
 Inspection générale, 2639.
 Vente des liqueurs (en comité) 2990, 2991.
 Territoires du N.-O., administration de la justice (sur 3e lect.) 3535.

FERGUSON, M. C. F., (Leeds-Nord et Grenville.)

- Voies et moyens, 836.
 Acte de Tempérance (sur), 1010, 1109, 1112, 2745.
 Maladies contagieuses des animaux, 1118, 1134.
 Cens électoral (en comité), 1498, 1554, 1571, 1670, 1671, 1789, 1791, 1792, 1804, 2081, 2148, 2211, 2284.
 Chemins de fer du Nord-Ouest, Concession de terres, 2579.

FERGUSON, M. J., (Welland.)

- Amendements aux actes relatifs à la compagnie du che-
 de fer de jonction du Grand Occidental et de la rive
 du lac Ontario (B. 38) 131. (1re lect.) 131, (2e) 187,
 (3e) 513.
 Passages d'eau internationaux, 267.
 Voies et moyens, 825, 833.
 Engrais (Résol.) 983.

FERGUSON, M. J.—*Suite.*

- Engrais agricoles (B. 122) 986. (1re lect.) 986, (trans-
 féré aux ordres du gouvern.) 1382, (2e) 2561, (3e)
 2583.
 Acte de tempérance (sur), 1005.
 Poids et mesures, 1741, 1744.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres,
 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2580.
 Subsidés, 2926, 3406.

FISHER, M. S. A., (Brome.)

- Acte de tempérance du Canada 1878, votation. (M. pour
 doc.), 126, 127.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 253.
 Pêcheries du N.-O., 737.
 Bill de tempérance, 749, 994, 1002, 1003, 1005, 1006,
 1007, 1009, 2736, 2739, 2743, 2744, 2745, 2752.
 Engrais, 985.
 Réciprocité avec les E.-U., 1071.
 Subsidés. 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 2924, 2927, 2928,
 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2943, 3488, 3494,
 3495, 3496, 3497.
 Maladies contagieuses des animaux, 1119, 1124, 1135,
 1144, 1382, 1384, 1388.
 Cens électoral, 1314. (En comité) 1489, 1498, 1519,
 1520, 1521, 1544, 1547, 1570, 1571, 1605, 1663, 1664,
 1667, 1670, 1672, 1716, 1718, 1719, 1721, 1722, 1876,
 2043, 2044, 2070, 2072, 2073, 2159, 2178, 2196, 2292,
 2375, 2376. (Amend.) 3167.
 Service civil, 1360, 1361.
 Acte des licences, 2484.
 Falsification des aliments, 2552, 2553, 2554, 2555, 2557,
 2559.
 Engrais agricoles, 2561, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567,
 2568.
 Personnel—Chambre des Communes (Interp.), 2584.
 Subventions à certains chemins de fer, 3386.
 Subsidés—Concours, 3502.

FLEMING, M. J., (Peel.)

- Preuve dans les procès au criminel, 195.
 Havre de Port-Credit (Interpell.), 197.
 Remboursement au comté de Simcoe, 599.
 Cens électoral, 1200. (En comité), 1473, 1521, 1538,
 1541, 1542, 1544, 1546, 1547, 1598, 1612, 1613, 1614,
 1615, 1616, 2071, 2073, 2140, 2158, 2159, 2192, 2193,
 2244, 2278, 2279, 2380, 2422.
 Maladies contagieuses des animaux, 1387.
 Subventions à des chemins de fer (M. pour doc.), 1507.

FORBES, M. J. F., (Queen's, N.-E.)

- Brise-lames de la Pointe-Blanche, N.-E. (Interpell.), 54.
 " de Summerville, N.-E. (Interpell.), 60.
 Bran de scie dans la rivière Mersy (M. pour doc.), 154.
 (Interpell.), 1090.
 Blé et farine de maïs (Interpell.), 155.
 Compagnie de steamers Allan (Interpell.), 155.
 Réclamations contre la compagnie Allan (M. pour
 doc.), 327.

FORBES, M. J. F.—*Suite.*

Alpin Grant (Interpell.), 450.
 Brise-lames de Brooklyn N.-E. (Interpell.), 501.
 Port de Liverpool, N.-E. (Interpell.), 502.
 Quincaillerie achetée à Halifax (M. pour doc.), 558, 1506.
 Police de la douane, N.-E. (Interpell.), 933.
 M. Millard (Interpell.), 1268.
 Bouées automatiques, Havre de Liverpool (Interpell.), 1990.
 Articles, etc., achetés à Halifax (Interpell.), 1990.
 Fournitures de chemin de fer, et., achetés à Halifax (Interpell.), 1990.
 Phare de l'Île Coffin (Interpell.), 1990.
 Sciure de bois dans la rivière La Have, N.-E. (Interpell.), 2320.
 Echelles à poisson dans la rivière La Have (Interpell.), 2320, 3170.
 Les pêcheries (Interpell.), 3424.

FORTIN, M. P., (Gaspé.)

Primes d'encouragement aux pêcheurs (M. pour doc.), 58.

FOSTER, M. G. E., (King, N.-B.)

Acte des licences de 1883 (Interpell.), 81.
 Prohibition des liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest (M. pour doc.), 106.
 Cour Suprême, 172.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 254, 258.
 Cour Suprême, N.-B. (M. pour doc.), 308.
 Acte de tempérance de 1878 (M. pour doc.), 558 (sur) 992, 1004, 1006, 1008, 1097, 1098, 1103, 1105, 1110, 2736, 2740, 2744, 2748, 2750, 2751, 2760, 2765.
 Le budget, de 560 à 571.
 Débits de liqueurs (sur), 650.
 Billets de ch. de fer, 741.
 Voies et moyens, 839.
 Service civil, 935, 1166, 1167, 1168.
 Subsidés, 965, 1026, 1028, 3010, 3520, 3521.
 Volontaires au N.-O. Liqueurs enivrantes (Interpell.), 1185.
 Cens électoral, 1211. (En comité), 1532, 1626, 1627, 1628, 1629, 1635, 1687, 1688, 1783, 1891, 1892, 1893, 1897, 1950, 2078, 2082, 2132, 2133, 2135, 2168, 2169, 2170, 2177, 2178, 2245, 2420.
 Loi Scott. Pétitions, 2401, 2402.
 Pacifique. Résolutions. (Discours), 2792 à 2798.
 Vente des liqueurs (En comité), 2991.
 Subventions à certains chemins de fer, 3376.
 Subsidés.—Concours, 3502, 3503.

GAULT, M. M. H., (Montréal-Ouest.)

Question de privilège, *Globe*, 50.
 Terrains vacants du gouvernement à Montréal (Interpell.), 60.

GAULT, M. M. H.—*Suite.*

Conserves en boîtes (Interpell.), 60.
 Association de secours des employés du Pacifique (B. 75), 328 (1^{re} lect.) 328, (2^e) 513, (3^e) 1057.
 Troubles du N.-O., 851, 855, 880.
 Poids et mesures, 876, 1743.
 Voies et moyens, 900.
 Subsidés, 946, 949. (Nord-Ouest), 1366.
 Maladies contagieuses des animaux, 1124.
 Service civil, 1175, 1179.
 Cens électoral (en comité), 1649, 1707, 1719.

GEOFFRION, l'honorable M. F., (Verchères.)

Cens électoral (en comité), 2444.

GIGAULT, M. G. A., (Rouville.)

Bureau d'agriculture (Interpell.), 80.
 Lettres de change et billets, (B. 46) 154. (1^{re} lect.) 155.
 Lois criminelles du Canada (Interpell.), 257.
 Tempérance (B. 112) 779. (1^{ère} lect.) 779.
 Tempérance (sur bill), 1115.
 Cens électoral, 1304. (En comité), 1860.
 Subventions aux chemins de fer, 3504.

GILLMOR, M. A. H., (Charlotte.)

Colons des provinces maritimes (Interpell.), 155.
 Edifices publics à St. Stephen, N. B. (Interpell.), 155.
 Le budget, de 679 à 689.
 Travaux établis en eaux navigables, 938.
 Subsidés, 1084, 2933, 2936, 3046, 3521, 3526.
 Tempérance, 1110.
 Cens électoral, 1327. (En comité), 1501, 1601, 1652, 1777, 1879, 1881, 2060, 2067, 2074, 2133, 2138, 2151, 2153, 2156, 2193, 2194, 2195, 2339. (Sur amend. Weldon) 3156. (Amend.) 3166.
 Inspection générale, 1379.
 Service postal par paquebots, 2847.
 Subventions à certains chemins de fer (en comité) 3072. (Sur 2^e lect.) 3383.

GIBOUARD, M. D., (Jacques-Cartier.)

Orateur suppléant, 76.
 Cour Suprême, 164.
 Banque du Peuple (B. 53), 177, (1^{ère} lect.) 177, (2^e) 257, (3^e) 727.
 Sur question de privilège, 178.
 Commissaires des licences, 323.
 Cens électoral (en comité), 1451, 1508, 1510, 1512, 1515, 1545.
 Acte d'assurance refondu, 2516, 2517, 2518, 2519.
 Tempérance, 2758.
 Troubles du Nord-Ouest (discours), 3224 à 3250.
 Question de privilège, 3257, 3497.
 Subventions à certains chemins de fer, 3369.
 Territoires du N.-O., représentation, 3511, 3512.
 Subsidés, 3555, 3562.

- GLBN, M. F. W., (Ontario-Sud.)**
Voies et moyens, 846, 847.
- GORDON, M. D. W., (Ile Vancouver.)**
Zône du chemin de fer, Ile Vancouver (Interpell.), 303.
Troubles parmi les sauvages de Metlakatla, 319.
Frontières entre l'Alaska et la C. A. (M. pour doc.), 739.
Affaires des sauvages, C. A., 913.
Question de privilège, 2320.
Immigration chinoise (Discours sur résol.), 3118 à 3120.
- GUAY, M. P. M. (Lévis.)**
Station à St.-Romuald d'Etchemin (Interpell.), 1634.
Cens électoral (en comité), 1753.
- GUNN, M. A., (Kingston.)**
Voies et moyens, 826, 892, 893, 894, 3318.
Inspecteurs des licences (Interpell.) 1635.
- HACKETT, M. E., (Prince, I. P.-E.)**
Traverse d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 66.
Embranchement du Cap Traverse. Paiement des journaliers (M. pour doc.), 149.
Le budget, de 720 à 726.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 1051.
Cens électoral (en comité), 1495, 1723, 1724, 1727, 2131, 2175, 2176. (Sur amend. Jenkins), 3151.
- HAGGART, M. J. G., (Lanark-Sud.)**
Compagnie de drainage (sur bill), 1057.
Pacifique—Résolutions, 2957.
Subsides—Concours, 3476, 3477.
- HALL, M. R. N., (Sherbrooke.)**
Commission géologique du Canada (Interpell.), 120.
Ouvertures faites dans la glace, 157, 158.
Caisses d'épargnes des bureaux de poste, 864.
Subsides, 1077, 3450.
Compagnie du Richelieu, 1410.
Acte d'assurance refondu, 2518, 2519, 2522, 2523.
Subventions à certains chemins de fer (En comité) 3074 à 3076, 3082, (Sur 2e lect.) 3376.
- HAY, M. R., (Toronto-Centre.)**
Brevets d'invention (B. 89), 380, (1re lect.) 380.
- HESSON, M. S. R., (Perth-Nord.)**
Port des lettres (Interpell.), 34.
Débats, 36.
Application au Nord-Ouest de la loi des pêcheries (Interpell.), 53.
Inspection des banques, 87.
Chevalets en bois et ponts sur le Pacifique, 117.
Facilités pour les agriculteurs dans les affaires de banque, 123.
- HESSON, M. S. R.—Suite.**
Terres de la zône du chemin de fer, C.A. (Interpell.), 303.
Port des lettres, réduction du, 305.
Réserve en or du gouvernement, 371, 372.
Pacifique—Etats (M. pour doc.), 504, 506.
Pêcheries du Nord-Ouest—Protection (M. pour doc.), 735, 736.
Le budget, de 783 à 792.
Poids et mesures, 877, 1742.
Voies et Moyens, 900.
Subsides, 964, 965, 1025, 1030, 2901, 2928, 2929, 2930, 2946, 3412, 3413, 3459, 3462, 3527.
Tempérance, 1099.
Maladies contagieuses des animaux, 1125.
Service Civil, 1161, 1185.
Compagnie du Richelieu, 1413.
Cens électoral (en comité), 1486, 1489, 1498, 1517, 1560, 1562, 1569, 1615, 1663, 1667, 1669, 1671, 1674, 1675, 1711, 1823, 1825, 2063, 2137, 2160, 2161, 2163, 2164, 2211, 2214, 2215, 2228, 2266, 2272, 2289, 2295, 2328, 2348, 2364, 2370, 2371, 2376, 2377, 2380.
Cens électoral—Pétitions, 2105.
Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2583, 2584, 3486.
Inspection générale, 2640.
Pacifique—Résolutions, 2733. (En comité), 2832, 2833, 2840.
- HICKEY, M. C. E., (Dundas.)**
Volontaires de 1837 et 1838 (M. pour doc.), 39.
Acte de tempérance, (sur), 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1010, 1011, 1103, 1105, 1107, 1109, 2735, 2738, 2740, 2744, 2745, 2747.
Subsides, 1041, 1080, 2945.
Cens électoral (en comité), 1668, 1669, 1962, 1964, 1965, 2065, 2091, 2092, 2095, 2398, 2411.
Poids et mesures, 1746.
Acte d'assurance refondu, 2521.
Subsides—Concours, 2856.
Débats, 3474.
Territoires du N.-O.—Administration de la justice (sur 3e lect.) 3537.
- HILLIARD, M. G., (Peterborough-Ouest.)**
Pêcheries du N.-O., 737.
Canaux sur l'Ottawa, 1281.
- HOLTON, M. E., (Chateauguay.)**
Banque d'Echange (Interpell.), 93.
Banque d'Echange; avances du gouvernement, 386.
Cens électoral (En comité) 1494. (Amend.), 3167.
Démission de G. E. Cherrier (M. pour doc.), 1507.
Subsides, 3009, 3450, 3451, 3452, 3488, 3513, 3526.
Traitement des juges des cours de comté (Interpell.), 3170.
Propriété occupée par John Honey (Interpell.), 3532.

- HOMER, M. J. A. R., (New-Westminster),**
 Chemin du Pacifique—De Port-Moody à Savona-Ferry (Interpell.), 155.
 Frontières entre l'Alaska et la C.-A, 740.
 Cens électoral (En comité), 1649, 1650, 1788.
- INNES, M. J. (Wellington-Sud).**
 Malles entre Shiloh et Fergus (Interpell.), 1268.
 Cens électoral (En comité), 1806, 2360. (Amend.) 3162.
 Subsidés, 3412, 3413.
- IRVINE, M. D., (Carleton, N. B.)**
 Obstructions dans les rivières (M. pour doc.), 464.
 Droits sur le foin (M. pour doc.), 464.
 Inspecteur des édifices fédéraux à Woodstock, N. B., (Interpell.) 635.
 Voies et moyens, 822, 823, 825, 831, 838, 840.
 Subsidés, 949, 3333, 3334, 3335.
 Acte de tempérance (sur), 1004, 1008, 1106, 1107, 2765, 2766.
 Cens électoral (En comité), 1403, 1611, 1886, 1887, 1888, 2177. (Sur amend. Weldon), 3157.
 Poids et mesures, 1742, 1743, 1744.
 Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3077.
- IVES, M. W. B., (Richmond et Wolfe.)**
 Orateur suppléant, 76.
 Inspection des banques, 87, 90.
 Ouvertures faites dans la glace, 157, 158.
 Service civil, 293.
 Voituriers par terre, 297.
 Télégraphe du ranche de Fort McLeod (B. 80) 366. (1re lect.) 366, (2e) 449, (3e) 1793. (Amend. du Sénat) 2439.
 Banque d'Echange; avances du gouvernement, 390.
 Tempérance, 470, 748, 987, 998, 999, 1003, 1099, 1104, 1112, 1113.
 Saskatchewan-Nord—Améliorations, 731.
 Voies et moyens, 827, 828.
 Troubles du N.-O., 829, 856, 1116.
 Subsidés, 1021, 2926.
 Compagnie de drainage, 1058, 1449.
 Explication personnelle, 1116.
 Cens électoral (En comité), 1865, 2061, 2064, 2323, 2459.
 Acte d'assurance refondu, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2522, 2619. (En comité), 2859, 2860.
 Pacifique—Résolutions—(Discours), 2708, 2711 à 2720.
 Bibliothèque du Parlement (En comité), 2850.
 Vente de liqueurs (sur 3e lect.), 3054.
 Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3090.
- JACKSON, M. J., (Norfolk-Sud).**
 Dragueurs, remorqueurs et bacs (M. pour doc.) 55, 56.
 Havre de refuge de Port Stanley et de Burwell, 65.
 Service de sauvetage à Port Rowan (M. pour doc.), 148, 149.
 Fonds de pêche de Long Point (Interpell.), 303.
 Sifflet de brumes (M. pour doc.), 307.
 Havre de refuge. Port Rowan (M. pour doc.), 310.
- JACKSON, M. J.—Suite.**
 Preuve dans les causes de divorce (Interpell.), 448.
 Le budget, de 694 à 699.
 Poids et mesures, 878, 1741, 1742, 1743.
 Sacs de la malle (Interpell.), 1012.
 Tempérance, 1113.
 Inspection générale, 1373.
 Cens électoral, 1404. (En comité) 1605, 1782, 1783.
- JAMIESON, M. J., (Lanark-Nord).**
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 264.
 Tempérance, 469, 748, 987, 996, 998, 1002, 1003, 1004, 1006, 1007, 1009, 1010, 1011, 1012, 1091, 1097, 1098, 1105, 1112, 1115.
 Subsidés, 1023.
 Prohibition des liqueurs spiritueuses, 1096, 1099, 1103.
 Acte de tempérance (amend. du Sénat), 2315. (Interp.), 2616, 2734, 2735, 2738, 2740, 2742, 2743, 2744, 2745, 2747, 2748, 2749, 2760.
- JENKINS, M. J. T., (Queen's, I. P.-E.)**
 Traverse d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme (Interpell.), 68, 974.
 "Steamer Lansdowne" (Interpell.), 974.
 Réciprocité avec les Etats-Unis, 1070.
 Tempérance, 1108, 2745.
 Maladies contagieuses des animaux, 1133.
 Service civil, 1182.
 Cens électoral, 1406. (En comité), 1966, 2056. (Amend.), 3150.
 Poids et mesures, 1744.
 Engrais agricoles, 2566.
- KAULBACK, M. C. E., (Lunenburg.)**
 Quais, etc., dans les eaux navigables, 226.
 Pêcheries du Nord-Ouest, 735.
 Echelle à poissons de Rogers, 914.
 Question de privilège, 1148, 3170.
- KILVERT, M. F. E., (Hamilton.)**
 Chemin de fer de Hamilton, Guelph et Buffalo (B. 77), 328, (1re lect.) 328, (2e) 425, (3e) 1057.
 Divorce Hatzfeld (B. 107), 705 (1re lect.) 705, (2e) 728, (3e) 916.
 Société de prévoyance et de prêt de Hamilton (B. 114) 821, (1re lect.) 821, (2e) 856, (3e) 1415.
- KING, M. G. G., (Queen's N.-B.)**
 Le budget, de 588 à 593.
 Cens électoral, 1321, 1591. (En comité), 1878, 2244, 2245, 2346, 2347, 2366, 2372.
 Subsidés, 2926.
- KINNEY, M. J. E., (Yarmouth.)**
 Chemin de fer de Windsor (M. pour doc.), 557.
 Inspection générale, 1374.
 Cens électoral (en comité), 1902, 1907, 1908.

KIRK, M. J. A., (Guysboro').

- Ports dans le comté de Guysboro (Interpell.), 53.
 Communication entre Port Mulgrave et Guysboro (Interpell.), 119.
 Liqueurs vendues (M. pour doc.), 154.
 Brise-lames à New Harbor et Indian Harbor (M. pour doc.), 154.
 Subside à la Nouvelle-Ecosse (Interpell.), 197.
 Houille pour les édifices publics à Ottawa (M. pour doc.), 327.
 Port Mulgrave, N.-E. (M. pour doc.), 466, 469.
 Demandes de documents (Interpell.), 513, 558.
 Rapports incomplets (sur), 528.
 Subvention à la N.-E. (Interpell.), 594.
 Ecoles des Sauvages au N.-O. (Interpell.), 595—(M. pour doc.), 1507.
 Réciprocité avec les E.-U., 1061.
 Gradués du collège de Kingston dans la milice (Interpell.), 1091.
 Cens électoral, 1319. (En comité) 1628, 1668, 1907, 1908, 2145, 2150, 2151, 2157, 2158, 2164, 2247, 2248.
 Inspection générale, 1369, 1370, 1373, 1374.
 Vacances—District judiciaire n° 6, N.-E. (Interpell.), 2841.
 Prime aux pêcheurs (Interpell.), 2841.
 Subsidés, 3012, 3016, 3036, 3044, 3045, 3046, 3048, 3049, 3050, 3523, 3524, 3525.
 Major-général Laurie (Interpell.), 3093.
 Subventions à certains chemins de fer (amend.), 3395, 3505, 3506, 3507.

KRANZ, M. H., (Waterloo-Nord).

- Présentation de bills privés (prolongation de délais) (M.) 92.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs (résol.) 246.
 Acte de tempérance de 1878 (M. pour doc.), 469.
 Falsification des aliments, 2559.

LABROSSE, M. S., (Prescott).

- Cens électoral (en comité) 1780, 1888.

LANDERKIN, M. G., (Grey-Sud).

- Personnes qui ont demandé des licences en 1884 en vertu de l'acte de 1883 (M. pour doc.), 47.
 Chemins de fer du comté de Grey, (M. pour doc.), 60.
 Communications par voie ferrée avec Ottawa, (M. pour doc.), 90, 91, 94.
 Sur question de privilège-Sproule, 93.
 Service Civil, 285.
 Rapports (Interpell.), 477, 1262.
 J. W. Trutch (Interpell.), 780.
 Voies et Moyens, 841, 842.
 Subsidés, 946, 947, 948, 949, 952, 954, 966, 1021, 1031, 3412, 3413, 3452, 3460, 3461, 3491, 3526, 3527, 3528, 3556.
 British Medical Acts (Interpell.), 986.
 Service Civil, 1162, 1185.

LANDERKIN, M. G.—Suite.

- Maladies contagieuses des animaux, 1395.
 Cens électoral, 1415. (En comité), 1496, 1497, 1498, 1530, 1533, 1547, 1586, 1606, 1607, 1671, 1870, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 2060, 2074, 2076, 2098, 2099, 2100, 2152, 2348, 2349, 2382, 2393, 2462, 2468.
 Bibliothèque du Parlement (En comité), 1738.
 Cens électoral. Pétitions, 2102, 2103, 2104, 2105, 2252, 2253, 2582, 2583.
 Question de privilège (sur), 2321.
 Rémunération des analystes publics, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633.
 Débats, 3466.

LANDRY, M. P., (Montmagny)

- Cour Suprême (B. 3). 30 (1re lect.) 30, (2e lect. suspendue), 107, 159, 174. (M. pour 2e lect. renvoyée), 177.
 Démission du capitaine Ludger Bolduc (M. pour doc.), 30.
 Employés actuels du Bureau de l'immigration à Québec, etc. (M. pour doc.), 31.
 Chemin de fer du Pacifique (M. pour doc.), 34.
 Bibliothèque—Ouvrage de M. Bourinot, 41.
 Cour Suprême, en ce qui concerne la province de Québec, 257. (B. 68) 282, (1re lect.) 282.
 Ligne directe, depuis la station Saint-Charles (Interp.), 367.
 Jugements de la cour Suprême (M. pour doc.), 557.
 Salle d'exercices à Québec (M. pour doc.), 558.
 Troubles du Nord-Ouest, 932.
 Cens électoral (En comité), 1584, 1704, 1706, 1707, 1769, 2232.
 Ligne directe (Interpell.), 1814.
 Tempérance, 2766.
 Subsidés, 3033, 3035, 3036.
 Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3072 à 3074, 3076, 3090, 3091. (Sur 2e lect.) 3374. (Amend.) 3395.

LANDRY, M. P. A. (Kent, N. B.)

- Traverse d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, 68.
 Acte de tempérance (sur), 994, 1010, 1106, 1111, 1112.
 Havre de Richibouctou (M. pour doc.), 1506.
 Pont sur la rivière Saint-Jean (M. pour doc.), 1507.
 Cens électoral (en comité), 1513, 1514, 1526, 1529, 1562, 1567, 1568, 1621, 1622, 1624, 1650, 1651, 1654, 1655, 1870, 1871, 1872, 1884, 1885, 1897, 1951, 2135, 2136, 2179, 2195, 2244, 2245, 2276, 2312, 2313, 2314, 2333, 2340, 2341. (Sur amend. Weldon), 3155.
 Acte d'assurance refondu, 2520, 2521.
 Subventions à certains chemins de fer, 3378.
 Débats, 3474.
 Subsidés, 3564.

LANGELIER, M. F., (Mégantic.)

- Démission du capitaine Ludger Bolduc, 30.
 Ecole de cavalerie de Québec, (M. pour doc.), 92.
 Chemin de fer de Montréal à l'Océan, 202.
 Chemin de fer Intercolonial, 212.
 Subside à la province de Québec (Interpell.), 246.
 Bras St. Nicolas (M. pour doc.), 327.
 Trompes de brume (M. pour doc.), 327.
 Subsides, 1036, 1037, 1076, 1079, 1083. (Nord-Ouest, 1365, 1366,) 2317, 2909, 2924, 2926, 2927, 2930, 2931, 2935, 2946, 2998, 2999, 3031, 3032, 3034, 3035, 3036, 3040.
 Demandes de doc. (Interpell.), 1090.
 Location des magasins militaires à Québec (Interpell.), 1091.
 Maladies contagieuses des animaux, 1124.
 Cens électoral, 1426. (En comité), 1451, 1508, 1511, 1513, 1515, 1516, 1518, 1519, 1521, 1540, 1541, 1545, 1701, 1704, 1707, 1979, 1980, 1982, 2060, 2073, 2142, 2146, 2148, 2266, 2269, 2270, 2271, 2308, 2412, 2414, 2424, 2447, 2471, 2472, 2473, 2476, 2477. (Amend.), 3159. (Amend.), 3160. (Amend.), 3163.
 Brosseau et Lisabelle (Interpell.), 1449, 1450.
 Saisies par les officiers de douane de Montréal (Interpell.), 1450.
 Dommages à George Lavoie (M. pour doc.), 1507, 1510.
 Mise à la retraite de J. W. Peachy (Interpell.), 1814.
 Mât breveté de Lavis pour tentes (Interpell.), 2107.
 Troubles du Nord-Ouest, 2249.
 Engrais agricoles, 2562.
 Commissaires du havre des Trois-Rivières, 2642.
 Service postal par paquebots, 2643, 2644, 2645, 2844.
 Conseil du Nord-Ouest, 3022, 3023, 3028.
 Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3076, 3081, 3090, 3091. (Sur 2e lect.), 3361 à 3367. (Amend.), 3394.
 Volontaires protestants dans le 65e bataillon (sur), 3094, 3095.
 Inspection et mesurage du bois (En comité), 3140.

LANGÉVIN, l'honorable Sir Hector L., (Trois-Rivières.)

- Rapport des Travaux publics 1884 (Présent.), 29.
 Rapport du ministre de la Justice sur pénitenciers 1884 (Présent.), 29.
 Coût des impressions et des annonces (Rép.), 29.
 Démission du capitaine Ludger Bolduc, 31.
 Chemin de fer du Pacifique, 34, 40.
 McIsaac's Pond, Inverness, (Rép.), 37.
 Chemin de fer du Pacifique. Subside au chemin de fer de la rive Nord, 44.
 Ports dans le comté de Guysboro (Rép.), 53.
 Brise-lames de la Pointe-Blanche (Rép.), 54.
 Dragueurs, remorqueurs et bacs, 55, 59.
 Jetées de la Pointe de l'Église et de l'Anse à la Truite (Rép.), 56.
 Communications entre l'Île de-Sable et la terre ferme (Rép.), 59.

LANGÉVIN, l'honorable sir Hector.—*Suite.*

- Chemin de fer du Nord et de Jonction du Pacifique (Rép.), 60.
 Terrains vacants du gouvernement à Montréal (Rép.), 60.
 Brise-lames de Summerville, N.E. (Rép.), 60.
 Chemins de fer du comté de Grey, 60, 62.
 Agence des Sauvages du district de Manitoba, 65.
 Havre de refuge de Port Stanley et de Burwell, 65.
 Officiers du gouvernement dans le Nord-Ouest (Rép.), 69.
 Brise-lames de Bayfield (Rép.), 81.
 Édifices publics à Napanee (Rép.), 81.
 Lignes télégraphiques de Cap-Breton (Rép.), 81.
 Édifices publics à St-Thomas, 84, 85.
 Arbitres officiels (Rép.), 93.
 Bâtiment des immigrants à Lévis (Rép.), 93.
 Demandes de documents (Rép.), 106, 939, 1448.
 Comité des chemins de fer, nouveau membre du, (M.), 131.
 Exploration sur la rivière Ottawa (Rép.), 137.
 Havre de Port Crédit (Rép.), 197.
 Chemin de fer de Montréal à l'Océan, 197, 202.
 Chemin de fer du Sud du Canada, 256.
 Gare à St-Ignace (Rép.), 257.
 Ligne directe (Rép.), 257.
 Bureau de poste à Montmagny (Rép.), 258.
 Édifices publics—Dundas (Rép.), 303.
 Pacifique—Rapport de V. Smith (Rép.), 308.
 Havre de refuge, Port Rowan (Rép.), 313.
 Assurance agricole (Rép.), 317.
 Biens des faillis (Rép.), 318.
 Troubles parmi les Sauvages de Metlakatla (Rép.), 318.
 Chemin de fer d'Amherst et de l'Île du P.-E., 366.
 Hangars des immigrants à Medicine-Hat (Rép.), 368.
 Subventions pour les quais de l'Île du P.-E. (Rép.), 368.
 Demandes de rapports (sur), 380.
 Chemin de Winnipeg et de Prince-Albert, 449.
 Chemin de Longueuil à Lévis (Rép.), 449.
 Bois de chauffage,—départements et parlement (Rép.), 450, 1450.
 J. A. Chenevert (Rép.), 450.
 Lots de grève, N. E. (Rép.), 450.
 Obstructions dans les rivières (Rép.), 464.
 Tempérance, 469, 470.
 Cour de réclamations (B. 93) 470. (1re lect.) 472, (Bill retiré) 2523.
 Chemin de Dundas et Waterloo (Résol.), 472, 937.
 Rapports (Rép.), 477.
 Havre de Cascumpec (Rép.), 502.
 Représentation des territoires, 519.
 Documents publics (Traduction des) (Rép.), 622.
 Travaux établis en eaux navigables (B. 101), 635. (1re lect.) 635, (2e) 937, (3e) 939.
 Inspecteurs des édifices fédéraux (Rép.), 635.
 Construction de cales sèches (B. 108), 726. (1re lect.) 726, (2e) 939, (3e) 939.

LANGÉVIN, l'honorable sir Hector.—*Suite.*

Saskatchewan Nord—améliorations, 730, 731.
 J. E. Collins, 734.
 Frontières entre l'Alaska et la C. A., 740.
 Propriété immobilière au Nord-Ouest (B. 109), 777.
 (1re lect.) 777.
 Amend. à l'acte refondu des chem. de fer 1879, 778.
 Bassin de radoub d'Esquimalt (Rép.), 779.
 Lignes télégraphiques et signaux, C. A. (Rép.), 779.
 Louis Riel (Rép.), 779.
 J. W. Trutch (Rép.), 780.
 Cour de réclamations (Résol.), 815.
 Relations commerciales entre la France et le Canada
 (Rép.), 872.
 Troubles du Nord-Ouest, 880, 902, 930, 931, 3312.
 Pacifique—concession de terres (Rép.), 904.
 Manufactures, 930.
 Pâques, ajournement (M.), 932.
 Chemin de Dundas et Waterloo (B. 120) 937. (1re lect.)
 937. (Retiré) 2479.
 Subsidés, 943, 956, 957, 958, 959, 967, 2911, 3009, 3010,
 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3031, 3410, 3411,
 3454, 3488, 3489, 3490, 3491, 3515, 3524, 3525, 3526,
 3554, 3555, 3558, 3562.
 Agent du Canada à Paris, 978, 979.
 Acte de tempérance (sur), 1003, 1007, 1009, 1011, 1098.
 Havre à la Pointe-Rouge I. P.-E. (Rép.), 1090.
 Edifices fédéraux à Charlottetown (Rép.), 1090.
 Améliorations sur l'Ottawa (Rép.), 1091.
 Prolongation de délais (Bills) (M.), 1147.
 Service civil, 1155, 1158, 1173, 1183.
 Louis et Eugène Coste (Rép.), 1185.
 Cens électoral, 1191. (En comité), 1498, 1594, 1595,
 2164, 2182, 2217, 2218, 2220, 2221, 2222, 2380.
 Canaux sur l'Ottawa, 1282.
 Compagnie du Richelieu, 1414.
 Bibliothèque du parlement (sur résol.), 1729. (En
 comité), 2849, 2851, 2852.
 Ascension—ajournement (M.), 1895.
 Cens électoral—Pétitions (sur), 1967, 1968, 2106.
 Droits du gouvernement sur les rives de certaines riviè-
 res (Rép.), 2319.
 Edifice public de Charlottetown (Rép.), 2440.
 Chemins de fer Nord-Ouest—Concessions de terres
 (Résol.), 2524, 2525, 2568, 2569, 2573, 2574, 2576,
 2580, 2603, 2604, 2605, 2607, 2608, 2619, 2620.
 Falsification des aliments—Rémunération des analystes
 (Résol.), 2583.
 Commissaires du Havre des Trois-Rivières—Prêt du
 gouvernement (Résol.), 2583, 2642, 2643.
 Mises à la retraite et nominations (Rép.), 2616.
 Terres à certains chemins de fer du N.-O. (B. 147),
 2620 (1re lect.) 2620, (2e) 2948, (3e) 2988.
 Ventilation de la Chambre (Rép.), 2767.
 Personnel—Chambre des communes (Rép.) 2841.

LANGÉVIN, l'honorable sir Hector.—*Suite.*

Subsidés—Concours, 2855, 2856, 3017, 3018, 3500, 3501,
 3539.
 Statistiques du service public (Rép.), 2947.
 Traité de commerce avec la Jamaïque (Rép.), 2947.
 Terres à certains chemins de fer (sur B.) (En comité),
 2948.
 Pacifique—Résolutions, 2952.
 Commissaires du Havre des Trois-Rivières (En comité),
 3029.
 Subventions à certains chemins de fer. (Sur résol.),
 3065 à 3069. (En comité), 3069, 3070, 3071, 3081,
 3082, 3084, 3085, 3086, 3090, 3091. (2e lect.), 3351,
 3352, 3359 à 3361. (B. 158), 3395. (1re lect.) 3395,
 (2e) 3484, (3e) 3508.
 Edifices publics à Cornwall (Rép.), 3092.
 Immigration chinoise (En comité), 3120.
 Amendement à l'acte de milice (sur 2e lect.), 3142.
 Recettes des douanes et de l'accise (Rép.), 3170.
 Cour Supérieure de Québec (Résol.), 3395.
 Subventions à certains chemins de fer, 3425.
Débats, 3466, 3565.
 Rapports du Grand-Tronc (Rép.), 3499.
 Manitoba—Administration de la justice (Résol.), 3499.
 Québec “ “ (Résol. 2e lect.),
 3499.
 Traitement de certains juges provinciaux (B. 161), 3499
 (1re lect.), 3499 (2e et 3e) 3542.
 Subventions aux chemins de fer (En comité), 3503,
 3504, 3505, 3579.
 Territoires du N.-O.—Représentation, 3509.
 Troubles du Nord-Ouest (Rép.), 3531.
 Procès au Nord-Ouest, 3547.
 Séances de la Chambre (M.), 3566.

LAURIE, l'honorable M. W., (Québec-Est.)

Chemin de fer du Pacifique, 40.
 Chemin de fer du Pacifique—Subside au chemin de fer
 de la Rive Nord (M. pour doc.), 43.
 Résignation du juge en chef Meredith (M. pour doc.), 45.
 Concessions de terres aux chemins de fer autres que le
 Pacifique, 101.
 Cour suprême, 174.
 Chemin de la Rive Nord (Interpell.), 197.
 Chemin de fer de Montréal à l'Océan, 198.
 Chemin du Pacifique—Prolongement à Québec (Inter-
 pell.), 304.
 J. A. Chenevert (Interpell.), 450.
 Prolong. du Pacifique jusqu'au havre de Québec (M.
 pour doc.), 558.
 Relations commerciales entre la France et le Canada,
 872.
 Demandes de doc. (Interpell.), 939.
 Agent du Canada à Paris, 979.
 Maladies contagieuses des animaux, 1120.
 Cens électoral, 1223. (En comité) 1488, 1509, 1510,
 1511, 1512, 1515, 1518, 1519, 1520, 1521, 1522, 1545,

LAURIER, l'honorable M. W.—*Suite*.

1516, 1577, 1578, 1661, 1664, 1672, 1688, 1695, 1696, 2060. (Sur amend. Jenkins), 3154. (Sur amend. Holton), 3168.

Traitement de Riel en prison (Interpell.), 2439.

Bibliothèque du Parlement. (En comité), 2351, 2352, 2353.

Traité de commerce avec la Jamaïque (Interpell.), 2947.

Pacifique—Résolutions, 2956.

Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3070, 3071, 3081, 3082, 3085, 3090, 3091 (sur 2e lect.), 3351, 3352 à 3359, 3391, 3503, 3505.

Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3215 à 3224, 3311.

Subsides. Concours, 3477.

Navigation du Saint-Laurent (sur 2e lect.), 3542.

Procès au Nord-Ouest, 3545.

LESAGE, M. C. A., (Dorchester.)

Chemin de fer du Pacifique (M. pour doc.), 39. Rapport de V. Smith (M. pour doc.), 308.

Ligne de la rivière Etchemin (Interpell.), 368.

Ligne directe (Interpell.), 1814.

Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3087 à 3090. (Sur 2e lect.), 3391 à 3394.

LISTER, M. J. F., (Lambton-Ouest.)

Chemins de fer du comté de Grey, 61.

Surintendants des sauvages (Interpell.), 93.

Cour maritime d'Ontario, 134.

Emploi de John Moody (Interpell.), 155.

Preuve dans les procès au criminel, 192.

Ebenezer Watson (Interpell.), 196.

Squatters dans la vallée de la Qu'Appelle (M. pour doc.), 214, 215.

Limites nord et ouest d'Ontario (M. pour doc.), 219.

Commissaires des licences, 324.

Secours aux municipalités, etc., 373.

Banque d'Echange; avances du gouvernement, 409.

Remboursement au comté de Simcoe, 613, 614.

Commissaires des licences dans Essex (Interpell.), 635.

Explication personnelle, 727.

Rets à enclos (M. pour doc.), 1012.

Maladies contagieuses des animaux, 1135.

Louis et Eugène Coste (Interpell.), 1185.

Cens électoral, 1205, 1406, 1415. (En comité), 1802, 1803, 1804, 1935, 1936, 1938, 2084, 2086, 2087, 2088, 2144, 2145, 2149, 2154, 2167, 2168, 2176, 2177, 2234, 2235, 2236, 2345, 2364, 2367, 2368, 2397, 2405, 2419, 2424, 2426, 2446, 2453. (Amend.), 3164.

Inspection des bateaux à vapeur, 1339, 1340.

Service civil, 1362.

Cens électoral—Pétitions, 2105.

Directeur de poste de Brandon (Interpell.), 2106.

Procès de Riel (Interpell.), 2440.

Gabriel Dumont—Extradition—(Interpell.), 2440.

Subsides, 3000, 3001, 3003, 3005, 3047, 3049.

Edifices publics à Cornwall (Interpell.), 3092.

MACDONALD, M. A. C. (King, I. P. E.),

Traverse d'hiver entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme (M. pour doc.), 65.

Ouvertures faites dans la glace, 157.

Pesage et mesurage des racines (M. pour doc.), 210.

Caisses d'épargnes des bureaux de poste, 863.

Acte de tempérance (sur), 991, 1099, 1114, 1115.

Havre à la Pointe Rouge, I. P. E. (Interpell.), 1090.

Cens électoral (en comité), 1692, 1978. (Sur amend. Jenkins), 3150.

Poids et mesures, 1743.

Subsides, 3013.

MACDONALD, le très-honorable sir John A. (Carleton, O.)

Serments d'office (B. 1), 1.

Comités permanents, 2, 29, 31, 70.

Adresse, 21, 29.

Présentation du rapport du département de l'Intérieur pour 1884, 29.

Présentation du rapport du département chargé des affaires des Sauvages 1884, 29.

Actionnaires du Grand-Tronc (Rép.), 29, 106, 974, 1147, 1338, 2291, 3095, 3532.

Bill du service civil (Rép.), 30.

Bill relatif aux fabriques (Rép.), 30.

Immigration chinoise (Rép.), 30.

Loi concernant les licences des débitants de liqueurs (Rép.), 30.

Rapport du comité des ordres permanents, 31.

Présentation d'un message de Son Excellence relatif à une adresse de condoléance au sujet du décès du Prince Léopold, 33.

Rapport des commissaires nommés pour refondre les statuts, 33.

Avances aux provinces, 34.

Débats, 37, 2248, 3467.

Comité mixte de la bibliothèque (M.), 37.

Chemin du Pacifique—Hypothèque du gouvernement (Rép.), 38.

Volontaires de 1837 et 1838, 39.

Présentation d'un message de Son Excellence nommant les commissaires de l'économie interne de la Chambre des Communes, 42.

Charge de Ministre des chemins de fer (Rép.), 42, 54.

Charge de bibliothécaire du parlement (Rép.), 42.

Résignation du juge en chef Meredith, 45.

Dépenses au compte du capital, 47.

Comité sur les faillites, 48, 49.

Confort des députés, 51.

Limites d'Ontario (Rép.) 53, 54, 120.

Pêcheries canadiennes, 57.

Coupe de bois sur les réserves des Sauvages, 59.

Rapports et comités permanents (Rép.), 59.

Agent du gouvernement et d'une compagnie de terres (Rép.), 59.

Chemin du Pacifique (Rép.), 60.

Législation relative à la dynamite (Rép.), 60.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—*Suite.*

- Orateur suppléant et président des Comités (Résol.), 70, 74, 76, 77, 183, 221.
 Rémunération aux commissaires du reensemement du Nord-Ouest, 79.
 Bureau d'agriculture (Rép.), 80.
 Vente des liqueurs (Rép.), 80.
 Affaire D. J. Hughes (Rép.), 80, 103, 104.
 Acte de l'avancement des sauvages (Rép.), 80.
 J. H. Morgan (Rép.), 81.
 Acte des licences de 1883 (Rép.), 81.
 Cour de divorce (Rép.), 81.
 Inspection des banques, 89, 90.
 Communication par voie ferrée avec Ottawa, 92.
 Surintendants des sauvages (Rép.), 93.
 Banque d'Echange (Rép.), 93.
 Message de Son Excellence au sujet de la Faillite, (Présentation), 106, 107.
 Voituriers par terre, 107, 265.
 Rapports demandés (Rép.), 118.
 Message au sujet de l'adrosse (Présentation), 118.
 Commission géologique du Canada (Rép.), 120.
 Fonds de bois dans les territoires (Rép.), 120.
 Permis de coupe de bois (Rép.), 120
 Facilités pour les agriculteurs dans les affaires de banque, 125.
 Paiements faits à H. J. Morgan (Rép.), 126.
 Ajournement, 130, 131.
 Banqueroute et insolvabilité (M.), 131.
 Cour maritime d'Ontario, 135, 136, 137.
 Cour suprême, 170.
 Sur question de privilège, 178.
 Recensement dans le Nord-Ouest, 179, 180, 181, 182, 183, 223.
 Ebenezer Watson (Rép.), 196, 197.
 Chemins de fer des provinces (Rép.), 197.
 Subside au Manitoba (Rép.), 197.
 Chemin de la rive Nord (Rép.), 197.
 Chemin de fer de Montréal à l'océan, 208.
 Message de Son Excellence. Règlement des réclamations de Manitoba (Présentation), 211.
 Squatters dans la vallée de la Qu'Appelle, 214.
 Affaires de la session (Rép.), 221.
 Cour maritime d'Ontario, 225.
 Offenses contre la personne, 229.
 Dette du Pacifique (Rép.), 229.
 Traité entre les Etats-Unis et l'Espagne, 231, 232.
 Représentation de la Colombie anglaise dans le cabinet (Rép.), 246.
 Commission sur l'immigration chinoise, 246.
 Passages d'eau internationaux, 265, 266, 268.
 Observance du dimanche, 278.
 Service civil, 283.
 Terres de la zone du chemin de fer, C. A (Rép.), 303.
 Zone du chemin de fer. Ile Vancouver (Rép.), 303.
 Papeterie. Chambre des Communes (Rép.), 303.
 Revenu des terres fédérales (Rép.), 304.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—*Suite.*

- Chemin du Pacifique—Prolongement à Québec (Rép.), 304.
 Représentation des Territoires, 307, 380.
 Membres ajoutés au comité d'immigration, 313.
 Propositions affectant les cigares, 366.
 Chemin de fer d'Amherst et de l'Ile du P.-E., 367.
 Ligne directe depuis station Saint-Charles (Rép.) 367.
 Subvention au Pacifique (Rép.), 367.
 Ligne de la rivière Etchemin (Rép.), 368.
 Casernes pour la police à cheval (Rép.), 368.
 Lieut.-gouverneur du N.-B. (Rép.), 380.
 Acte de tempérance de 1878 (Rép.), 380.
 Banque d'Echange; avances du gouvernement, 412, 413.
 Présentation de rapports (Rép.), 448.
 Acte des licences—constitutionnalité (Rép.), 450.
 Ligne directe. Rapport des ingénieurs (Rép.), 450, 502.
 Juge en chef, C. S., Québec (Rép.), 450.
 Relations commerciales avec la Jamaïque (Rép.), 450.
 Mesures du gouv. les jeudis (M.), 473, 474, 475, 476, (les mercredis), 1012, 1013, 1014.
 Homesteads dans la zone du chemin de fer (Rép.), 501, 594.
 Pacifique—Sommes dues pour coupes de bois (Rép.), 502.
 Lieutenant-gouverneur de Québec (Rép.), 502.
 Terrains réclamés par Bell et Kavanagh (Rép.), 504.
 Cour maritime d'Ontario, 519.
 Canada et Jamaïque (Rép.), 520.
 Budget (sur.), 546.
 Matières explosives (B. 95), 571, (1re loc.) 571, (2e) 937, 1222, (3e) 1397.
 Demandes de rapports (sur), 593, 1012.
 Question des limites (Rép.), 594.
 Ligne directe (Rép.), 594.
 Juges du Nouveau-Brunswick (Rép.), 595.
 Contingent militaire canadien pour le Soudan (Rép.), 595.
 Ecoles des sauvages au N.-O. (Rép.), 595.
 Distribution des Statuts (Rép.), 595.
 Zone du Pacifique (Rép.), 595.
 Inspection des fabriques (Rép.), 636.
 Ile du C.B., réclamations de l' (Rép.), 645.
 Châtiment de la séduction (sur), 649.
 Débits de liqueurs, 651, 652.
 Brevets d'invention, 659.
 Cens électoral (B. 103), 659, (1re loc.) 660, (2e) 1333, (3e) 3170.
 Trésorerie, 661, 1739, 1740.
 Acquisition de titres des sauvages (Rép.), 663.
 Bref pour Lévis (Rép.), 663, 694.
 Rapports du Grand-Tronc (Rép.), 694.
 Débat sur le budget (à propos du), 694.
 Révolte des Métis à Prince-Albert (Rép.), 726, 749.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—*Suite.*

- Eglise Luthérienne Évangélique du Canada (sur bill), 727.
- Pacifique—Modifications des arrangements (Rép.), 728.
- Juge Clarke (Rép.), 731, 732, 733.
- J. E. Collins (Rép.), 734.
- Billets de chemin de fer (Rép.), 741.
- Droits d'auteur, 748.
- Pâques. Vacances, 748.
- Bill de tempérance, 748.
- Annonciation. Ajournement (M.), 749.
- Demande de documents (Rép.), 749, 783, 1014, 1039, 1090, 1187, 1223, 1266, 1677, 3030.
- Pacifique. Subvention en terres (Rép.), 780.
- Troubles du Nord-Ouest (Rép.), 780, 781. (Discours), 798. (Rép.), 821.
- Propositions du Pacifique (Rép.), 782.
- Révision des statuts. Rapport des commissaires, 815, 818, 820.
- Subventions en terres aux compagnies du N.-O., 820.
- Pacifique. Etendue de terre dans la zone de 48 milles, (Rép.), 821.
- Troubles du Nord-Ouest, 829, 830, 853, 855, 856, 873, 880, 881, 905, 906, 915, 933, 939, 1012, 1044, 1089, 1342, 1362, 1382, 1506, 1539, 1633, 1676, 1718, 1815, 1853, 1894, 2107, 2117, 2143, 2165, 2250, 2583.
- Question de privilège (sur), 853.
- Compagnie agricole de la vallée du lac Qu'Appelle (Rép.), 857.
- Règlements du pénitencier, C.A., 865, 866.
- Vapeur "Sir James Douglass" (Rép.), 873.
- Permis de coupes de bois (Rép.), 905.
- Affaires des sauvages, C.A. (Rép.), 910, 911, 912, 913.
- Affaires du gouvernement (Rép.), 939. (M.), 1397.
- Subsides, 944, 946, 955, 959, 960, 961, 962, 968, 1016, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021, 1033, 1034, 1035, 1037, 1038, 1039, 1040, 1041, 1042, 1083, 2888, 2889, 2895, 2896, 2897, 2901, 2934, 2935, 2936, 2939, 3004, 3008, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3399, 3400, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3444, 3445, 3446, 3447, 3449, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3496, 3497, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3563.
- Pacifique. Terres refusées (Rép.), 974, 1012.
- Acte des licences (Rép.). 974, 1268, 1284. (Sur bill) 2483, 2484, 2485.
- Engrais, 986.
- "British Medical Acts" (Rép.), 986.
- Lettres patentes à Prince-Albert (Rép.), 1012.
- Police à cheval (Résol.) 1044. (Rép.), 1676.
- Compagnie de drainage (sur bill), 1058, 1449.
- Offenses contre la personne (B. 123) (1re lect.) 1083, (2e) 2858, (3e) 2858.
- Faillite (Rép.) 1089, 1148, 1188.
- Embranchement de la R. du Loup, (Rép.), 1091.
- Maladies contagieuses des animaux, 1117, 1118, 1119.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—*Suite.*

- Censélectoral, 1148, 1188. (En comité), 1448, 1450, 1451, 1453, 1456, 1500, 1508, 1509, 1513, 1514, 1516, 1517, 1518, 1519, 1521, 1522, 1523, 1534, 1535, 1536, 1540, 1541, 1546, 1547, 1548, 1549, 1550, 1552, 1553, 1554, 1573, 1576, 1578, 1579, 1589, 1612, 1630, 1631, 1632, 1638, 1639, 1641, 1642, 1649, 1656, 1659, 1660, 1661, 1662, 1663, 1668, 1721, 1782, 1785, 1815, 1898, 1998, 1999, 2007, 2008, 2012, 2013, 2014, 2017, 2021, 2044, 2045, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2068, 2069, 2070, 2071, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2085, 2098, 2100, 2101, 2130, 2131, 2132, 2133, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2158, 2159, 2164, 2165, 2170, 2182, 2183, 2184, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2226, 2227, 2228, 2240, 2244, 2248, 2253, 2256, 2258, 2259, 2260, 2288, 2289, 2290, 2294, 2304, 2305, 2308, 2309, 2310, 2312, 2313, 2322, 2324, 2325, 2329, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2356, 2359, 2360, 2361, 2362, 2364, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2375, 2380, 2381, 2387, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2402, 2403, 2404, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2435, 2436, 2437, 2438, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2449, 2452, 2455, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2476, 2477, 2478, 2848, 2849, 3147, 3148, 3149. (Sur amend. Jenkins) 3153. (Sur amend. Weldon) 3156. (En comité), 3160.
- Service civil, 1151, 1344.
- Absence du ministre de l'intérieur (Rép.), 1186.
- Frontière Nord d'Ontario (Rép.), 1187.
- Compagnie du Richelieu, 1267.
- Antoine Lobel (Rép.), 1268.
- Réserve des sauvages à Victoria, C. A. (Rép.), 1268.
- Prison centrale d'Ontario (B. 129) 1284 (1re lect.) 1284 (2e et 3e) 2485.
- Statuts du Canada (B. 130) 1284 (1re lect.) 1281. (Retiré) 2485.
- Maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics (B 131) 1338 (1re lect.) 1338 (2e) 2917, (3e) 2948.
- Répartition des biens des insolubles, 1341.
- Vente des liqueurs (B. 134) 1342 (1re lect.) 1342, (2e) 2485, (3e) 3055.
- Fête de St. Georges (sur m. pour ajour.), 1366.
- Tempérance (Licences des droguistes.) (Rép.), 1367. Frais de poursuite), 1367.
- Achats de chevaux pour le gouv. (Rép.), 1367.
- Territoires—Réformes judiciaires (Rép.), 1367.
- Inspection générale, 1378, 1381.
- Engrais agricoles (Bill), (M.), 1382.
- Sir Ambrose Shea—Traité (Rép.), 1450.
- Relations commerciales entre le Canada et les E.-U. (Rép.), 1450.
- Volontaires au Nord-Ouest (Rép.), 1633.
- Commission des Métis (Rép.), 1634.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—*Suite.*

Affaire du lac aux Canards (Rép.), 1634.
 Evacuation de Carlton (Rép.), 1634.
 Réclamations des colons—St. Albert (Rép.), 1634.
 Lots des Métis sur la Saskatchewan (Rép.), 1634.
 Etablissements des Métis (Rép.), 1634.
 Réserves et homesteads des sauvages (Rép.), 1634.
 Métis des Territoires—Règlement de réclamations (Rép.), 1635.
 Séance de la commission des Métis (Rép.), 1635.
 Bibliothèque du parlement (Résol.), 1728, 1730, 1731, 1732, 1735. (En comité) 1737, 1738, 1739. (B. 139) 1739 (1re lect.) 1739, (2e) 2485. (En comité) 2849, 2850, 2852, 2853. (3e) 2853.
 Police à cheval (B. 140) 1739, (1re lect.) 1739. (2e) 2862. (3e) 2915.
 Banque commerciale de la N.-E., 1741.
 Poids et mesures, 1742.
 Pacifique (Rép.), 1747.
 Troubles du N.-O. (Rép.), 1747.
 Compagnie de colonisation (Rép.), 1747.
 Ligne directe (Rép.), 1747.
 Question de privilège (sur), 1748, 1749, 1750.
 Engagement du lac aux Canards (Rép.), 1812.
 Métis mineurs de Manitoba (Rép.), 1814.
 Secours aux colons du Nord-Ouest (Rép.), 1814.
 Ligne directe (Rép.), 1814.
 Pacifique, changement d'arrangements avec le gouv. (Rép.), 1815.
 Troubles du N.-O. Correspondance avec le gouv. impérial (Rép.), 1815.
 Travaux de la Chambre (M.), 1815, 1896.
 Cens électoral. Pétitions (sur), 1966, 1967, 1969, 2103, 2104, 2105, 2106, 2582, 2583.
 Réclamations des Métis (Rép.), 1990.
 Pacifique. Résolutions (Rép.), 1990.
 " Usage du chemin de la Rive Nord (Rép.), 1991.
 Emploi de Louis Schmidt et autres (Rép.), 1991.
 Documents relatifs au Nord-Ouest (Rép.), 1991.
 Terres fédérales (Rép.), 1991.
 Explication personnelle (sur), 2031.
 Zone de 40 milles, C. A. (Rép.), 2059.
 Arpentages au Nord-Ouest (Rép.), 2106.
 Terres fédérales. Lot de Gabriel Dumont (Rép.) 2107.
 Pacifique. Remises à locomotives du gouv. (Rép.), 2107.
 Séance du samedi et Fête de la Reine (M.), 2107.
 Employés du service civil (Rép.), 2250.
 Cens électoral fédéral et provincial (Rép.), 2251.
 Titres de concession. Accusations de fraude (Rép.), 2251.
 Agents du gouvernement au N. O. (Rép.), 2251.
 Compagnies de colonisation (Rép.), 2251, 2322.
 Remise à locomotives à Manitoba (Rép.), 2251.
 Acte de tempérance. Amend. du Sénat, 2315.
 Subsidés. Troubles du N. O., 2319.
 Ranche de Ste-Claire (Rép.), 2321.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—*Suite.*

Terres fédérales dans la C. A. (Rép.), 2322.
 Fête-Dieu—Ajournement (M.), 2382.
 Administration de la justice T. N. O. (B. 141), 2426, (1) 2426, (2e) 3028, (3e) 3539.
 Mort de M. Benson (remarques), 2439.
 Traitement de Riel en prison (Rép.), 2439.
 Arpentages et réclamations du N. O. (Rép.), 2439, 2440.
 Procès de Riel (Rép.), 2440.
 Gabriel Dumont—Extradition (Rép.) 2440.
 Volontaires—Récompenses (Rép.), 2441.
 Police à cheval du N. O. (Rép.), 2441.
 Police à cheval du N. O. (Résol.), 2485, 2486, 2505, 2506, 2507, 2508, 2510, 2512.
 Cens électoral—Rémunération des réviseurs, etc. (Résol.), 2503.
 Pacifique. Résolutions, 2504.
 Augmentation de la police à cheval (B. 144), 2514, (1er lect.) 2514, (2e) 2861, (3e) 2913.
 Acte d'assurance refondu de 1877, 2514.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2528, 2536, 2537, 2589, 2600.
 Emprunt du gouvernement, 2549, 2611, 2612.
 Immigration chinoise (avis de motion), 2583.
 Santé du ministre des finances (Rép.), 2483.
 Acte de tempérance (Amend. du Sénat.), (Rép.), 2616.
 Réseau de chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse (Rép.), 2616.
 Mises à la retraite et nominations (Rép.), 2617.
 Subventions à certains chemins de fer (Résol.), 2617.
 Conserves alimentaires, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627.
 Service postal par paquebots, 2643, 2843, 2844, 2845, 2846.
 Traité de Washington (Rép.), 2646, 2647, 2844, 2865.
 Tempérance (Amend.), 2735, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747.
 Pacifique (Résol.), (en comité), 2814, 2815, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2823, 2824, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2833, 2834, 2836, 2837, 2838, 2840, 2952, 2953, 2955, 2956.
 Vacances. District judiciaire n° 6, N.-E. (Rép.), 2841.
 Subsidés. Concours, 2854, 2855, 2856, 3017, 3477, 3478, 3540, 3577.
 Offenses entre la personne (sur B.), 2858.
 Vente des liqueurs (sur B.) en comité, 2858.
 Police à cheval du N.-O. (en comité), 2861, 2862. (Sur 2e et 3e lect.) 2914, 2915.
 Anniversaire de la Confédération (Rép.), 2863.
 Réclamations du Manitoba. Règlement (sur résol.), 2871 (en comité) 2883, 2886, 2887, 2916, 2917. (Sur B. en comité) 3144, 3145, 3146.
 Rapport de la police à cheval, 2913.
 Maintien de la paix (sur B.) (en comité), 2918, 2919, 2920.
 Secours aux colons (Rép.), 2947.

MACDONALD, le très-honorable sir John A.—Suite.

- Ventes de terres fédérales (Rép.), 2947.
 Limites contestées d'Ontario (Rép.), 2947.
 Subsides pour dépenses au N.-O. (en comité), 2949.
 Les pêcheries. Conventions (Rép.), 2984.
 Subventions en terres à des chemins de fer, 2985, 2986, 2987, 2988.
 Vente des liqueurs (sur B.) (en comité) 2988, 2989, 2991.
 (Sur 3e lect.) 3052.
 Les pêcheries, 2994 (Négociations) (Rép.), 3172.
 Territoires du N.-O. Administration de la justice (en comité), 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061. (Sur 3e lect.) 3098, 3533, 3534, 3535, 3536.
 Subventions à certains chemins de fer (en comité), 3072, 3077.
 Affaires de la Chambre (Rép.), 3092, 3532.
 Le dernier emprunt anglais (Rép.), 3093.
 Les frontières d'Ontario (Rép.), 3093, 3425.
 Volontaires protestants dans le 65e bataillon, 3094.
 Correspondance relative aux pêcheries (Rép.), 3095.
 Pacifique (sur B.) (en comité), 3128, 3129.
 Volontaires dans le service civil (Rép.), 3139.
 Traitement des juges des cours de comté (Rép.), 3170.
 Traitement des ministres (Rép.), 3170.
 Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3207 à 3215, 3311.
 Voies et moyens, 3327, 3328, 3398.
 Affaires du gouvernement (Rép.), 3396, 3476.
 Acte de tempérance 1878 (Rép.), 3424.
 Troubles du N.-O. indemnité aux victimes (Rép.), 3425.
 " " secours aux familles (Rép.), 3425.
 Troubles du Nord-Ouest (Rép.), 3425. Reconnaissance des services des volontaires (Résol.), 3425, 3532.
 Le traité de Washington (Discours), 3433, 3437, 3440.
 Cour supérieure—Québec, 3479, 3480.
 Volontaires—Reconnaissance des services des (sur résol.), 3480. (En comité), 3481, 3482, 3483, 3484. (B. 160.), 3484, (1re lect.) 3484, (2e et 3e) 3577.
 Troubles du Nord-Ouest (Rép.), 3529, 3530, 2531.
 Bref relatif à l'élection de Saint-Jean (Rép.), 3533.
 Juge additionnel à Manitoba. (En comité), 3541, 3542. (B. 162), 3542, (1re lect.) 3542, (2e et 3e) 3577.
 Procès au Nord-Ouest, 3549.
 Chemins de fer, 3549, 3552.
 Général Middleton—Gratification, (Avis), 3564.
 Colonel Williams, 3580.
 Prorogation (Rép.), 3580.
 Indemnité des députés (Rép.), 3580.
 Affaires de la Chambre, 3580.

MACKENZIE, L'honorable M. A., (York-Est.)

- Avances aux provinces, 34.
 Sommes perçues pour terres vendues ou louées (M. pour doc.), 41.
 Comité sur les faillites, 49.
 Agence des sauvages du district de Manitoba, 65.
 Edifices publics à St-Thomas, 85.
 Chevalets et ponts en bois sur le Pacifique, 114, 116.

MACKENZIE, l'honorable M. A.—Suite.

- Banque du Haut-Canada (Interpell.), 118.
 Chemin du Pacifique, section B., 128, 129, 140.
 Inspecteurs ou surveillants des travaux (M. pour doc.), 146.
 Recensement dans le Nord-Ouest, 180.
 Service civil, 285, 293.
 Chemin de Winnipeg et de Prince-Albert, 449.
 Budget (sur explication McLelan), 560.
 Remboursement au comté de Simcoe, 598.
 Inspecteurs des édifices fédéraux (Interpell.), 635.
 Eglise luthérienne évangélique du Canada (sur bill), 727.
 Saskatchewan-Nord—Améliorations, 731.
 Juge Clarke, 731, 732.
 Troubles au N.-O., 906, 1044.
 Travaux établis en eaux navigables, 938.
 Affaires du gouvernement les mercredis, 1013.
 Maladies contagieuses des animaux, 1123.
 Inspection générale, 1371, 1372.
 Cens électoral (en comité), 1576, 1617, 2175, 2176, 2183, 2184.
 Travaux de la Chambre (sur m.) 1815.
 Cens électoral—Pétitions, 2102, 2103, 2106.
 Police à cheval, 2505, 2512.
 Acte d'assurance refondu, 2518, 2522.
 Traité de Washington, 2646.
 Commissaires du Havre des Trois-Rivières, 2842.
 Bibliothèque du parlement (en comité) 2850.
 Réclamations du Manitoba. Règlement, 2867, (sur B. en comité) 3145.
 Subsides—Concours, 3017.
 Conseil du Nord-Ouest (en comité), 3022, 3026, 3027, 3028.
 Affaires de la Chambre, 3092.
 Volontaires protestants dans le 65e bataillon, 3094.
 Inspection et mesurage du bois (en comité), 314.
 Voies et moyens, 3398.
 Subsides, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405.

MACKINTOSH, M. C. H., (Ottawa, ville.)

- Secours aux immigrants (Interpell.) 303.
 CENS ÉLECTORAL, 1300.
 SUBSIDES, 2900.
 Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3272 à 3289.
 Explication personnelle, 3348, 3349.

MACMASTER, M. D., (Glengarry.)

- Cour Suprême, 167.
 Banque d'Echange; avances du gouvernement, 406.
 CENS ÉLECTORAL (En comité), 1788, 2405, 2407, 2424, 2434, 2435, 2459, 2462, 2463, 2464, 2465, 2469.
 Explication personnelle, 2708, 2709, 2710, 3258.
 SUBSIDES, 3495.

MACMILLAN, M.D., (Middlesex-Est.)

- Poisson frais pris dans le Miramichi (M. pour doc.), 308.

MACMILLAN, M. D.—*Suite.*

Assurance sur la vie de London (B. 76) 328. (1re lect.) 328, (2e) 425, (3e) 1793.
 Troubles du Nord Ouest (Discours), 3575, 3576.

McCALLUM, M. L., (Monck.)

Chemin d'Ontario-Ouest et du Pacifique (B. 94) 558.
 (1re lect.) 558, (2e) 646.
 Remboursement au comté de Simcoe, 597, 598.
 Saskatchewan-Nord, améliorations (M. pour doc.), 645,
 (disc.) 728, 731.
 Remboursement de subventions de chemins de fer, dans
 Ontario, 646.
 Question de privilège, 694.
 Voies et moyens, 827, 840, 841.
 Cens électoral (en comité), 1488, 1494, 1495, 1525, 1532,
 1562, 1567, 1803, 1825, 1826, 1901, 1935, 1941, 1943,
 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1994, 1995, 2007, 2040,
 2045, 2046, 2070, 2071, 2072, 2081, 2329, 2329, 2364,
 2365, 2382, 2383, 2455, 2456, 2460, 2461, 2465.
 Chemins de fer du Nord-Ouest, concession de terres,
 2602.
 Pacifique—Résolutions. (En comité), 2832, 2835.
 Subsidés, 3003, 3405, 3406, 3407, 3409, 3520, 3523.
 Troubles du N. O., 3312.
 Chemins de fer, 3552, 3553.

McCARTHY, M. D., (Simcoe-Nord.)

Voituriers par terre (B. 13) 42. (1re lect.) 42, 265, (2e)
 295, (Discours) 295, 301.
 Commissaires des chemins de fer (B. 12) 42. (1re lect.)
 42.
 Amendements aux lois concernant les élections parle-
 mentaires, 42.
 Eglise luthérienne évangélique du Canada (B. 60) 187.
 (1re lect.) 187, (2e) 257, (3e) 830.
 Brevets d'invention (B. 64) 245. (1re lect.) 245, (2e)
 (M. retirée) 659.
 Amendements à l'Acte de tempérance 1878 (B. 65) 245.
 (1re lect.), 245.
 Brevets d'invention, 280, 652, 654, 655, 656, 657, 659.
 Vente des billets de chemin de fer (B. 86) 380. (1re
 lect.), 380.
 Mesures du gouvernement les jeudis, 476.
 Preuves dans les causes au criminel, 519, 520, 521, 522,
 527, 528.
 Débits de liqueurs, 652.
 Bill de tempérance, 748, 1110, 1114.
 Pacifique—Résolutions. (Discours), 2777 à 2782. (En
 comité), 2817, 2818, 2830, 2834, 2835, 2836.

McCRAVEY, M. W., (Halton).

Vente de liqueurs (M. pour doc.), 70.
 Demandes de documents, 106, 1116.
 Paiements faits à H. J. Morgan (M. pour doc.), 126.
 Bois de chauffage—départements et parlement (Inter-
 pell.), 449.
 Pacifique—Etats (sur m.), 507.

McCRAVEY, M. W.—*Suite.*

Terres des sauvages à Trafalgar (M. pour doc.), 558.
 Voies et moyens, 837.
 Acte de tempérance (sur), 1004, 1005, 1114, 2737, 2741.
 Tempérance. Licences des droguistes (Interpell.), 1367.
 (Frais de poursuites) 1367.
 Cens électoral (En comité), 1474, 1607, 1845, 1846.
 (Amend.), 3162.
 "Dominion Register" (M. pour doc.), 1507.
 Vente de liqueurs (sur 3e lect.), 3054.
 Acte de tempérance, 1878 (Interpell.), 3424.

McDOUGALD, M. J., (Pictou.)

Continuation de l'acte concernant la caisse d'épargnes
 des mines Albion (B. 15), 48. (1ère lect.) 48, (2e
 lect.) 119, (3e) 646.
 Voies et moyens, 845.
 Subsidés, 3401, 3517, 3519, 3563.

McDOUGALL, M. H. F., (Cap-Breton.)

Subventions aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse
 et du Cap-Breton (M. pour doc.), 146.
 Chemin du lac à la Roche, Souris et Brandon (B. 110)
 777, (1re lect.) 777, (2e) 916.
 Poisson pris dans le Bras d'Or (M. pour doc.), 1597.
 Subsidés, 3490.

McGEEVY, L'honorable M. T., (Québec-Ouest.)

Santé du ministre des finances (Interpell.), 2583.

McINTYRE, M. P. A., (King's, I.P.E.)

Cens électoral. (En comité) 1862. (Sur amend. Jen-
 kins), 3152.
 Subsidés, 3012, 3013.

McISAAC, M. A., (Antigonish.)

Brise-lames de Bayfield, N.-E. (Interpell.), 81.
 Brise-lames de Tracadie (M. pour doc.), 154.
 Malles entre Antigonish et Sherbrooke (Interpell.), 595.

McLELAN, l'Honorable M. A. W., (Colchester.)

Application au Nord-Ouest de la loi des pêcheries
 (Rép.), 53.
 Primes d'encouragement aux pêcheurs (Rép.), 58.
 Brise-lames de Parrsboro (Rép.), 69.
 Prime aux bateaux pêcheurs (Rép.), 103.
 Chevalets et ponts sur le Pacifique, 104, 105, 112, 113.
 (Amendement), 117.
 Phare du chenal—Brockville (Rép.), 118.
 Rapport du département de la marine et des pêcheries
 (Présentation), 118.
 Communication entre Port-Mulgrave et Guysboro
 (Rép.), 119.
 Commandant Boulton, 142, 143.
 Service de sauvetage à Port-Rowan (Rép.), 149, 156.
 Compagnie de steamers Allan (Rép.), 155.
 Emploi de John Moody (Rép.), 155.
 Retard apporté à la présentation des rapports, 196.
 Steamer "Lansdowne" (Rép.), 197.

McLELAN, l'honorable M. A. W.—*Suite.*

- Seamer "Neptune" (Rép.), 239.
 Bateau de sauvetage—Cap-Breton (Rép.), 303.
 Fonds de pêche de Long Point (Rép.), 303.
 Clovis Caron (Rép.), 304.
 Jules Gauvreau (Rép.), 304.
 Poisson pris dans le Miramichi (Rép.), 308.
 Briso-lames de Brooklyn (Rép.), 501.
 Phare sur Discovery Island, C. A. (Rép.), 502.
 Satuma Island, C. A. (Rép.), 502.
 Bouées dans les ports de Victoria et Nanaïmo (Rép.), 502.
 Port de Liverpool, N.-E. (Rép.), 502.
 Le budget, de 529 à 536. (Explications), 559, 560.
 Inspecteur des pêcheries, C. A. (Rép.), 728.
 Pêcheries du Nord-Ouest, 736, 737.
 Demandes de documents (Rép.), 749, 879, 1115, 1187, 1989.
 Ecole de marine à Québec (Rép.), 779.
 Expédition de la Baie-d'Hudson—Provisions (Rép.), 821.
 VOIES ET MOYENS, 845, 887.
 Echelle à poissons de Rogers (Rép.), 914.
 Subsidés, 951, 952, 953, 954, 956, 963, 969, 970, 3032, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3344, 3346, 3351, 3399, 3403, 3411, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3490, 3494, 3495, 3496, 3513, 3519.
 Steamer "Lansdowne" (Rép.), 974.
 Déchets de scieries dans la Mersey (Rép.), 1090.
 Maladies contagieuses des animaux, 1133.
 Steamer "Queen of the Isles" (Rép.), 1186.
 M. Millard (Rép.), 1268.
 Navigation dans les eaux canadiennes (Résol.), 1338, 1339. (B. 132), 1339. (1re lect.) 1339. (Bill retiré), 2482.
 Inspection des bateaux à vapeur (Résol.), 1339, 1340, 1341. (B. 133), (1re lect.) 1341. (2e) 2482. (3e) 2505.
 Cons électoral (En comité), 1555, 1556.
 Bouées automatiques. Liverpool (Rép.), 1990.
 Articles, etc., achetés à Halifax (Rép.), 1990.
 Phare de l'île Coffin (Rép.), 1990.
 Sciure de bois dans la rivière LaHave, N.-E. (Rép.), 2320.
 Echelles à poisson dans la rivière LaHave (Rép.), 2320, 3170.
 Pêche au saumon dans le havre de Bathurst (Rép.), 2441.
 Location de rivières (Rép.), 2441.
 Protection des pêcheries (Rép.), 2441.
 Inspection et mesurage du bois (Résol.), 2503.
 Revenu de l'intérieur (amend. à l'acte) (Résol.), 2504, 2612, 2613, 2614, 2615.
 Maître de havre de Halifax (Résol.), 2505, 2608, 2609, 2620.
 Inspection du gaz, 2523.

McLELAN, l'honorable M. A. W.—*Suite.*

- Conserves alimentaires, 2523, 2524, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626.
 Falsification des aliments, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2627.
 Mesurage du bois, 2559, 2560, 2561.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—concession de terres, 2608, 3485.
 Vente ou établissement des terres du N. O. (Rép.), 2616.
 Mises à la retraite et nominations (Rép.), 2616.
 Rémunération des analystes publics, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2635.
 Inspection générale de 1874 (amend. à l'acte), 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642.
 Maître du havre à Halifax (B. 148), 2620. (1re lect.) 2620, (2e) 2862, (3e) 2862.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (En comité), 2882, 3020.
 Les dépenses publiques (Discours), 2970.
 Acte refondu du revenu de l'intérieur (B. 146), 2615. (1re lect.) 2615. (2e) 3029. (3e) 3098.
 Ventes de terres fédérales (Rép.), 3092, 3170.
 Pêches dans le lac Simcoe (Rép.), 3170.
 Pêcheries sur le littoral de la C.A. (Rép.), 3170.
 Question de privilège White (sur), 3259.
 Navigation du Saint-Laurent dans et près le havre de Québec (B. 159), 2395. (1re lect.) 3395. (Sur 2e lect.) 3542. (2e et 3e) 3577.
 Les pêcheries (Rép.), 3424.
 Le traité de Washington, 3439.
 Subsidés—Concours, 3500, 3501, 3539.
 Troubles du Nord-Ouest (Rép.), 3529, 3530, 3531, 3532.
 Propriété occupée par John Heney (Rép.), 3532.
 Mathew Roach (Rép.), 3532.

McMULLEN, M. J., (Wellington-Nord.)

- Coût des impressions et des annonces (Interpell.), 29, 70.
 Argent payé à J. A. Wilkinson (Interpell.), 53.
 Personnes employées par le gouvernement sur le Pacifique en 1884 (M. pour doc.), 58.
 Commission chargée de faire une enquête sur la question chinoise (M. pour doc.), 58.
 Employés civils en 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884 et 1885 (M. pour doc.), 58.
 Chemins de fer du comté de Grey, 62.
 Officiers du gouvernement dans le Nord-Ouest (M. pour doc.), 69.
 Commissaires des chemins de fer et arbitres fédéraux (Interpell.), 120.
 Facilités pour les agriculteurs dans les affaires de banque, 120, 126.
 Commandant Boulton (M. pour doc.), 141, 143.
 A. F. Wood et J. A. Wilkinson (M. pour doc.), 154.
 Argent payé pour publication (M. pour doc.), 154.
 Haut commissaire canadien (M. pour doc.), 219.

MoMULLEN, M. J.—*Suite*

Rapports demandés, 220, 1089, 1090, 1989.
 Rapports du Grand-Tronc (sur), 240.
 Service civil, 289, 290, 1358.
 Affaire Tilton-Boulton (M. pour doc.), 327.
 Banque d'Echange ; avances du gouvernement, 409.
 Location de rivières, etc. (M. pour doc.), 469.
 Pacifique—Etats (sur m.), 505.
 Demandes de documents (Interpell.), 513, 1115.
 Permis sur l'Intercolonial (M. pour doc.), 528.
 Houille de Springhill (M. pour doc.), 558.
 Remboursement au comté de Simcoe, 606, 607.
 Charles Hunter Terry (Interpell.), 663.
 J. E. Collins (M. pour doc.), 733, 734.
 Le budget de 758 à 765.
 Caisses d'épargnes des bureaux de poste, 863.
 Voies et moyens, 884, 885.
 Grand-Tronc, 904.
 N. N. Ross (Interpell.), 905.
 Subsidés, 1025, 1026, 1040, 1087, 2925, 2927, 2935, 2942, 3401, 3413, 3457, 3556.
 Embranchement de la Rivière-du-Loup (Vente au gov.), (Interpell.), 1091.
 Maladies contagieuses des animaux, 1131, 1144.
 Steamer "Queen of the Isles" (Interpell.), 1186.
 Question de privilège, 1186.
 Cens électoral, 1257. (En comité) 1458, 1460, 1501, 1541, 1542, 1544, 1575, 1576, 1580, 1699, 1755, 1927, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1953, 2037, 2038, 2039, 2066, 2068, 2071, 2077, 2129, 2136, 2141, 2145, 2146, 2148, 2153, 2159, 2161, 2180, 2215, 2216, 2271, 2272, 2407, 2468, 2476.
 Chirurgien-général Bergin (Interpell.), 1990.
 Location de rivières (Interpell.), 2441.
 Mises à la retraite et nominations (Interpell.), 2616, 2617.
 Tempérance, 2740.
 Pacifique—Résolutions. (Discours) 2798 à 2801.
 Troubles du N. O., 3312.
 Machines entreposées en usage (Interpell.), 3424.

McNEILL, M. A., (Bruce-Nord.)

Voituriers par terre, 298.
 Voies et moyens, 827, 837, 838, 841, 842.
 Subsidés, 948, 949, 3497.
 Acte de tempérance (sur), 995, 1003, 1010.
 Maladies contagieuses des animaux, 1122, 1392.
 Service civil, 1175, 1176, 1180, 1181.
 Cens électoral. (En comité), 1476, 1495, 1532, 2021, 2022, 2151, 2285, 2288, 2289.
 Cens électoral—Pétitions (sur), 2183, 2252, 2253, 2581, 2582, 2583.
 Volontaires—Médailles (Interpell.), 2355.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2544.
 Service postal par paquebots, 2644; 2645.

MASSUE, M. L. H., (Richelieu.)

Propriétés du gouvernement—Comté de Richelieu (M. pour doc.), 154.
 Exposition d'Anvers, 321.
 Traduction des *Débats* (Interpell.), 782.
 Engrais agricoles, 2563.

MILLS, l'honorable M. D., (Bothwell.)

Débats, 36, 3467. .
 Comité sur les faillites, 49.
 Limites d'Ontario (Interpell.), 53, 120.
 Limites d'Ontario (M. pour doc.), 54.
 Terres du Nord-Ouest (M. pour doc.), 69.
 Orateur suppléant, 76.
 Rémunération aux commissaires du recensement au Nord-Ouest, 78, 79.
 Affaire D. J. Hughes, 104.
 Fonds de bois dans les territoires (Interpell.), 120.
 Permis de coupe de bois (Interpell. et M. pour doc.), 120, 130.
 Acte refondu des assurances, 133, 2860.
 Section B, 140.
 Recensement dans le Nord-Ouest, 178, 179, 180, 181, 225.
 Chemin de fer de Montréal à l'océan, 209.
 Permis de coupe de bois (M. pour doc.), 219.
 Offenses contre la personne, 228.
 Traité entre les Etats-Unis et l'Espagne, 235.
 Poudrières du govnt. au Fort Howe (Interpell.), 258.
 Passages d'eau internationaux, 268.
 Voituriers par terre, 301.
 Troubles parmi les Sauvages de Motlakatla, 319.
 Commissaires des licences, 327.
 Présentation des rapports (retard), 448.
 Chemin de Dundas et Waterloo, 473.
 Mesures du govnt., les jeudis, 474.
 Preuve dans les causes au criminel, 521.
 Le budget, de 536 à 546.
 Limites orientales de la C.-A. (M. pour doc.), 557.
 Remboursement au comté de Simcoe, 598.
 Titres des Sauvages (Interpell.), 622.
 Débits de liqueurs, 651.
 Brevets d'invention, 658.
 Trésorerie, 661.
 Acquisition de titres des sauvages (Interpell.), 663.
 Frontières entre l'Alaska et la C. A., 740.
 Demandes de doc. (Interpell.), 749, 2030, 2475, 3030.
 Révision des statuts, 819.
 VOIES ET MOYENS, 823, 832, 834, 838, 890, 891, 892, (Nord-Ouest 2618), 3324, 3328.
 Voies et mesures, 876, 878, 1745, 1746.
 Troubles du Nord-Ouest, 881, 1633.
 Affaires des sauvages, Colombie-Anglaise (M. pour doc. et disc.), 906, 912, 913.
 Manufactures, 926.

MILLS, l'honorable M. D.—*Suite.*

SUBSIDES, 943, 945, 947, 949, 950, 960, 961, 962, 1018, 1020, 1023, 1025, 1029, 1039, 1040, 1041, 1042, 1074, 1079, 1083, 1086, 2887, 2888, 2890, 2891, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2901, 2923, 2924, 2927, 3011, 3016, 3030, 3031, 3033, 3036, 3038, 3039, 3139, 3344, 3345, 3400, 3410, 3411, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3421, 3422, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3454, 3486, 3556, 3557.

Acte de tempérance (sur) 1001, 1099, 2742, 2746, 2755.

Affaires du gouvernement les mercredis, 1013.

Maladies contagieuses des animaux, 1124, 1143, 1144, 1146, 1387, 1391, 1392.

Service civil, 284, 1150, 1151, 1344.

Frontière Nord d'Ontario (Interpell.), 1187.

CENS ÉLECTORAL, 1217 (en comité), 1450, 1454, 1456, 1485, 1496, 1497, 1499, 1508, 1514, 1518, 1519, 1520, 1523, 1525, 1526, 1530, 1534, 1536, 1537, 1542, 1548, 1549, 1550, 1552, 1553, 1573, 1576, 1585, 1607, 1622, 1628, 1635, 1641, 1642, 1649, 1650, 1656, 1657, 1658, 1659, 1660, 1661, 1662, 1663, 1667, 1673, 1674, 1677, 1688, 1791, 1792, 1817, 1823, 1825, 1826, 1829, 1870, 1871, 1885, 1923, 1925, 1927, 1941, 1942, 1944, 1951, 1952, 1953, 1986, 1988, 1995, 2010, 2013, 2020, 2021, 2039, 2040, 2045, 2051, 2052, 2063, 2065, 2067, 2068, 2070, 2072, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2092, 2097, 2098, 2130, 2131, 2134, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2150, 2151, 2154, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2162, 2164, 2165, 2166, 2167, 2182, 2219, 2222, 2223, 2224, 2226, 2227, 2228, 2238, 2240, 2241, 2244, 2248, 2260, 2261, 2262, 2308, 2309, 2314, 2315, 2323, 2325, 2326, 2332, 2347, 2348, 2351, 2352, 2354, 2359, 2361, 2362, 2363, 2366, 2368, 2369, 2374, 2375, 2381, 2396, 2397, 2398, 2399, 2403, 2406, 2410, 2411, 2412, 2413, 2415, 2416, 2417, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2435, 2436, 2437, 2438, 2442, 2443, 2444, 2446, 2447, 2448, 2449, 2455, 2456, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2476, 2477, 2478, 2848, 2849, 3147, 3148, 3149 (sur amend. Jenkins), 3151. (Sur amend. Weldon), 3156. (En comité), 3160, 3168. (Amend.), 3168, 3169.

Inspection générale, 1382.

Fabrique de John D. Robertson—Expropriation (M. pour doc.), 1507.

Emploi des prisonniers (sur B.), 1727.

Bibliothèque du parlement (sur résol.), 1731, 1732. (En comité), 1736, 1738, 2852.

Travaux de la Chambre (sur M.), 1815.

Cens électoral. Pétitions (sur), 1968, 2102.

Arpentages au Nord-Ouest (Interpell.), 2106.

Police à cheval, 2511, 2512, 2915.

Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2530, 2531, 2540.

Emprunt du gouvernement, 2548, 2549.

Preuve des documents, 2550.

Falsification des aliments, 2551, 2556, 2557, 2558, 2559.

MILLS, l'honorable M. D.—*Suite.*

Mesurage du bois, 2560.

Conserves alimentaires, 2621, 2622, 2627. (En comité), 2357.

Rémunération des analystes publics, 2629, 2630, 2632, 2633, 2634.

Pacifique—Résolutions, 2733. (En comité), 2818, 2826, 2831, 2833, 2835, 2957.

Service postal par paquebots, 2843, 2844.

SUBSIDES—Concours, 2854, 2855, 2856, 2857, 3017, 3018, 3476, 3478, 3479.

Réclamations du Manitoba—Règlement (sur résol.) 2876, 2877. (En comité) 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 3018, 3019, 3020.

Maintien de la paix (sur B) (en comité), 2917, 2918.

Limites contestées d'Ontario (Interpell.), 2947.

Les pêcheries, 2996, 2997.

Conseil du Nord-Ouest (En comité), 3021, 3022, 3025, 3026.

Commissaires du havre des Trois Rivières. (En comité), 3029.

Territoires du N. O. Administration de la justice. (En comité), 3055, 3057, 3058, 3060, 3061. (Sur 3e lect) 3096.

Les frontières d'Ontario (Interpell.) 3093, 3425, 3542, 3543.

Interprète chinois (sur résol.) (En comité), 3120.

Troubles du Nord-Ouest. (Discours), 3289 à 3298.

Explication personnelle, 3348.

Le traité de Washington. (Discours), 3437 à 3439, 3440.

Volontaires, reconnaissance des services des. (En comité) 3481, 3483.

Territoires du N. O. Représentation, 3511, 3512.

Département des chemins de fer, 3542.

MITCHELL, l'honorable M. P., (Northumberland, N.-B.)

Actionnaires du Grand-Tronc (Interpell.), 29, 106, 118, 245, 974, 1147, 1338, 2291, 3095, 3532.

Débats, 36, 3466, 3474.

Commerce avec les colonies australiennes (M. pour doc.), 38.

Rapport du département de l'intérieur, 51.

Confort des députés, 51.

Concession de terres aux chemins de fer autres que le Pacifique, 99.

Cour maritime d'Ontario, 137.

Commandant Boulton, 143, 144, 145.

Blé et farine, exportations et importations, 145.

Chemin de fer du Grand-Tronc (M. pour doc.), 150, 151.

Ouvertures faites dans la glace, 157, 158.

Traité entre les Etats-Unis et l'Espagne, 234.

Accidents sur le Grand-Tronc (M. pour doc.), 236.

Rapports du Grand-Tronc (M. pour doc.), 240, 694, (Interpell.), 3499.

Biens des faillis (M. pour doc.), 318.

MITCHELL, l'honorable M. P.—*Suite.*

- Chemin de fer d'Amherst et de l'I. du P.-E., 367.
 Mesures du gouv. les jeudis, 475, (les mercredis) 1013
 Syndics aux faillites (M. pour doc.), 558.
 Demandes de rapports (Interpell.), 593, 1012, 2175.
 Besogne de la Chambre (Interpell.), 623.
 Trésorerie, 660.
 Grand-Tronc—Train des malles, 858. Importation de
 lisses (Interpell.), 1633.
 Grand-Tronc (remarques), 902, 903, 904.
 Troubles du Nord-Ouest, 916, 1506, 1716, 1815.
 Subsidés, 942, 946, 948, 962, 1018, 2892, 2893, 3032,
 3033, 3034, 3037, 3334, 3444, 3445, 3446, 3562.
 Service civil, 1151, 1164, 1342, 1343, 1895.
 Question de privilège (sur), 1186.
 Cens électoral, 1200. (En comité), 1502, 1508, 1527,
 1528, 1532, 1649, 1773, 1871, 1879, 1887, 2013, 2014,
 2015, 2020, 2031, 2035, 2054, 2055, 2056, 2063, 2064,
 2068, 2147, 2148, 2150, 2151.
 Pont de chemin de fer de Frédéricton et Ste-Marie,
 1449.
 Police à cheval, 2506, 2509.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres.
 2531, 2535, 2538, 2540, 2541 2543, 2044, 2545.
 Traité de Washington, 2646, 2864, 2865, 3440, 3441.
 Pacifique. Résolutions. (En comité), 2953.
 Les pêcheries. Conventions avec les Etats-Unis. (In-
 terpell.), 2984.
 Subventions en terres à certains chemins de fer, 2985,
 3389, 3391.
 Les pêcheries, 2994, 2996, 2997. (Négociations), 3172.
 Réclamations du Manitoba. Règlement. (En comité),
 3019. (Sur B. en comité), 3144, 3146.
 Subsidés—concours, 3052, 3499, 3500.
 Territoires du N. O. Administration de la justice, (sur
 3e lect.), 3097.
 Relations commerciales. Terre-Neuve et la Confédération.
 (Interpell.), 3139.

MOFFAT, M. R., (Ristigouche.)

- Brenthon Dodge (M. pour doc.), 1506.
 John L. McKenzie (M. pour doc.), 1506.
 Cens électoral (En comité), 2134.

MULOCK, M. W., (York-Nord.)

- Tarif de certains chemins de fer (M. pour doc.), 56.
 Pêcheries canadiennes (M. pour doc.), 57.
 Bail consenti par la compagnie du chemin du Nord et
 de Jonction du Pacifique à la compagnie du chemin
 de fer du Nord du Canada (M. pour doc.), 58.
 Chevalets et ponts en bois sur le Pacifique, 107.
 Synode du diocèse de Qu'Appelle (B. 39), 131. (1re
 lect.), 131 (2e), 187 (3e), 513.
 Acte refondu des assurances, 133. (En comité), 2859.
 Retard apporté à la présentation des rapports, 196.
 Brevets d'invention, 279, 654, 656.

MULOCK, M. W.—*Suite.*

- Service civil, 283, 284, 291, 934, 1154, 1160, 1161, 1167,
 1168, 1172, 1173, 1176, 1343, 1355, 1364, 1895, 1396.
 Banque d'Echange; avances du gouvernement, 388.
 Amend. à l'acte des pêcheries (B. 90) 447. (1ère lect.),
 447.
 Pacifique. Etats (sur m.), 505.
 Chemin de fer à Gravenhurst (M. pour doc.), 557.
 Milice active (M. pour doc.), 558.
 Raccordement du Pacifique au réseau d'Ontario (Inter-
 pell.), 596. (M pour doc.) 1508.
 Remboursement au comté de Simcoe, 599.
 Elections contestées (B. 98), 634. (1ère lect.), 635.
 Pêcheries du Nord-Ouest, 735, 736.
 Amend. à l'acte refondu des chemins de fer, 1879.
 (B. 111), 777. (1ère lect.), 778. (Disc.), 777.
 Surintendants des facteurs de poste, 933.
 Troubles du Nord-Ouest (transport des approvisionne-
 ments), 1015.
 SUBSIDÉS, 1022, 1023, 3399, 3400, 3414, 3415, 3417, 3450,
 3453, 3458, 3489, 3490, 3496, 3525, 3528.
 Maladies contagieuses des animaux, 1118, 1119, 1120,
 1125, 1127, 1143, 1144, 1385.
 Demande de rapports (Interpell.), 1187.
 Compagnie du Richelieu, 1414.
 CENS ÉLECTORAL, 1442, 1443. (En comité), 1484, 1485,
 1489, 1490, 1493, 1535, 1538, 1547, 1548, 1549, 1586,
 1605, 1673, 1675, 1688, 1770, 1775, 1776, 1785, 1786,
 1787, 1788, 1789, 1791, 1792, 1872, 1950, 1953, 1954,
 1957, 1958, 1960, 1961, 1995, 2008, 2053, 2054, 2060,
 2061, 2064, 2069, 2077, 2088, 2201, 2131, 2137, 2139,
 2142, 2148, 2150, 2151, 2155, 2156, 2216, 2218, 2219,
 2248, 2304, 2305, 2306, 2330, 2353, 2354, 2367, 2368,
 2372, 2381, 2383, 2395, 2398, 2403, 2409, 2410, 2412,
 2413, 2416, 2417, 2422, 2427, 2431, 2432, 2435, 2437,
 2442, 2443, 2445, 2447, 2449, 2454, 2455, 2848, 2849,
 3148, 3149. (Amend.), 3158.
 Pêches dans Charlotte, N. B. (M. pour doc.), 1508.
 Charles Steele (Interpell.), 1813.
 Engagement du lac aux Canards (Interpell.), 1813.
 Pétitions, cens électoral (sur), 1966, 1968.
 Conserves alimentaires, 2623, 2624, 2627.
 Rémunération des analystes publics, 2630.
 Pacifique—Résolutions (En comité), 2818, 2821, 2826,
 2828, 2834.
 Service postal par paquebots, 2847.
 Bibliothèque du parlement (En comité), 2849, 2851,
 2852.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (sur résol.),
 2874, 2875.
 Vente des liqueurs. (En comité), 2991. (Sur 3e lect.)
 3052, 3054, 3055.
 Amendement à l'acte de milice (sur 2e lect.), 3142.
 Pêches dans le lac Simcoe (Interpell.), 3170.

O'BRIEN, M. W. E., (Muskoka.)

- Pêcheries de l'intérieur (M. pour doc.), 239.
 Observance du dimanche, 278.

O'BRIEN, M. W. E.—*Suite.*

- Remboursement au comté de Simcoe, 598.
 Bureau de poste de Charlineb, 742.
 Voies et moyens, 822, 823, 833, 835.
 Troubles du N. O., 855.
- ORATEUR, (L'honorable M. G. A. Kirkpatrick, (Frontenac.):
 Jugements sur élections contestées, 1, 622.
 Vacances, 1, 622.
 Nouveaux députés, 1, 1418, 3170.
 Présentation du rapport du bibliothécaire, 1.
 Discours du trône, 2.
 Bibliothèque—Ouvrage de M. Bourinot (Rép.), 41.
 Lecture d'un message de Son Excellence au sujet de la commission d'économie interne, 42.
 Confort des députés, 51.
 Agence des sauvages de Manitoba, 70.
 Message de Son Excellence au sujet de la faillite (lecture), 106.
 Certificat de l'élection de J. W. Bain (Soulanges.), 118.
 Message de Son Excellence au sujet de l'adresse (lec.), 118.
 Décisions, 196, 1579.
 Message de Son Excellence. Règlement des réclamations de Manitoba (lecture), 211.
 Recensement du Nord-Ouest, 222.
 Message—Rapport sur immigration chinoise (lec.), 245.
 Cour Suprême, (Décision sur bill), 257, 282.
 Message—Estimations (lecture), 302.
 Chemin de fer d'Amherst (Décision), 366.
 Preuve dans les causes de divorce (Rép.), 449.
 Chemin de Dundas et Waterloo (Décision), 473.
 Annonce, 636.
 Acte de tempérance (Décision), 991.
 Subsidés, 1040.
 Correction d'une liste de division (Rép.), 1043.
 Message de Son Excellence au sujet de subsides pour dépenses au N. O. (lect.), 1116.
 Lettre du secrétaire de Son Excellence annonçant la nomination de Sir William Ritchie comme député du gouverneur (lecture), 1580.
 Message convoquant la Chambre au Sénat pour sanction de divers bills, lect. 1583.
 Banque commerciale de la N.-E. (Décision sur B.), 1746.
 Pétitions—Cens électoral. (Déc.), 1968.
 CENS ÉLECTORAL (Déc.), 1999.
 Acte de tempérance (amend. du Sénat), 2315.
 Message de Son Excellence—Subsidés. Troubles du N.-O. (lect.), 2315.
 Personnel de la Chambre (Résolutions), 2583.
 Message de S. E. Estimations supplémentaires (lect.), 2913, 3462.
 Message de S. E. Le traité de Washington (lect.), 3333.
 Message de S. E. Nouvelles estimations supplémentaires (lect.), 3528.
 Message de S. E. Gratification au général Middleton (lect.) 3576.

ORATEUR SUPPLÉANT—M. M. B. DALY, (Halifax.)

- Décisions—Service civil, 1151.
 Nouveau député, 1249.
- ORTON, M. G. T., (Wellington-Centre.)
 Facilités pour les agriculteurs dans les affaires de banque. Résolution, 120, 124. (B.), 126. (1re lect.) 126, (2e) 650.
 Squatters dans le township 3 (sur), 244.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 249.
 Voituriers par terre, 301.
 Débits de liqueurs, 651.
 Bill de tempérance, 748, 2736, 2739, 2742, 2743.
 VOIES ET MOYENS, 826, 828.
 Police à cheval, 2512.
 Terres à certains chemins de fer, 2987.
 Réclamations du Manitoba—Règlement. (En comité), 3020.
 Conseil du N.-O., 3024, 3025.
 Question de privilège, 3095, (sur), 3171.
 Territoires du N.-O. Administration de la justice. (Sur 2e lect.), 3097, 3537.
 Question de privilège Girouard (sur), 3258.
 Subventions aux chemins de fer. (Sur résol.), 3578.

OUMET, M. J. A., (Laval.)

- Concession de terres aux chemins de fer autres que le Pacifique, 101, 102.
 Cour Suprême, 171.
 Loi criminelle (B. 57), 178. (1re lect.) 178.
 Maisons de désordre (B. 56), 178. (1re lect.) 178.

PAINT, M. H. N., (Richmond, N.-E.)

- Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe (M. pour doc.), 81.
 VOIES ET MOYENS, 892, 893.
 Acquittance de navire (Interpell.), 905.
 SUBSIDES, 946, 949, 962, 1079, 1080, 3031, 3046, 3050, 3401, 3408, 3416, 3519, 3521, 3524, 3526.
 Inspection générale, 1372, 1374, 1375.
 CENS ÉLECTORAL (En comité) 2044, 2067, 2068, 2151, 2152, 2156, 2157, 2246, 2247, 2248, 2356.
 Maître du havre de Halifax, 2609.
 Subventions aux chemins de fer, 3507.
 Omissions dans les *Débats*, 3581.

PATERSON, M. W. (Brant-Sud.)

- Blé et farine, exportations et importations (M. pour doc.), 145.
 Remises de droits (M. pour doc.), 146.
 Terres des sauvages. Comté de Peel (M. pour doc.), 154.
 Immigration dans Manitoba et les territoires du N.-O. (M. pour doc.), 154.
 Impressions, 156.
 Chemin de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié (B. 59) 177. (1re lect.) 177, (2e) 294, (3e) 593.
 Saisies au port de Winnipeg (M. pour doc.), 307, 1507.
 Commissaires des licences, 326.

PATERSON, M. W.—*Suite.*

Le budget, de 432 à 447.
 Droits sur le blé et la farine (M. pour doc.), 557.
 Approvisionnements aux sauvages du N.-O., 1884 (M. pour doc.), 557.
 Relations comm. avec le Mexique (Interpell.), 663.
 VOIES ET MOYENS, 809, 810, 811, 812, 843, 883, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 898, 3315, 3318, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332.
 SUBSIDES, 960, 961, 962, 963, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 1042, 1043, 1084, 1085, 1086, 1087, 2890, 2901, 2911, 2912, 2925, 2926, 2927, 2930, 2933, 2937, 2938, 2939, 2940, 2942, 2944, 2945, 2946, 3335, 3336, 3411, 3412, 3418, 3419, 3421, 3422, 3456, 3460, 3461, 3462, 3496, 3525, 3526, 3554, 3556, 3558.
 Correction d'une liste de division, 1043.
 Maladies contagieuses des animaux, 1122, 1143, 1393.
 Inspection générale, 1368, 1370, 1373, 1374, 1379, 1380, 1381, 1382, 2638, 2639, 2640.
 CENS ELECTORAL, 1423. (En comité), 1486, 1494, 1495, 1496, 1499, 1518, 1526, 1528, 1529, 1531, 1532, 1534, 1535, 1536, 1554, 1555, 1556, 1557, 1573, 1576, 1607, 1623, 1624, 1638, 1639, 1641, 1688, 1721, 1775, 1803, 1836, 1837, 1838, 1865, 1866, 1867, 1869, 1872, 1964, 1965, 1866, 1997, 1998, 1999, 2007, 2057, 2080, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2098, 2100, 2101, 2134, 2137, 2139, 2152, 2157, 2158, 2163, 2182, 2203, 2214, 2217, 2218, 2226, 2242, 2244, 2248, 2280, 2282, 2283, 2284, 2285, 2290, 2340, 2342, 2349, 2350, 2351, 2354, 2360, 2364, 2366, 2372, 2379, 2381, 2396, 2399, 2400, 2418, 2437, 2438, 2449, 2450, 2452, 2458, 2459, 2464, 2469, 2470, 2473, 3148. (Amend.) 3166.
 Bibliothèque du parlement (En comité), 1739.
 Poids et mesures, 1744, 1745, 1746.
 Cens électoral (Interpell.), 1989.
 Exposition des colonies et des Indes, 2481, 2482.
 Chemin de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545.
 Falsification des aliments, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559.
 Revenu de l'intérieur. Acte refondu, 2614, 2615. (En comité) 3062, 3063, 3064, 3065.
 Conserves alimentaires, 2623, 2624, 2626, 2627.
 Rémunération des analystes publics, 2629, 2632, 2633, 2635.
 Pacifique—Résolutions. (Discours) 2810 à 2813.
 Service postal par paquebots, 2847.
 Subsidés—Concours, 2856.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (En comité), 2882, 2883.
 Débats, 3468.
 Acte refondu du revenu de l'intérieur (sur amend. du Sénat) 3540.
 Chemins de fer, 3553.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 3579. (En comité) 3579, 3580.

PATTERSON, M. J. C., (Essex-Nord.)

Service international des bateaux-passeurs (B. 17.), 48. (1re lect.) 48, (2e) 265.
 Chemin de fer du lac Erié, Essex et de la rivière Détroit (B. 24), 70. (1re lect.) 70, (2e) 119, (3e) 513.
 Vente des billets de chemins de fer (B. 121), 974. (1re lect.), 974.
 CENS ELECTORAL. (En comité), 2062.

PLATT, M. J. M., (Prince-Edouard.)

Compagnie du Havre de Port-Crédit (M. pour doc.), 130.
 Casernes de la Tête-du-Pont (M. pour doc.), 219.
 Batterie du Marché (M. pour doc.), 219.
 Brise-lames à la Pointe au Saumon (M. pour doc.), 219.
 Phares de la baie Weller (M. pour doc.), 219.
 VOIES ET MOYENS, 844, 846.
 SUBSIDES, 1083, 3004, 3005, 3006, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3416.
 Tempérance, 1099, 1111, 2737.
 Service civil, 1174, 1175, 1181, 1182.
 CENS ELECTORAL, 1398. En comité, 1503, 1592, 1675, 1855, 2072, 2207, 2424.
 Poids et mesures, 1746.
 Importation d'articles fabriqués dans les prisons (Interpell.), 2249.

POPE, l'honorable J. H., (Compton.)

Ligno du chemin de fer du Pacifique, 46.
 Immigration au Nord-Ouest, 46.
 Recensement quinquennal au Nord-Ouest. (B. 21), 48. (1re lect.) 48, (2e) 132. (En comité), 179, 181, 182, 221, 222. (3e lect.) 225.
 Rémunération aux énumérateurs du recensement. (Résolutions), 48.
 Recensement (Rép.), 50.
 Argent payé à J. A. Wilkinson (Rép.), 53.
 Rapport des chemins de fer et canaux 1884. (Présentation), 80.
 Intercolonial—Dépenses et recettes (Rép.), 80.
 Chemin du Pacifique—Section B. (Rép.), 81, 118, 128, 129.
 Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, 83.
 Chevalets et ponts en bois sur le Pacifique, 108.
 Rapports demandés (Rép.), 118, 1187.
 Colons établis au Canada (Rép.), 119.
 Colons établis au Manitoba et au Nord-Ouest (Rép.), 119.
 Chemin du Pacifique—Réclamations de la section B. (Rép.), 119.
 Profits et dépenses de l'Intercolonial (Rép.), 119.
 Commissaires des chemins de fer et arbitres fédéraux (Rép.), 120.
 Maladies contagieuses des animaux. (B. 44), 131. (1re lect.) 131, (2e) 937, (3e) 1396. (Amendements du Sénat), 2480.

POPE, l'honorable M. J. H.—*Suite.*

- Commissaires et énumérateurs de recensement. (M.), 131, 132
 Dommages adjugés aux entrepreneurs—Section B. (Rép.), 139, 140.
 Inspecteurs ou surveillants des travaux (Rép.), 146.
 Embranchement du Cap Traverse—Paiement des journaliers (Rép.), 150.
 Chemin de fer du Grand-Tronc (Rép.), 151.
 Canal de la vallée de la Trent (Rép.), 151, 152.
 Chemin du Pacifique—Tête de ligne de l'ouest (Rép.), 152. (Progrès), 196.
 Chemin du Pacifique—La North American Contracting Company (Rép.), 152.
 Chemin d'Oxford et New Glasgow, N.-E. (Rép.), 153.
 Retard apporté à la présentation des rapports (Rép.), 196.
 Emigrants établis dans la Colombie-Anglaise (Rép.), 197.
 Chemin de fer Intercolonial, 212.
 Chemin du Pacifique—Travaux près de Lytton, C.A. (Rép.), 236. Coût de construction (Rép.), 238, 239.
 Absents d'après recensement de 1881 (Rép.), 246.
 Paiements faits à G. M. Clarke (Rép.), 246.
 Chemin du Pacifique—Estimation des progrès (Rép.), 246.
 Ligne directe (Rép.), 302.
 Canal des lacs Muskoka (Rép.), 303.
 Secours aux immigrants (Rép.), 303.
 Chemin du Pacifique—Gages des journaliers (Rép.), 304.
 Pacifique—Quai et hangar à Port-Moody (Rép.), 309, 310.
 Pacifique—Section Est (Rép.), 314, 315, 316.
 “ Section Ouest (Rép.), 317.
 Exposition d'Anvers (Rép.), 320.
 Pacifique—Plans et profils amendés. (Rép.), 380.
 Population catholique de la province de Québec (Rép.), 380.
 Intercolonial—Recettes et dépenses d'exploitation (Rép.), 449.
 Pacifique—Progrès, février (Rép.), 450.
 Alpin Grant (Rép.), 450.
 Exposition des colonies et des Indes (Rés.), 473, 937, 1117.
 Rapports (Rép.), 477.
 V. Ingles Bradley (Rép.), 502.
 Entrepreneurs de l'Intercolonial, réclamations des (Rép.), 529.
 Ligne Allan (Rép.), 594.
 Choléra asiatique (Rép.), 595.
 Raccordement du Pacifique au réseau d'Ontario (Rép.), 596.
 Pont et chemin de fer de prolongement de Saint-Jean (Rép.), 596.
 Remboursement au comté de Simcoe, 621.
 Inondations sur le Richelieu (Rép.), 635.

POPE, l'honorable M. J. H.—*Suite.*

- Brevets d'invention, 657.
 Cons électoral (sur m. pour 1re lect.), 660.
 Pacifique—Rampes et courbes (Rép.), 662, 728.
 “ Section du gouv. C.A. (Rép.), 662.
 “ Rampes, tangentes et courbes (Rép.), 728.
 “ Tangentes et courbes (Rép.), 780.
 “ Embranchements (Rép.), 728.
 Embranchement—Cap Traverse (Rép.), 728.
 Pacifique—Avalanches (Rép.), 728.
 Billets de chemin de fer, 741, 742.
 H. R. Pringle (Rép.), 779.
 Intercolonial—Travaux à Indian Town (Rép.), 780, 856.
 “ Recettes et dépenses (Rép.), 780.
 “ Retard du courrier (Rép.), 780.
 “ Frais d'équipement (Rép.), 856, 933.
 Bassin de radoub de Port Moody, C.A. (Rép.), 857.
 Pacifique—Recettes et dépenses (Rép.), 857. Parties planes, rampes, etc. (Rép.), 933.
 Grand-Tronc, 903.
 Subsidés, 950, 951, 959, 968, 969, 1021, 1074, 1077, 1078, 1079, 1080, 1081, 1082, 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 2902, 2905, 2908, 2909, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2936, 2937, 2938, 2939, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 3038, 3039, 3445, 3446, 3462, 3463, 3559, 3563, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3414, 3415, 3416, 3417, 3486, 3487, 3488, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524.
 Exposition des colonies et des Indes (B. 126), 1117, (1re lect.) 1117, (2e) 2481, 2482.
 Maladies contagieuses des animaux, 1117, 1118, 1119, 1120, 1123, 1124, 1126, 1143, 1144, 1146, 1147, 1382, 1383, 1384, 1386, 1394, 1396.
 Digue à Lakefield (Rép.), 1185.
 Dépenses pour achever les travaux du Pacifique (Rép.), 1185.
 Pacifique, tracé du (Rép.), 1187.
 Inspection générale, 1379.
 Pacifique—Taux dans la Colombie Anglaise (Rép.), 1539.
 Cens électoral (En comité), 1607.
 Station à St-Romuald d'Etchemin (Rép.), 1634.
 Demandes de documents (Rép.), 1676, 1989, 2475.
 Résolutions du Pacifique et le *Mail* (Rép.), 1782.
 Intercolonial—Dépenses (Rép.), 1815, recettes et dépenses (Rép.), 1989.
 Pacifique—Section du gouv. (Rép.), 1990.
 Fournitures de chemin de fer, etc., achetées à Halifax (Rép.), 1990.
 Pacifique—Correspondance avec le gouvernement (Rép.), 2106, 2319.
 Intercolonial—Recettes et frais d'exploitation (Rép.), 2106.
 La quarantaine du gouvernement (Rép.), 2249.
 Intercolonial—Embranch. de Chatham—Vente de billets (Rép.), 2320.

POPE, l'honorable M. J. H.—*Suite.*

- Pacifique—Tracé (Rép.), 2320. Courbes, tangentes et pentes (Rép.), 2320.
 Pacifique—Raccordement avec Québec (Rép.), 2320.
 Chemin du Cap-Breton (Rép.), 2320.
 Noms de localités dans le Nord-Ouest (Rép.), 2441.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—Concessions de terres, 2545.
 Falsification des aliments, 2558.
 Engrais agricoles, 2562.
 Statistique du service public (Rép.), 2617.
 Pacifique—Résolutions (Discours), 2647 à 2653. (En comité), 2814, 2818, 2823, 2826, 2831, 2838, 2839, 2840, 2951, 2953. (Sur 2e lect. du B.), 3121. (En comité), 3128, 3129.
 SUBSIDES—Concours, 2856, 2857, 3500.
 Chemin de fer du Pacifique (B. 153), 2961, (1re lect.) 2961 (2e) 3121, (3e) 3396.
 Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3083.
 Communications par voie ferrée avec le Cap Tourmentine (Rép.), 3092.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (sur B. en comité), 3145.
 Intercolonial—Recettes et dépenses (Rép.), 3170.
 Pacifique (sur B.), 3396.
 Affaires de la Chambre, 3532.
 Subventions aux chemins de fer (Rés.), 3564, 3577, 3578, 3579 (En comité), 3579, 3580. (B. 164), (1re 2e et 3e lect.), 3580.

PRUYN, M. M. W., (Lennox)

- Edifices publics à Napanee (Interpell.), 81.
 CENS ELECTORAL (En comité), 1488.

REID, M. J., (Cariboo),

- Pacifique—Taux dans la C.A. (Interpell.), 1539.

RINFRET, M.C.I., (Lotbinière),

- Le budget, de 551 à 557.
 Bureau de poste à "Les Fonds." (Interpell.), 856.
 Chemises pour les volontaires. (Interpell.), 1367.
 Cens électoral. (En comité), 1572, 1603, 1605, 1750.

ROBERTSON, M. A., (Hastings-Ouest),

- Pension aux veuves. (Interpell.), 37.
 Amend. à la loi criminelle. (B. 71), 282. (1re lect.) 282, (2e) 1397.
 Troubles du Nord-Ouest, 854.
 Débats, 3466.

ROBERTSON, M. T., (Hamilton),

- Amendements à la loi criminelle, déclarant délit le fait de laisser sans entourage ni protection les trous faits dans la glace sur les eaux navigables. (B. 22), 59. (1re lect.) 59, (2e) 137. (Renvoyé à un comité spécial), 519.
 Chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan-Sud. (B. 37), 131. (1re lect.) 131, (2e) 187, (3e) 705.

ROBERTSON, M. T.—*Suite.*

- Preuves dans les causes au criminel, 525, 527.
 Canal de la baie de Burlington. (M. pour doc.), 55 8.
 Le budget, de 754 à 758.
 Acte de Tempérance (sur), 990.
 Pétitions—Cens électoral (sur), 1969.
 Cens électoral (En comité), 1997, 1998.
 Acte d'assurance (En comité), 2860.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (En comité), 2884, 2885. (Sur B. en comité), 3143.
 SUBSIDES, 2889, 2910, 2936, 3041, 3528.
 Procédures sommaires devant les magistrats (En comité), 2923.
 Chemins de fer, 3551.

ROBERTSON, M. T., (Shelburne.)

- Briso-lames de Parrsboro (M. pour doc.), 69.
 Dépenses en rapport avec les rivières du Grand Village, N.-E. (M. pour doc.), 70.
 Acte de tempérance de 1878 (Interpell.), 380.
 Tempérance (B. 9?), 469. (1re lect.) 470, (2e) 1002, (3e) 1115.
 Brochure de D. M. Fraser (M. pour doc.), 557.
 Approvisionnement de charbon aux phares, etc. (M. pour doc.), 558.
 Schooner "Léon" (M. pour doc.), 558.
 Débits de liqueurs, 652.
 Echelles à poissons de Rogers (M. pour doc.), 913, 914.
 Subsidés, 965.

ROSS, M. A. W., (Lisgar.)

- Chemins de fer du Nord-Ouest, 2576, 2577, 2607.
 Pacifique—Résolutions (Discours), 2801 à 2808.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (sur résol.), 2863. (En comité), 2884.
 Subsidés, 2936.
 Secours aux colons (Interpell.), 2947.
 Equipement du 90e Bataillon (Interpell.), 2947.

ROYAL, M. J., (Provencher),

- Orateur suppléant, 75, 183.
 Cour Suprême, 175.
 Question de privilège, 178.
 Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (B. 74), 328 (1re lect.) 328, (2e) 425, (3e) 1236.
 Saskatchewan-Nord, améliorations, 729.
 CENS ELECTORAL (En comité), 1453.
 Commission des Métis (Interpell.), 1634.
 Affaire du Lac aux Canards (Interpell.), 1634.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2532, 2534.
 Pacifique—Résolutions, 2960.
 Territoires du N.O.—Administration de la justice (sur 3e lect.), 3098.
 Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3298 à 3311.
 Explication personnelle Mills (sur), 3343.
 Troubles du N.O.—Indemnité aux victimes (Interpell.), 3424. Secours aux familles (Interpell.), 3425.

ROYAL, M. J.—*Suite.*

Territoires du N. O.—Représentation, 3510.
 Troubles du N. O. (Interpell.), 3531.

RYKERT, M. J. C., (Lincoln et Niagara.)

Communications par voie ferrée avec Ottawa, 91, 92, 94.
 Commission forestière (M. pour doc.), 196.
 L. K. Jones, (M. pour doc.), 199.
 Contrats d'impressions (M. pour doc.), 257.
 Importations de vins, spiritueux, etc. (M. pour doc.), 327.
 Limites occidentales d'Ontario (M. pour doc.), 450, 457.
 Cour maritime d'Ontario, 519.
 Subsidés, 1022, 1030, 1084.
 Chemin de fer Ontario et Pacifique (B. 72), 328.
 (1ère lect.) 328, (2e) 425, (3e) 1057.
 Cens électoral (En comité), 1489, 1490, 1493, 1494, 1499, 1501, 1503, 1514, 1515, 1530, 1531, 1533, 1534, 1542, 1543, 1555, 1565, 1576, 1788, 1804, 1831, 1836, 1837, 1838, 1846, 1871, 1904, 1923, 1928, 2079, 2136, 2139, 2141, 2296, 2305, 2337, 2348, 2350, 2351, 2352, 2367, 2398, 2406, 2424.
 Confiscation de livres d'écoles (M. pour doc.), 1507.
 Entrées de livres d'écoles (M. pour doc.), 1507.
 Cens électoral (Pétitions) 2355, 2400, 2401, 2422.

SCRIVER, M. J., (Huntingdon.)

Droits sur le foin, 465.
 Voies et Moyens, 826, 885, 900, 3325.
 Acte de tempérance (sur), 990, 991, 1110, 2739, 2744, 2754, 2755.
 Maladies contagieuses des animaux, 1389, 1396.
 Cens électoral (en comité), 1511, 1549, 2071, 2072, 2098, 2149.
 Subsidés, 3007, 3414, 3516, 3524, 3555, 3563.
 Subventions aux chemins de fer (en comité), 3579, 3580.

SHANLY, M. W., (Grenville-Sud.)

Subventions à certains chemins de fer, 3367.
 Subsidés, 3398, 3401, 3402, 3404, 3405, 3414, 3415, 3522.

SHAKESPEARE, M. N., (Victoria, C.A.)

Immigration chinoise (Interpell.), 30, 221.
 Représentation de la Colombie Anglaise dans le Cabinet, (Interpell.), 246.
 Troubles parmi les sauvages de Metlakatla (M. pour doc.), 318.
 Rapport sur les manufactures (Interpell.), 622.
 Droit sur le riz (Interpell.), 728.
 Règlements du pénitencier, C.A. (M. pour doc.), 864, 865, 866.
 Fête de Saint-Georges (M.), 1366.
 Cens électoral (en comité), 1454, 1650, 1658, 1791, 1792, 1985, 2019, 2050, 2051, 2052, 2241, 2242.
 Subsidés, 2940.
 Immigration chinoise (discours sur résol.), 3107 à 3108, inclus.
 Interprète chinois (sur résol.) (en comité), 3120, 3121.

SMALL, M. J., (Toronto-Est.)

Réduction du capital de la Banque fédérale du Canada (B. 10), 42 (1re lect.) 42, (2e) 59, (3e) 449.
 Trafic des boissons enivrantes (B. 70), 282 (1re lect.) 282.
 Chemin de fer de Kootenay, C.A. (B. 83), 366. (1re lect.) 366, (2e) 571.
 Procédures sommaires devant les juges de paix (B. 128), 1185, (1re lect.) 1185, (transféré aux ordres du gouv.), 2504, (2e) 2920.
 Prêteurs sur gages (B. 137), 1538, (1re lect.) 1538.
 Volontaires du Nord-Ouest (Interpell.), 1633.
 Cens électoral (en comité), 1934, 2210, 2278.
 Tempérance, 2750.
 Subsidés, 3013.

SMYTH, M. H., (Kent, O.)

Modification de la loi concernant les lettres d'échanges et les billets à ordre, (B. 16.) 48. (1ère lect.) 48.
 Amendements à l'acte concernant les brevets d'invention. (B. 29.) 93. (1ère lect.) 93.

SOMERVILLE, M. J., (Brant-Nord.)

Débats, 36.
 Dépenses en Angleterre par personnes au service du gouvernement (M. pour doc.), 130.
 V. Ingles Bradley (M. pour doc.), 502.
 Police à cheval (M. pour doc.), 528.
 Local pour le service public (M. pour doc.), 557.
 Cens électoral, 1329. (En comité) 1505, 1531, 1616, 1617, 1618, 1654, 2209, 2210, 2211, 2212, 2372, 2377.
 Subsidés, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2896, 2898, 2899, 2901, 2905, 2929, 2930, 2936, 2937, 2938. (Amend.) 3162.
 Impressions et annonces du gouvernement, de 3129 à 3136.
 Traitement des ministres (Interpell.), 3170.
 Question de privilège White (sur), 3859.
 Explication personnelle, 3313. (Sur explication personnelle Macintosh), 3349.

SPOULE, M. T. S., (Grey-Est.)

Question de privilège (Entrefilet du *Free Press*), 93, 593.
 Chemins de fer des provinces (Interpel.), 197.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 252.
 Brevets d'invention, 279.
 Droits sur le foin, 466.
 Remboursement au comté de Simcoe, 611.
 Billets de ch. de fer, 742.
 Le budget, de 769 à 774.
 Manufactures, 925.
 Subsidés, 971, 1028, 1082, 1084, 2904, 3042, 3047, 3048, 3049, 3494, 3562, 3563.
 Acte de tempérance (sur), 1003, 1004, 1005, 1098, 1100, 1105, 1106, 1109, 1112, 1113, 1114, 2738.
 Affaires du gouvernement les mercredis, 1014.
 Améliorations des terres (Interpel.), 1091.
 Maladies contagieuses des animaux, 1141.

SPROULE, M. T. S.—*Suite.*

Cens électoral (En comité), 1500, 1501, 1505, 1528, 1532, 1545, 1557, 1558, 1615, 1616, 1617, 1618, 1620, 1667, 1671, 1846, 1915, 1916, 1924, 1925, 1926, 1927, 1933, 1938, 1939, 1987, 1988, 1996, 2089, 2095, 2096, 2151, 2282, 2329, 2338, 2364, 2399, 2443, 2448, 2450, 2467, 2471, 2472. (Explication), 3159.

Poids et mesures, 1743.

Cens électoral (Pétitions), 2474.

Acte des licences, 2483.

Acte d'assurance refondu, 2521.

Falsification des aliments, 2553, 2554.

Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2577.

Rémunération des analystes, 2634.

Inspection générale, 2639, 2640, 2641.

Explication personnelle, 2863.

Débats, 3469.

STAIRS, M. J. Fitz-W., (Halifax),

Caisses d'épargnes des bureaux de poste (Interpell.), 155.

Saisies à la N.-E. (M. pour doc.), 557.

Noir animal (M. pour doc.), 558.

Le budget, de 672 à 679.

Voies et moyens, 843, 849, 896, 3315, 3318.

SUBSIDES, 1043, 3035, 3037, 3038, 3138, 3401.

Service civil, 1173, 1174, 1175, 1178.

Inspection générale, 1371, 1375, 2637.

Poids et mesures, 1743.

CENS ÉLECTORAL (En comité), 2145. (Sur amendement Jenkins), 3154.

Maître du havre de Halifax, 2609.

Réseau de chemins de fer de la N.-E., (Interpell.), 2616.

Conserves alimentaires, 2620, 2624, 2625, 2627.

Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3085, 3086.

SUTHERLAND, M. H., (Selkirk.)

Maladies contagieuses des animaux, 1118, 1119.

Inspection générale, 1376.

SUTHERLAND, M. J., (Oxford-Nord.)

Emploi des prisonniers (B. 87) 380. (1re lect.) 380. (transféré aux ordres du gouv.) 1115. (2e) 1727. (3e) 1728.

Maladies contagieuses des animaux, 1119, 1124, 1125, 1138, 1143, 1382, 1383, 2480.

CENS ÉLECTORAL (En comité), 1562, 1563.

Falsification des aliments, 2557.

Tempérance, 2738, 2743.

TASCHEREAU, M. T. L., (Beauce.)

Adresse (prop.) 2.

CENS ÉLECTORAL, 1295. (En comité) 1511, 1516.

La quarantaine du gouvernement (Interpell.), 2249.

Subventions à certains chemins de fer, 3370.

TASSÉ, M. J., (Ottawa, ville.)

Le budget, de 710, à 720.

Canaux sur l'Ottawa, 1276.

CENS ÉLECTORAL (En comité), 2172, 2173, 2175, 2176, 2177.

Noms de localités dans le Nord-Ouest (Interpell.), 2441.

Statistiques du service public (Interpell.), 2617, 2947.

Débats, 3468, 3469, 3565.

SUBSIDES. Concours, 3477.

SUBSIDES, 3556.

Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3571 à 3573.

TAYLOR, M. G., (Leeds-Sud),

Divorce Terry (B. 97), 634. (1re lect.) 634, (2e) 705, (3e) 916.

CENS ELECTORAL (En comité), 1530, 1568, 2139.

Poids et mesures, 1746.

TEMPLE, M. T., (York, N.B.)

Banque Centrale du Nouveau-Brunswick (B. 40), 131. (1re lect.) 131, (2e) 187, (3e) 986.

Cie du Pont de chemin de fer de Frédéricton et de Ste-Marie (B. 50), 177. (1re lect.) 177, (2e) 303, (3e) 916. (Amendements du sénat), 1449.

Chemin de fer du Nord et de l'Ouest (M. pour doc.), 557.

Service civil, 1184.

Cens électoral (En comité), 2132, 2136, 2163, 2239, 2422.

Chemins de fer du Nord-Ouest. Concessions de terres, 2580.

Subventions à certains chemins de fer, 3373.

TILLEY, l'honorable sir Leonard, (St-Jean, N.B.,)

Subsides (M.), 29.

Comptes publics du Canada, 1884 (Présent.), 29.

Rapport de l'auditeur général, 1884 (Présent.), 29.

Dettes publiques du Canada (Rép.), 30, 80.

Dettes brutes (Rép.), 30.

Emprunt du chemin de fer du Pacifique (Rép.), 30.

Dépôts du gouvernement dans les banques, 31.

Avances aux provinces (B. 7), 33. (1re lect.) 33, (2e) 107, (3e) 1117.

Le récent emprunt, 38.

Annonces pour l'emprunt, 38.

Ouvriers dans les fabriques, 39.

Acte refondu des assurances, 1877 (B. 20), 48. (1re lect.) 48, (2e) 132, 133 (3e) 2861.

Banques particulières et courtiers (Rép.), 53.

Sociétés de bienfaisance (Rép.), 53.

Inspection des banques (Rép.), 53.

Budget (Rép.), 79, 156, 220.

Comité des comptes publics (Rép.), 80.

Relations commerciales avec les pays étrangers (Rép.), 81.

Inspection des banques, 86.

La petite épargne, 95, 96.

Banque du Haut-Canada (Rép.), 118.

TILLEY, l'honorable sir Leonard.—*Suite.*

- Avances temporaires par les banques au gouvernement (Rép.), 119.
 Blé et farine de maïs (Rép.), 155.
 Aide à la ville d'Emerson, Manitoba (Rép.), 155.
 Caisses d'épargnes des bureaux de poste (Rép.), 155.
 Edifices publics à St-Stephen, N.B. (Rép.), 156.
 Impressions, 156.
 Subside à la Nouvelle-Ecosse (Rép.), 197.
 Traité entre les Etats-Unis et l'Espagne, 230.
 Subside à la province de Québec (Rép.), 246.
 Budget (discours) 328 à 348 (inclus)
 Résolutions relatives au tarif, 348.
 Emprunts temporaires aux banques par le gouvernement (Rép.), 367.
 Intérêts sur emprunts du Pacifique (Rép.), 367.
 Réserve en or du gouvernement (Rép.), 370, 372, 373.
 Réserve du gouvernement, 379.
 Demandes de rapports (sur), 380.
 Banque d'Echange, avances du gouvernement, 385, 387, 389, 410.
 Rapport sur les fabriques (Rép.), 501.
 Epreuve du sucre (Rép.), 501.
 Emprunt de 5 pour 100, 512, 513.
 Or américain (Rép.), 529.
 Subvention à la N.-E. (Rép.), 594.
 Ligno de vapeurs entre la France et le Canada (Rép.), 524.
 Chemins à barrières de Montréal (Rép.), 594.
 Communications avec la France (Rép.), 594.
 Bibliothèque du Parlement (Résol.), 622.
 Titres des Sauvages (Rép.), 622.
 Rapport sur les manufactures (Rép.), 623.
 Besogne de la Chambre (Rép.), 623
 Bureau de la Trésorerie (B. 104), 660. (1re lect.) 662, (2e) 1739.
 Banque de la Colombie-Britannique (B. 105), 662. (1re lect.) 662, (2e) 739, (3e) 2479.
 Relations commerciales avec le Mexique (Rép.), 663.
 C. H. Terry (Rép.), 663.
 Débat sur le budget (à propos du), 694.
 Droit sur le riz (Rép.), 728.
 Changements de tarif (Rép.), 749.
 Demando de documents (Rép.), 749, 873, 1116.
 Emprunts du gouvernement (Rép.), 779.
 Droits sur la farine (Rép.), 780.
 Voies et moyens, 808, 809, 811, 821, 823, 824, 828, 831, 882, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 898.
 Caisses d'épargnes des bureaux de poste, 862.
 Banque commerciale de la N.-E., (B. 117), 873. (1re lect.) 873, (2e) 1740, (Renvoyé au comité), 1746. (3e) 2479.
 SUBSIDES, 940, 941, 942, 943.
 Améliorations des terres (Rép.), 1091.
 Message de Son Excellence au sujet de subsides pour dépenses au N.-O. (Présent), 1116.

TILLEY, l'honorable sir Leonard.—*Suite.*

- Service civil, 1157.
 Prêt au Pacifique (Rép.), 1185.
 Subside au Pacifique (Rép.), 1185.
 Pacifique—Intérêt sur l'emprunt (Rép.), 1185.

TOWNSHEND, M. C. J., (Cumberland,)

- Adresse, 5.
 Chemin de fer d'Amherst et de l'Île du P.-E., 366.
 Tempérance (B. 88), 380. (1re lect.) 380.
 Tempérance (sur bill), 1102.
 Cens électoral, 1308, 1403 (En comité), 1451, 2247.

TROW, M. J., (Perth-Sud,)

- Confort des députés, 51.
 Pacifique—Etats (sur m.), 506.
 Distribution des statuts (Interpell.), 595.
 Remboursement au comté de Simcoe, 620.
 Compagnies organisées à Manitoba et au Nord-Ouest (Interpell.), 905.
 Subsidés, 965, 967, 1042, 1085, 1086, 2888, 2924, 2925, 2926, 2927, 3011, 3412, 3525, 3559, 3562, 3563.
 Tempérance, 1102.
 Maladies contagieuses des animaux, 1118, 1119.
 Achats de chevaux pour le gouvernement (Interpell.), 1367.
 Cens électoral (En comité), 1524, 1525, 1526, 1531, 1532, 1533, 1535, 1662, 1663, 1664, 1666, 1667, 1871, 1929, 1946, 1934, 1985, 2046, 2051, 2134, 2151, 2152, 2155, 2162, 2213, 2214, 2243, 2327, 2328, 2361, 2398, 2424, 2473, 2474. (Amend.), 3160.
 Cens électoral. Pétitions, 2102.
 Acte d'assurance refondu, 2521, 2522.
 Chemins de fer du Nord-Ouest—Concession de terres, 2637.
 Réclamations du Manitoba—Règlement (sur résol.), 2878. (En comité), 2884, 2886. (Sur B. en comité), 3146.
 Troubles du N.-O., 3311.
 Impressions, 3498.
 Frontières d'Ontario, 3545.
 Débats, 3565.
 Subsidés, concours, 3577.
 Indemnité des députés (Interpell.), 3580.
 Omissions dans les *Débats* (sur), 3581.
 Remarques, 3581.
 Immigrants turcs pauvres (Interpell.), 3582.

TUPPER, M. C. H., (Picou.)

- La loi Scott (Interpell.), 42.
 Quais, docks, jetées dans les eaux navigables (B. 18), 43. (1re lect.) 48. Sur (2e), 225, 226, 227, 228.
 Offenses contre la personne (B. 42), 131. (1re lect.) 131. Sur (2e), 228.
 Devoirs des juges de paix (B. 41), 131. (1re lect.) 131.
 Cour Suprême, 163.
 Preuve dans les procès au criminel, 188. (Amend.), 195. 521.

TUPPER, M. C. H.—*Suite.*

- Banque de Truro (B. 78), 328. (1re lect.) 328, (2e) 425.
 Chemin de fer du lac Rush et de la Saskatchewan (B. 79), 328. (1re lect.) 328, (2e) 513, (3e) 1236.
 Lots de grève, N.-E. (Interpell.), 450.
 Le budget, de 477 à 485.
 Maladies contagieuses des animaux, 1120.
 CENS ÉLECTORAL. (En comité), 1712, 1905, 2331, 2332.

TYRWHITT, M. R., (Simcoe-Sud.)

- Compagnie du canal à navires de Huron et Ontario (B. 69), 282. (1re lect.) 282, (2e) 449, (3e) 1057. (Amendements du Sénat), 1449.

VAIL, l'honorable M. W. B., (Digby.)

- Sucre importé de la Jamaïque (M. pour doc.), 41.
 Jetées de la Pointe de l'Église et de l'Anse à la Traite (M. pour doc.), 56.
 Chevalets et ponts sur le Pacifique, 105.
 Steamer "Lansdowne" (Interpell.), 197.
 Rapports demandés, 220.
 Quais, etc., dans les eaux navigables, 227.
 Traité entre les États-Unis et l'Espagne (M. pour doc.), 229, 230.
 Approvisionnements du "Neptune" (M. pour doc.), 239.
 Rapports (Interpell.), 476.
 Épreuve du sucre (Interpell.), 501.
 Quaiage à Digby (M. pour doc.), 557.
 Droits sur la farine de blé et de maïs (M. pour doc.), 558.
 Le budget, de 699 à 705 et de 705 à 709.
 Billets de chemin de fer, 742.
 Demande de documents (Interpell.), 749, 879.
 Sucre de betterave. Importation (Interpell.), 730.
 Provisions à l'expédition de la baie d'Hudson (Interpell.), 821.
 Caisses d'épargnes des bureaux de poste, 863.
 Subsidés, 949, 960, 963, 969, 1024, 1032, 1040, 1042, 2898, 2899, 2997, 2998, 2999, 3001, 3003, 3005, 3010, 3012, 3030, 3037, 3038, 3039, 3040, 3044, 3050, 3051, 3334, 3336, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3401, 3402, 3404, 3405, 3410, 3411, 3413, 3414, 3415, 3416, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3523, 3527.
 Cens électoral, 1335. (En comité), 1526, 1662, 1669, 1674, 1901, 1902, 1903, 1904, 1907, 2066, 2069, 2071, 2076, 2077, 2079, 2088, 2163, 2164, 2226, 2245, 2246, 2248, 2330, 2331, 2332, 2359, 2361, 2364, 2369, 2370, 2375, 2380, 2396, 2397, 2477.
 Inspection générale, 1371.
 Protection des pêcheries (Interpell.), 2441.
 Mesurage du bois, 2561.
 Maître du havre de Halifax, 2608, 2609.
 Conserves alimentaires, 2624, 2625.
 Rémunération des analystes, 2635.
 Traité de Washington, 2646, 2865, 3441.

VAIL, l'honorable M. W. B.—*Suite.*

- Falsification des aliments, 2841.
 Subsidés. Concours, 2856, 2857, 3017, 3052, 3500.
 Pacifique. Résolutions, 2954.
 Les pêcheries, 2996. (Négociations) (Interpell.), 3172.
 Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3072.
 Troubles du N.-O., 3311.
 Voies et moyens, 3315, 3319, 3322, 3323, 3325.
 Explication personnelle, 3349.

VALIN, M. P. V., (Montmorency.)

- CENS ÉLECTORAL. (En comité), 1761, 2271.
 SUBSIDÉS, 3035.

VANASSE, M. F. (Yamaska.)

- Chemin de fer de Longueuil à Lévis (Interpell.), 449.
 Montants dépensés pour chemins de fer, etc., (M. pour doc.), 1012.
 Droits du gouvernement sur les rives de certaines rivières (Interpell.), 2319.

WALLACE, M. J., (Albert.)

- CENS ÉLECTORAL. (En comité), 1890.

WALLACE, M. N. C., (York-Ouest, O.)

- Remboursement au comté de Simcoe, 605.
 VOIES ET MOYENS, 836, 837.
 CENS ÉLECTORAL, 1403. (En comité) 1542, 1543, 1556, 1670, 1672, 2079, 2144, 2145, 2159, 2162, 2163, 2227.
 Livres d'écoles de Nelson et fils (M. pour doc.), 1507.
 Poids et mesures, 1741, 1743.
 Question de privilège, 1896.

WATSON, M. R., (Marquette.)

- Ouvertures faites dans la glace, 158.
 Banque de Winnipeg (B. 62), 220. (1re lect.) 220, (2e) 294, (3e) 1057.
 Chemin de fer et de navigation du Portage la Prairie et du lac des Bois (B. 63), 220. (1re lect.) 220, (2e) 303. Renvoyé au comité, 748.
 Hangars des émigrants à Medicine Hat (Interpell.), 368.
 Diligences entre Fort Macleod et Medicine Hat (Interpell.), 368.
 Casernes pour la police à cheval (Interpell.), 368.
 Saskatchewan-Nord. Améliorations, 730.
 Pêcheries du Nord-Ouest, 735, 736.
 Troubles du Nord-Ouest, 806, 852, 856, 1116, 3312.
 Voies et moyens, 849, 851.
 Dragages sur la rivière Rouge (M. pour doc.), 1012.
 Pacifique. Achèvement à Brandon, etc. (M. pour doc.), 1012.
 Subsidés, 1038, 1078, 1086, 1087, 3010, 3016, 3337, 3417, 3449, 3450, 3525.
 Maladies contagieuses des animaux, 1138, 1144.
 Service civil, 1167, 1168, 1169.
 CENS ÉLECTORAL, 1334. (En comité), 1533, 1549, 1557, 1589, 1608, 1675, 1927, 2008, 2066, 2069, 2085, 2136, 2349, 2350, 2376, 2377, 2425. (Amend.), 3158.

WATSON, M. R.—*Suite.*

- Inspection générale, 1368, 1376, 1377, 1381, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642.
 Droits sur divers articles (M. pour doc.), 1507.
 Poids et mesures, 1743, 1744.
 Secours aux colons du Nord-Ouest (Interpell.), 1814.
 Police à cheval, 2498, 2512, 2513.
 Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2533, 2538, 2578, 2579, 2580, 2597, 2298, 2604, 2606, 2607, 3484.
 Pacifique. Résolutions (En comité), 2833, 2834, (Dis.), 2958.
 Police à cheval du Nord-Ouest (En comité), 2862.
 Réclamations du Manitoba. Règlement (Sur résol.) 2867. (En comité), 2884, 2885, 2886, 2887, 3018, 3019, 3020. (Sur B. en comité), 3143, 3144, 3145, 3146.
 Subsidés. Concours, 3018.
 Conseil du N.-O. (En comité), 3025.
 Territoires du Nord-Ouest. Administration de la justice (Sur 3e lect.), 3097, 3536.
 Volontaires, reconnaissance des services des (En comité), 3480, 3481, 3482, 3483.

WELDON, M. C. W., (Saint-Jean, N.-B., ville et comté.)

- Prime aux bateaux-pêcheurs (M. pour doc.), 103.
 Réclamations contre l'Intercolonial (M. pour doc.), 105.
 Accidents arrivés sur l'Intercolonial (M. pour doc.), 105.
 Construction de navires (M. pour doc.), 105.
 Exportation de houille (M. pour doc.), 105.
 Matériel acheté par l'Intercolonial (M. pour doc.), 105.
 Recettes et frais de l'Intercolonial, 1884 (M. pour doc.), 105.
 Quais, etc., dans les eaux navigables, 227.
 Traité entre les États-Unis et l'Espagne, 232.
 Entrepreneurs de l'Intercolonial, réclamations (Interpell.), 529.
 Clôtures sur l'Intercolonial (M. pour doc.), 557.
 Permis de pêche (M. pour doc.), 558.
 Pont et chemin de fer du prolongement de Saint-Jean (Interpell.), 596.
 Magasin militaire à Saint-Jean, N.-B. (M. pour doc.), 636.
 Débits de liqueurs, 651.
 Billets de chemin de fer, aller et retour (M. pour doc.), 740.
 Intercolonial—Travaux à Indian-Town (Interpell.), 780. (M. pour doc.), 856.
 Intercolonial—Retard du courrier (Interpell.), 780.
 VOIES ET MOYENS, 901.
 Travaux établis en eaux navigables, 938.
 SUBSIDÉS, 959, 960, 2888, 2926, 2998, 3010, 3012, 3013, 3032, 3036, 3039, 3040, 3043, 3044, 3045, 3046, 3049, 3050, 3333, 3334, 3335, 3341, 3342, 3400, 3401, 3410, 3411, 3487, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3518, 3519, 3520.
 Acte de tempérance (sur), 1007, 1008, 1009, 1011, 1097, 1098, 1102, 1103.

WELDON, M. C. W.—*Suite.*

- Compagnie de drainage, 1058.
 Réciprocité avec les E.-U., 1066.
 Maladies contagieuses des animaux, 1144, 1145, 1146, 1147, 1384, 1394.
 CENS ÉLECTORAL, 1204. (En comité), 1489, 1513, 1517, 1518, 1535, 1536, 1541, 1542, 1543, 1545, 1558, 1578, 1649, 1650, 1651, 1660, 1661, 1662, 1663, 1664, 1668, 1669, 1670, 1676, 1796, 1871, 1872, 1877, 2334, 2347, 2358, 2363, 2364, 2369, 2370, 2378, 2391, 2393, 2395, 2397, 2399, 2400, 2404, 2409, 2410, 2421, 2422, 2423, 2425, 2431, 2433. (Amend.) 3155. (Amend.) 3165.
 Navigation dans les eaux canadiennes, 1339.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1340, 1341.
 Pont de chemin de fer de Frédérickton et de Ste.-Marie, 1449.
 Interruption de trafic entre St.-Jean et Portland, N.-B. (M. pour doc.), 1506.
 Phare à Quaco (M. pour doc.), 1506.
 Quarantaine aux ports du N.-B. (M. pour doc.), 1507.
 Édifice public de Charlottetown (Interpell.), 2440.
 Offenses contre la personne (En comité), 2858.
 Maintien de la paix (sur B.) (En comité), 2917, 2918, 2919.
 Pacifique—Résolutions, 2958.
 Conseil du N.-O., 3023.
 Demandes de documents (Interpell.), 3030.
 Subsidés—Concours, 3052.
 Inspecteur de poisson—Cité de St.-Jean (Interpell.), 3093.
 Territoires du N.-O. Administration de la justice (En comité), 3055.
 Correspondance relative aux pêcheries (Interpell.), 3095.
 Amendement à l'acte de milice (En comité), 3143.
 Le traité de Washington (Interpell.), 3350. (Discours), 3426 à 3433.
 Subventions à certains chemins de fer, 3368, 3503.
 Bref relatif à l'élection de Saint-Jean (Interpell.), 3532

WELLS, M. R. M., (Bruce-Est).

- Amendements à l'acte refondu des ch. de fer (B. 30) 106. (1re lect.) 106.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 247.
 Acte d'assurance refondu, 2516, 2517, 2518, 2519, 2521, 2522, 2523. (En comité), 2859, 2860.
 Falsification des aliments, 2558.

WHITE, M. J., (Hastings-Est).

- Service Civil, 285.
 Commissaires des licences, 323.
 Secours aux municipalités, etc., 378.
 Mesures du gouvernement, les jeudis, 474.
 Pacifique—États (sur M.), 506.
 Brevets d'invention, 655, 659.
 Acte de tempérance (sur), 1003, 1005, 1100.
 Bill du cens électoral (copies), 1186.

WHITE, M. J.—*Suite.*

Cens électoral (en comité), 1555, 1557, 1559, 1560, 1562, 1568, 1592, 1607, 1613, 1614, 1615, 1712, 1713, 1714, 1721, 1770, 1804, 1931, 1932, 1934, 1936, 1943, 1960, 1961, 2057, 2058, 2085, 2086, 2145, 2167, 2171, 2174, 2175, 2231, 2233, 2234, 2235, 2236, 2238, 2239, 2240, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2295, 2353.

Cens électoral—Pétitions, 2105.

Chemins de fer du Nord-Ouest—Concessions de terres, 2580, 2594, 2595, 2597, 2598, 2599.

Réclamations du Manitoba—Règlement (sur résol.), 2877, 2878.

Subsides, 2898, 3522, 3525, 3526, 3527, 3528, 3558.

Vente de liqueurs (sur 3e lect.), 3053, 3054, 3055.

Volontaires protestants dans le 65e bataillon (sur), 3095.

Territoires du N.-O.—Administration de la justice (sur 3e lect.), 3097.

Question de privilège, 3259.

Débats, 3463, 3473, 3565, 3581.

WHITE, M. P., (Renfrew-Nord).

Acte des brevets d'invention de 1872 (B. 25). (1re lect.) 70. (M. pour 2e lect.) 279. (Rejetée) 281.

Exploration sur la rivière Ottawa (Interpell.), 137.

Remboursement au comté de Simcoe, 609, 616, 619, 621.

Grand-Tronc—Trains des malles, 858.

Comptes d'impressions (M. pour doc.), 902.

Améliorations sur l'Ottawa (Interpell.), 1091.

Maladies contagieuses des animaux, 1137, 1333, 1384.

Canaux sur l'Ottawa (Résol.) 1268. (Disc.), 1268, 1283.

CENS ELECTORAL, (En comité), 2072.

Inspection et mesurage du bois (En comité), 3140, 3141.

SUBSIDES, 3557, 3562.

Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 3578.

WHITE, M. T., (Cardwell.)

Débats, 33, 34, 35, 37, 42, 2248, 2249, 3463, 3464, 3471, 3472, 3565.

Chevalats et ponts en bois sur le Pacifique, 114.

Acte de tempérance du Canada, 1878, 127, 993, 998, 1000, 1005, 1006, 1011, 1108, 1112, 1113, 2740, 2741, 2747, 2753.

Comité des impressions, 156, 1894, 3395, 3497, 3498.

Caisse d'annuités et de garantie de la banque de Montréal (B. 48), 177. (1re lect.) 177, (2e) 256, (3e) 727.

Caisse de la Banque de Montréal (B. 49), 177. (1re lect.) 177, (2e) 257, (3e) 727.

Assurance mutuelle contre le feu de la grange fédérale (B. 55), 177. (1re lect.) 177, (2) 257, (3e) 1267.

Traité entre les États-Unis et l'Espagne, 233.

Commissaires des licences, 325.

Banque d'Echange ; avances du gouvernement, 398.

Le Budget, de 413 à 432.

Divorce Davis (B. 84), 447. (1re lect.) 447, (2e) 593, (3e) 727.

WHITE, M. T.—*Suite.*

Remboursement au comté de Simcoe, 601, 604, 606.

Débats, édition quotidienne (Rép.), 623.

Eglise luthérienne évangélique du Canada (Sur bill), 727.

Traduction des *Débats* (Rép.), 782.

VOIES ET MOYENS, 811, 3323.

Troubles du Nord-Ouest, 852, 853.

CENS ELECTORAL, 1249. (En comité), 1564, 1595, 1596, 1597, 1687, 1689, 1870, 1996, 2020, 2021, 2022, 2072, 2073, 2092, 2094, 2096, 2097, 2098, 2170, 2171, 2211, 2213, 2326, 2342, 2364.

Explication personnelle (sur), 2030.

Loi Scott. Pétitions, 2401.

Acte d'assurance refondu, 2516, 2521, 2522, 2523. (En comité), 2859.

Chemins de fer du Nord-Ouest. Concession de terres, 2536, 2537.

Revenu de l'Intérieur. Acte refondu, 2614.

Conserves alimentaires, 2626.

Pacifique. Résolutions. (En comité), 2815, 2816, 2817, 2818, 2819.

Réclamations du Manitoba. Règlement (sur rés.), 2875.

SUBSIDES, 2888, 2894, 2897, 2898, 2899, 2906, 2907, 2912, 3491.

Subventions à certains chemins de fer (en comité) 3085.

Impressions et annonces du gouvernement, de 3136 à 3138.

Question de privilège Girouard (sur), 3258.

Rapport officiel des *Débats*, 3350.

Subsides, concours, 3476, 3377.

Omissions dans les *Débats* (sur), 3581.

WIGLE, M. L., (Essex-Sud).

Service de la malle sur le chemin de fer du Sud du Canada. (M. pour doc.), 126.

VOIES ET MOYENS, 834.

CENS ELECTORAL. (En comité), 1567.

WILLIAMS, M. A. T. H., (Durham-Est).

Chemin de fer de la Montagne de Bois et de Qu'Appelle. B. 23), 70. (1re lect.), 70. (2e lect.), 119. (3e) 513.

Chemin de fer de Calgary, Edmonton et Athabaska Landing. (B. 73), 328. (1re lect.) 328, (2e) 425, (3e) 856.

WILSON, M. J. H., (Elgin-Est).

Havre de refuge de Port Stanley et de Burwell. (M. pour doc.), 65.

Affaire D. J. Hughes (Interpell.), 80. (M. pour doc.), 103, 104.

Edifices publics à Saint-Thomas (M. pour doc.), 83.

Lieutenant-colonel O'Mally (M. pour doc.), 105.

Secours aux municipalités qui ont accordé de l'aide aux chemins de de fer (M. pour doc.), 373, 648.

Remboursement au comté de Simcoe, 617.

WILSON, M. J. H.—*Suite.*

SUBSIDES, 950, 951, 957, 1078, 1080, 1081, 2926, 2927, 2935, 2936, 3343, 3412, 3416, 3454, 3455, 3489.

Acte de tempérance (sur), 1004, 1111, 2746.

Maladies contagieuses des animaux, 1117, 1118, 1144, 1384.

CENS ÉLECTORAL, (En comité), 1480, 1549, 1581, 1603, 1792, 1793, 1975, 1976, 1977, 1978, 2035, 2062, 2066, 2138, 2146, 2152, 2156, 2200, 2201, 2286, 2287, 2288, 2346, 2368, 2444, 2445, 2449.

Falsification des aliments, 2559.

Rémunération des analystes, 2635.

Subsides, concours, 2856, 2857.

Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3070.

WOOD, M. J. F., (Brockville.)

Phare du chenal, Brockville (Interpell.), 118.

Iles louées dans le St-Laurent (M. pour doc.), 154.

Ouvertures faites dans la glace, 158.

Squatters dans la vallée de la Qu'Appelle, 214, 215.

Le budget, de 689 à 693.

Cens électoral (En comité), 1668, 1669, 1927, 2015, 2284, 2398.

Débats, 3465.

WOOD, M. J., (Westmoreland.)

Traverse d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, 66.

Licences pour la vente des liqueurs (B. 58), 177. (1^{re} lect.) 178.

Chemin de fer d'Amherst et de l'île du P.-E., 366, 367.

Cens électoral (En comité), 1802.

Subsides, 2938.

Subventions à certains chemins de fer (En comité), 3077. (Sur 2^e lect.) 3371.

Débats, 3469.

WOODWORTH, M. D. B., (King N.-E.)

Preuve dans les procès au criminel, 190, 525, 526.

Quais, etc., dans les eaux navigables, 227.

Pacifique—Etats (sur m.), 506.

Le budget, de 581 à 588.

Poids et mesures, 876.

Voies et moyens, 896.

Troubles du Nord-Ouest, 931, 932, 2122, 2123, 3311. (Discours), 3574 à 3575.

Subsides, 1042, 2941, 3519.

Réciprocité avec les E.-U., 860.

Service civil, 1179, 1180, 1182.

Cens électoral, 1286 (En comité), 1486, 1488, 1500, 1503, 1528, 1529, 1530, 1531, 1607, 1628, 1651, 1652, 2050, 2087, 2088.

Cens électoral—Pétitions, 2101, 2102, 2103.

Subsides—Concours, 2855.

Réclamations du Manitoba—Règlement (sur résol.), 2878, 2879.

Subventions en terres à certains chemins de fer, 2987, 2988.

WRIGHT, M. A., (Ottawa, comté.)

Cens électoral, 1198.

Pacifique (sur bill, 2^e lect.), 3122.

Troubles du Nord-Ouest (Discours), 3573 à 3574.

YEO, M. J., (Prince, I. P.-E.)

Estimateur des douanes à Summerside (Interpell.), 367.

Mise à la retraite de J. B. Schurman (Interpell.), 367.

Percepteur du revenu à Summerside (Interpell.), 367.

Havre de Cascumpec (Interpell.), 502.

Embranchement—Cap Traverse (Interpell.), 728.

Réciprocité avec les Etats-Unis, 1054.

Cens électoral (En comité), 1716.

INDEX—PARTIE II.

SUJETS.

ACCIDENTS sur les chemins de fer, 236.
ACCISE : Montant des droits d', 301.
ACTES PROVINCIAUX, désaveu d', 54.
ADRESSES :
 Adresse en réponse au discours du Trône, 2.
 Renvoyée à un comité spécial, 29.
 Rapport du comité, 29.
AGENT du Canada à Paris, 974.
AGRICULTEURS :
 Avantages donnés aux agriculteurs pour faire affaires dans les banques, 120.
AGRICULTURE :
 Etablissement d'un bureau d', 80.
 Impressions et annonces, 211.
AJOURNEMENT .
 Pour le Mercredi des Cendres, 131.
 Pour l'Ascension, 1895.
 Le jour de la fête de la Reine, 2107.
 Le jour de la Fête-Dieu, 2382.
ALGOMA, droits de douane perçus dans, 40.
ANALYSTES, rémunération des, 2583, 2628, 2629, 2841.
ANNONCES du gouvernement, 70.
ANNONCIATION, jour de l', 636, 749.
ARBITRAGE relatif à la section B, chemin de fer du Pacifique, 215.
ARBITRES officiels, modification de la constitution du tribunal des, 93.
ASCENSION, jour de l', 1895.
ASSURANCE : Acte refondu d', 2514, 2618, 2859.
ASSURANCE AGRICOLE du Canada, 317.
AUDITEUR GÉNÉRAL : Rapport de l', 29.
BANQUES :
 Dépôts du gouvernement dans les, 31.
 Inspection des, 53, 85.
 Banque d'Échange du Canada, 93, 308, 381.
 Avances faites par le gouvernement à la banque d'échange, 308.
 Banques, etc. en état d'insolvabilité, 246.
 Relevés relatifs à la banque du Haut-Canada, 118.
BENSON, mort de M., 2439.
BIBLIOTHÉCAIRE : Rapport du, 1.
 Charge de, 42.
BIBLIOTHÈQUE du parlement, résolutions concernant la, 622, 1720, 2849.
BIBLIOTHÈQUE, comité mixte de la, 37.

BILLS:

Bill (N° 1) relatif à la prestation des serments d'office. — (Sir John A. Macdonald), 1. Première lecture, 1.
Bill (N° 2) réglant l'emploi des enfants, des jeunes filles et des femmes dans les ateliers, moulins et fabriques du Canada (M. Bergin), 30. Première lecture, 30. Ordre du jour appelant la deuxième lecture, retiré, 379.
Bill (N° 3) à l'effet de restreindre la juridiction d'appel de la Cour Suprême (M. Landry, Montmagny), 30. Première lecture, 30; (M. pour deuxième lecture), 159. (Motion pour deuxième lecture renvoyée par 34 contre 125.)
Bill (N° 4) concernant la distribution des biens des débiteurs insolubles (M. Curran), 30. Première lecture, 30; deuxième lecture, 649. Transféré sur la liste des ordres du gouvernement, 1341. (Rescindé), 3479.
Bill (N° 5) concernant la responsabilité des voituriers par terre (M. Coughlin), 30. Première lecture, 30.
Bill (N° 6) amendant de nouveau la preuve dans les procès au criminel (M. Cameron, Huron), 30. Première lecture, 30. En comité, 183, 187. Deuxième lecture: Amendement de M. Tupper pour que le bill soit lu une deuxième fois dans six mois, (rejeté par 55.87), 195. Motion pour deuxième lecture, adoptée, 195. En comité, 519. Troisième lecture, 646.
Bill (N° 7) amendant l'acte 37 Victoria, chap. 17, intitulé: "Acte autorisant l'avance d'une certaine somme d'argent à la province de la Colombie-Anglaise pour la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt et pour d'autres objets" (Sir Loonard Tilley), 33. Première lecture, 34; deuxième lecture, 107. En comité et troisième lecture, 1117.
Bill (N° 8) concernant la compagnie du pont de chemin de fer et de tunnel de la rivière Sainte-Clair (M. Bergin), 42. Première lecture, 42; deuxième lecture, 59. En comité et troisième lecture, 256.
Bill (N° 9) concernant la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada et la compagnie du chemin de fer d'Erié à Niagara (M. Bergin), 42. Première lecture, 42; deuxième lecture, 59. En comité, 256. Troisième lecture, 294.
Bill (N° 10) à l'effet de réduire le capital social de la Banque Fédérale du Canada et pour d'autres fins (M. Small), 42. Première lecture, 42; deuxième lecture, 59; troisième lecture, 449.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 11) à l'effet d'étendre la juridiction de la Cour maritime d'Ontario (M. Allen), 42. Première lecture, 42; deuxième lecture, 133. En comité, 519. Troisième lecture, 646.
- Bill (N° 12) à l'effet de constituer une cour de commissaires de chemins de fer pour le Canada et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879 (M. McCarthy), 42. Première lecture, 42.
- Bill (N° 13) concernant les voituriers par terre (M. McCarthy), 42. Première lecture, 42; deuxième lecture remise, 265. Deuxième lecture, 295.
- Bill (N° 14) à l'effet de refondre et modifier les lois concernant l'élection des députés à la Chambre des Communes (M. Cameron, Huron), 42. Première lecture, 42.
- Bill (N° 15) à l'effet de continuer un acte concernant la caisse d'épargnes des mines Albion (M. McDougald), 48. Première lecture, 48; deuxième lecture, 119; troisième lecture, 646.
- Bill (N° 16) à l'effet de modifier la loi concernant les lettres de change et les billets à ordre (M. Smyth), 48. Première lecture, 48.
- Bill (N° 17) relatif au service international des bateaux-passeurs (M. Patterson, Essex), 48. Première lecture, 48; deuxième lecture, 265.
- Bill (N° 18) concernant les quais, docks et jetées construits dans les eaux navigables (M. Tupper), 48. Première lecture, 48; deuxième lecture, 225. Renvoyé à un comité spécial, 228.
- Bill (N° 19) à l'effet de mieux faire observer le jour du Seigneur, communément appelé le dimanche, en prohibant les excursions du dimanche, (M. Charlton), 48. Première lecture, 48. Motion pour deuxième lecture rejetée, 268.
- Bill (N° 20) concernant l'acte refondu des assurances de 1879 (Sir Leonard Tilley), 48. Première lecture, 48; deuxième lecture, 132. En comité, 2514, 2859, troisième lecture, 2861.
- Bill (N° 21) à l'effet de prendre des mesures pour faire un recensement dans la province du Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et le district de Kéwatin (M. Pope), 48. Première lecture, 48; deuxième lecture, 132. En comité, 178, 221; troisième lecture, 225.
- Bill (n° 22) pour amender la loi criminelle et déclarer délit le fait de laisser sans entourage ni protection les trous faits dans la glace sur les eaux navigables et fréquentées (M. Robertson, Hamilton), 59. Première lecture, 59; deuxième lecture, 137. En comité, 157. Renvoyé à un comité spécial, 519.
- Bill (n° 23) à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de la Montagne de Bcis et de Qu'Appelle (M. Williams), 70. Première lecture, 70; deuxième lecture, 119; troisième lecture, 513.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (n° 24) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer du Lac Erié, et de la Rivière Détroit (M. Patterson, Essex), 70. Première lecture, 70; deuxième lecture, 119; troisième lecture, 513.
- Bill (N° 25) pour amender de nouveau l'acte des brevets d'invention de 1872 (M. White, Renfrew), 70. Première lecture, 70; motion pour deuxième lecture rejetée, 279.
- Bill (N° 26) relatif à la nomination d'un sous-orateur (Sir John A. Macdonald), 77. Première lecture, 77; deuxième lecture, 183; en comité, 183; troisième lecture, 221.
- Bill (N° 27) à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et autres offenses semblables (M. Charlton), 80. Première lecture, 80; deuxième, 649.
- Bill (N° 28) à l'effet de constituer la compagnie de drainage du Canada (M. Dickinson), 92. Première lecture, 92; deuxième lecture, 119. En comité, 1057; troisième lecture, 3150.
- Bill (N° 29) à l'effet d'amender l'acte concernant les brevets d'invention (M. Smyth), 93. Première lecture, 93.
- Bill (N° 30) pour amender et refondre l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, et les actes qui l'amendent (M. Pope), 106. Première lecture, 106.
- Bill (N° 31) à l'effet d'amender et refondre les Actes du Service Civil du Canada, de 1882-83 et 1884 (M. Chapleau), 106. Première lecture, 106; deuxième lecture, 1148. En comité, 1150, 1342; troisième lecture, 1365. Amendements faits par le Sénat, 1895, 2479.
- Bill (N° 32) concernant la faillite (M. Billy), 106. Première lecture, 106.
- Bill (N° 33) pour la juste répartition des biens des faillis (M. Beaty), 118. Première lecture, 118.
- Bill (N° 34) pour la libération de ceux qui ont fait faillite dans le passé (M. Beaty), 118. Première lecture, 118.
- Bill (N° 35) pour amender de nouveau l'Acte refondu des chemins de fer, 1879 (M. Bergeron), 118. Première lecture, 118.
- Bill (N° 36) créant de nouvelles facilités pour les emprunts à être négociés aux banques par ceux qui se livrent à l'agriculture (M. Orton), 126. Première lecture, 126; deuxième lecture, 650.
- Bill (N° 37) pour amender de nouveau l'acte constitutif de la Cie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud (M. Robertson, Hamilton), 131. Première lecture, 131; deuxième lecture, 187. En comité et troisième lecture, 705.
- Bill (N° 38) à l'effet d'amender les actes relatifs à la Cie du chemin de fer de Jonction du Grand Occidental et de la rive du lac Ontario (M. Ferguson, Welland), 131. Première lecture, 131; deuxième lecture, 187; troisième lecture, 513.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 39) à l'effet de constituer en corporation le synode du diocèse de Qu'Appelle et pour autres fins y relatives (M. Mulock), 131. Première lecture, 131; deuxième lecture, 187; troisième lecture, 513.
- Bill (N° 40) concernant la Banque Centrale du Nouveau-Brunswick (M. Temple), 131. Première lecture, 131; deuxième lecture, 187; troisième lecture, 986.
- Bill (N° 41) pour amender l'acte concernant les devoirs des juges de paix, en ce qui concerne les convictions sommaires (M. Tupper), 131. Première lecture, 131.
- Bill (N° 42) pour amender l'acte concernant les offenses contre la personne. (M. Tupper), 131. Première lecture, 131; motion pour deuxième lecture retirée, 228.
- Bill (N° 43) pour autoriser la Cie d'Assurance Royale Canadienne à réduire son capital-social et pour autres fins. (M. Curran), 131. Première lecture, 131; deuxième lecture, 196; en comité, 830.
- Bill (N° 44) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses qui affectent les animaux. (M. Pope), 131. Première lecture, 131; deuxième lecture, 937; en comité, 1117; troisième lecture, 1396; amendements du Sénat, 2480.
- Bill (N° 45) concernant la représentation des territoires dans la Chambre des Communes (M. Cameron, Huron), 154. Première lecture, 154; ordre du jour pour deuxième lecture, retiré, 380; deuxième lecture, 513.
- Bill (N° 46) à l'effet d'amender la loi relative aux lettres de change et aux billets (M. Gigault), 154. Première lecture, 155.
- Bill (N° 47) à l'effet de prévenir plus efficacement la cruauté envers les animaux (M. Charlton), 154. Première lecture, 154.
- Bill (N° 48) concernant la Société de la Caisse d'Annuités et de Garantie de la Banque de Montréal (M. White, Cardwell), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 256; troisième lecture, 727.
- Bill (N° 49) à l'effet de constituer la Société de la Caisse de Retraite de la Banque de Montréal (M. White, Cardwell), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 257; troisième lecture, 727.
- Bill (N° 50) à l'effet de constituer la Cie du Pont du chemin de fer de Frédéricton et de Sainte-Marie (M. Temple), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 303; troisième lecture, 916. Amendements du Sénat, 1449.
- Bill (N° 51) pour accorder certains pouvoirs à la Cie Internationale de Charbon (à responsabilité limitée) (M. Desjardins), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 257; troisième lecture, 593.
- Bill (N° 52) concernant la Cie du Pont du Sault-Sainte-Marie (M. Dawson), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 257; troisième lecture, 513.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 53) concernant la Banque du Peuple (M. Girouard), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 257; troisième lecture, 727.
- Bill (N° 54) à l'effet de ratifier l'union de la Société Congrégationnelle des Missions du Canada et de la Société Congrégationnelle de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick (M. Abbott), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 303; troisième lecture, 513.
- Bill (N° 55) à l'effet d'autoriser l'Association d'Assurance Mutuelle contre le feu de la Grange Fédérale à assurer contre l'incendie les propriétés des Protectors de l'Industrie Agricole partout où elles seront situées en Canada (M. White, Cardwell), 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 257. En comité et troisième lecture, 1267.
- Bill (N° 56) pour amender l'acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883 (M. Wood, Westmoreland), 177. Première lecture, 177.
- Bill (N° 57) pour amender la loi criminelle du Canada. (M. Ouimet), 178. Première lecture, 178.
- Bill (N° 58) concernant les maisons de désordre. (M. Ouimet), 178. Première lecture, 178.
- Bill (N° 59) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de Brantford, Waterloo et du lac Erie (M. Paterson, Brant) 177. Première lecture, 177; deuxième lecture, 294; troisième lecture, 593.
- Bill (N° 60) à l'effet de constituer en corporation le Synode de l'église luthérienne évangélique du Canada (M. McCarthy) 187. Première lecture, 187; deuxième lecture, 257; en comité, 727; troisième lecture, 830.
- Bill (N° 61) à l'effet d'amender de nouveau l'acte constitutif de la compagnie de navigation du Richelieu et la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario (M. Desjardins), 196. Première lecture, 196; deuxième lecture, 257; en comité et troisième lecture, 1409.
- Bill (N° 62) à l'effet d'amender l'acte constitutif de la Banque de Winnipeg (M. Watson), 220. Première lecture, 220; deuxième lecture, 294; en comité et troisième lecture, 1057.
- Bill (N° 63) à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de navigation du Portage la Prairie et du Lac des Bois (M. Watson), 220. Première lecture, 220; deuxième lecture, 303.
- Bill (N° 64) pour amender de nouveau l'acte concernant les brevets d'invention de 1872 (M. McCarthy), 245. Première lecture, 245; rayé de l'ordre du jour, 659.
- Bill (N° 65) à l'effet d'amender l'acte de tempérance du Canada de 1878 (M. McCarthy), 245. Première lecture, 245.
- Bill (N° 66) pour amender de nouveau l'acte relatif aux banques, compagnies d'assurance, etc., en état d'insolvabilité (M. Edgar), 246. Première lecture, 246.

INDEX.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 67) à l'effet d'amender de nouveau l'acte de tempérance du Canada, 1878, (M. Baker, Victoria), 257. Première lecture, 257.
- Bill (N° 68) à l'effet de restreindre la juridiction d'appel de la cour Suprême en ce qui concerne les matières d'une nature purement locale dans la province de Québec (M. Landry), 282. Première lecture, 282.
- Bill (N° 69) relatif à la compagnie du canal à navires de Huron et Ontario (M. Tyrwhitt), 282. Première lecture, 282; 2e lecture, 449; 3e lecture, 1057. Amendements du Sénat, 1449.
- Bill (N° 70) à l'effet d'établir de nouvelles dispositions concernant le trafic des boissons enivrantes (M. Small), 282. Première lecture, 282.
- Bill (N° 71) à l'effet d'amender la loi criminelle du Canada, — (M. Robertson, Hastings), 282. Première lecture, 282; deuxième lecture, 1397.
- Bill (N° 72) concernant la compagnie du chemin de fer Ontario du Pacifique (M. Rykert). Première lecture, 328; deuxième lecture, 425. En comité et troisième lecture, 1057.
- Bill (N° 73) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Calgary, d'Edmonton et d'Athabaska Landing (M. Williams), 323. Première lecture, 328; deuxième lecture, 425. En comité, 830; troisième lecture, 856.
- Bill (N° 74) concernant la compagnie canadienne du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (M. Royal), 328. Première lecture, 328; deuxième lecture, 425. En comité et troisième lecture, 1236.
- Bill (N° 75) à l'effet de constituer l'association de secours des employés du Pacifique canadien (M. Gault), 328. Première lecture, 323; deuxième lecture, 513. En comité et troisième lecture, 1057.
- Bill (N° 76) pour amender l'acte concernant la Cie d'assurance sur la vie de London (M. MacMillan, Middlesex), 328. Première lecture, 328; deuxième lecture, 425. En comité, 1793. Troisième lecture, 1793.
- Bill (N° 77) à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de Hamilton, Guelph et Buffalo (M. Kilvert), 323. Première lecture, 328; deuxième lecture, 425; en comité et troisième lecture, 1057.
- Bill (N° 78) à l'effet de constituer légalement la Banque de Truro. (M. Tupper), 328. Première lecture, 328; deuxième lecture, 425.
- Bill (N° 79) à l'effet de constituer la Cie de chemin de fer et de navigation du Lac Rush et de la Saskatchewan. (M. Tupper), 328. Première lecture, 328; deuxième lecture, 513; en comité et troisième lecture, 1236.
- Bill (N° 80) à l'effet de constituer la Cie de Télégraphe du ranche de Fort-McLeod (M. Ives), 366. Première

BILLS.—*Suite.*

- lecture, 366; deuxième lecture, 419; troisième lecture, 1793; amendements du Sénat, 2459.
- Bill (N° 81) concernant l'Association Co-opérative du Canada (à resp. limitée.) (M. Curran), 366. Première lecture, 366; deuxième lecture, 449; troisième lecture, 727.
- Bill (N° 82) à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de Winnipeg et de Prince-Albert (M. Cameron, Victoria), 366. Première lecture, 366.
- Bill (N° 83) à l'effet de constituer la Cie du chemin de fer de Kootenay, Colombie Anglaise (M. Small), 366. Première lecture, 366; deuxième lecture, 571.
- Bill (N° 84) (du Sénat) pour faire droit à Amanda Esther Davis (M. White, Cardwell), 447. Première lecture, 447; deuxième lecture, 447, 593; troisième lecture, 727.
- Bill (N° 85) concernant les fabriques (M. Bergin), 380. Première lecture, 380.
- Bill (N° 86) pour amender l'acte concernant la vente des billets de chemins de fer (M. McCarthy), 380. Première lecture, 380.
- Bill (N° 87) à l'effet d'amender l'acte 40 Vic., chap. 36, intitulé : " Acte pour pourvoir à l'emploi, en dehors des murs des prisons communes, des prisonniers qui y sont incarcérés " (M. Suthorland, Oxford), 380. Première lecture, 380. Transféré aux ordres du gouvernement, 1115; deuxième lecture, 1727. En comité, 1727. Troisième lecture, 1728.
- Bill (N° 88) pour amender de nouveau l'Acte de tempérance du Canada de 1878 (M. Townshend), 380. Première lecture, 380.
- Bill (N° 89) pour amende de nouveau l'Acte concernant les brevets d'inventions de 1872 (M. Hay), 380. Première lecture, 380.
- Bill (N° 90) à l'effet d'amender l'acte des pêcheries (M. Mulock), 447. Première lecture, 447.
- Bill (N° 91) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de chemin de fer de Winnipeg et de Prince-Albert (M. Cameron, Victoria), 449. Première lecture, 449; deuxième lecture, 593. En comité et troisième lecture, 1236.
- Bill (N° 92) pour amender davantage la loi de tempérance du Canada, 1878 (M. Robertson, Shelburne), 469. Première lecture, 470; deuxième lecture, 1001 (sur division de 108 contre 15). En comité, 1002. En comité, 1097; troisième lecture, 1115. Amendements du Sénat, 2616, 2734.
- Bill (N° 93) pour établir une cour de réclamations pour le Canada (sir Hector Langevin), 470. Première lecture, 472. Bill retiré, 2523.
- Bill (N° 94) pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ontario-Ouest et du Pacifique (M. McCallum), 558. Première lecture, 558; deuxième lecture, 646.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 95) concernant les matières explosives (du Sénat) (sir John A. Macdonald), 571. Première lecture, 571; deuxième lecture, 937. En comité, 1223; troisième lecture, 1396.
- Bill (N° 97) pour faire droit à Fairy Emily Jane Terry (du Sénat) (M. Taylor), 634. Première lecture, 634; deuxième lecture, 705. En comité et troisième lecture, 916.
- Bill (N° 98) pour amender les actes concernant les élections contestées (M. Mulock), 634. Première lecture, 634.
- Bill (N° 99) à l'effet d'amender l'acte de tempérance du Canada de 1878 (M. Bourbeau), 635. Première lecture, 635.
- Bill (N° 101) à l'effet de modifier la loi concernant les ponts, les estacades et autres travaux construits sur ou en eaux navigables, en vertu de l'autorité d'actes provinciaux (sir Hector Langevin), 635. Première lecture, 635; deuxième lecture, 937; troisième lecture, 939.
- Bill (N° 102) pour amender les actes concernant le département du secrétaire d'Etat (M. Chapleau), 659. Première lecture, 659; deuxième lecture, 938; troisième lecture, 939.
- Bill (N° 103) concernant le cens électoral (sir John A. Macdonald), 659. Première lecture, 659; deuxième lecture, 1338. En comité, 1448, 1450, 1508, 1540, 1580, 1583, 1635, 1677, 1716, 1718, 1750, 1782, 1793, 1815, 1853, 1896, 1930, 1970, 1991, 1999, 2031, 2059, 2129, 2143, 2165, 2183, 2219, 2253, 2291, 2322, 2355, 2382, 2402, 2426, 2442, 2475, 2843, 3148, 3160; troisième lecture, 3170.
- Bill (N° 104) relatif à la constitution du bureau de la trésorerie (sir Léonard Tilley), 660. Première lecture, 660; deuxième lecture, 1739. En comité, 1739; troisième lecture, 1740.
- Bill (N° 105) concernant la banque de la Colombie Anglaise (sir Leonard Tilley), 692. Première lecture, 662; deuxième lecture, 939; En comité, 2479; troisième lecture, 2479.
- Bill (N° 106) (du Sénat) pour faire droit à Alice Elvira Evans (M. Edgar), 705. Première lecture, 705; deuxième lecture, 727; (sur division, 87 contre 40.) En comité et troisième lecture, 916.
- Bill (N° 107) (du Sénat) pour venir en aide à Louis Emile Hatzfeld (M. Kilvert), 705. Première lecture, 705; deuxième lecture, 728, (sur division.) En comité et troisième lecture, 916.
- Bill (N° 108) pour amender l'acte à l'effet d'encourager la construction de cales sèches etc. (sir Hector Langevin), 726. Première lecture, 726; deuxième lecture, 939; troisième lecture, 939.
- Bill (N° 109) concernant la propriété immobilière dans les territoires du Nord-Ouest (sir Hector Langevin), 777. Première lecture, 777.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 110) pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer du lac à la Roche, Souris et Brandon (M. McDougald), 777. Première lecture, 777; deuxième lecture, 916.
- Bill (N° 111) à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer de 1879 (M. Mulock), 777. Première lecture, 777.
- Bill (N° 112) pour amender de nouveau l'acte de tempérance du Canada de 1878 (M. Gigault), 779. Première lecture, 779.
- Bill (N° 113) concernant les preuves des entrées faites aux livres de comptes tenus par les employés de la couronne (M. Chapleau), 1012. Première lecture, 1012. Motion pour deuxième lecture retirée, 2480; deuxième lecture, 2550. En comité, 2550; troisième lecture, 2583.
- Bill (N° 114) à l'effet de comprendre dans un seul acte, certaines dispositions portant limitation du capitalisations et du capital-emprunts de la société de prévoyance et de prêt de Hamilton (du Sénat) (M. Kilvert), 821. Première lecture, 821; deuxième lecture, 856; troisième lecture, 1114.
- Bill (N° 115) pour amender l'acte à l'effet de constituer en corporation les Sœurs de Charité des Territoires du Nord-Ouest (M. Desjardins). Première lecture, 821; deuxième lecture, 916. En comité et troisième lecture, 1057.
- Bill (N° 116) amendant l'acte concernant l'indemnité des membres de la chambre (M. Farrow), 853. Première lecture, 853.
- Bill (N° 117) concernant la banque Commerciale de Windsor (sir Leonard Tilley), 873. Première lecture, 873; deuxième lecture, 1740. Renvoyé au comité des banques et du commerce, 1746. En comité, 2479; troisième lecture, 2479.
- Bill (N° 118) amendant de nouveau l'acte concernant les poids et mesures (M. Costigan), 879. Première lecture, 879; deuxième lecture, 1741. En comité, 1741; troisième lecture, 1750.
- Bill (N° 119) amendant de nouveau les actes relatifs à l'inspection du gaz et aux gazomètres (M. Costigan), 879. Première lecture, 879; Deuxième lecture, 2503. En comité et troisième lecture, 2523.
- Bill (N° 120) donnant effet à un arrangement fait entre le docteur Allan Holford Walker et le département des travaux publics pour lui vendre et transférer le chemin de fer de Dundas et Waterloo (sir Hector Langevin), 937. Première lecture, 937. Bill retiré, 2479.
- Bill (N° 121) à l'effet d'amender l'acte 45 Vict. chap. 41 concernant la vente des billets de chemins de fer (M. Woodworth, pour M. Patterson, Essex), 974. Première lecture, 974.
- Bill (N° 122) concernant les engrais agricoles (M. Ferguson), 986. Première lecture, 986. Transféré

BILLS.—*Suite.*

- aux ordres du gouvernement, 1382; deuxième lecture, 2561. En comité, 2563; troisième lecture, 2583.
- Bill (N° 123) pour amender l'acte intitulé: "Acte concernant les offenses contre la personne (Du Sénat), (Sir John A. Macdonald), 1088. Première lecture, 1088; deuxième lecture, 2858. En comité, 2858; troisième lecture, 2858.
- Bill (N° 124) à l'effet de restreindre et régler l'immigration chinoise dans la Confédération canadienne (M. Chapleau), 1088. Première lecture, 1088. Bill retiré, 3120.
- Bill (N° 125) concernant la prohibition des liqueurs spiritueuses (M. Beaty), 1115.
- Bill (N° 126) à l'effet de pourvoir à ce que le Canada soit convenablement représenté à l'exposition des colonies et des Indes (M. Pece), 1117. Première lecture, 1117; deuxième lecture et en comité, 2481; troisième lecture, 2482.
- Bill (N° 127) pour réformer de nouveau l'acte concernant les banques, etc., et les corporations commerciales insolubles, (M. Edgar), 1147. Première lecture, 1147.
- Bill (N° 128) intitulé: "Acte portant de nouvelles dispositions concernant les procédures sommaires devant les juges de paix et autres magistrats (du Sénat) (M. Small), 1185. Première lecture, 1185. Transféré aux ordres du gouvernement, 2504; deuxième lecture et en comité, 2920.
- Bill (N° 129) pour amender l'acte concernant la prison centrale d'Ontario. (du Sénat) (Sir John A. Macdonald), 1284. Première lecture, 1284; deuxième lecture, en comité et troisième lecture, 2485.
- Bill (N° 130) pour refondre et reviser les Statuts du Canada (sir John A. Macdonald), 1284. Première lecture, 1284. Bill retiré, 2485.
- Bill (N° 131) pour amender de nouveau l'acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des Travaux publics et ses amendements (du Sénat) (sir John A. Macdonald), 1338. Première lecture, 1338. Deuxième lecture et en comité, 2917; troisième lecture, 2948.
- Bill (N° 132) pour amender l'acte 43 Victoria, chapitre 29, concernant la navigation dans les eaux canadiennes (M. McLelan), 1339. Première lecture, 1339. Bill retiré, 2482.
- Bill (N° 133) modifiant de nouveau l'acte d'inspection des bateaux à vapeur (M. McLelan) Première lecture, 1339; deuxième lecture et en comité, 2482; troisième lecture, 2505.
- Bill (N° 134) concernant la loi des licences pour la vente des liqueurs de 1883 (sir John A. Macdonald), 1342. Première lecture, 1342; deuxième lecture, 2483. En comité, 2858, 2988; troisième lecture, 3055.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 135) pour amender l'acte d'inspection général de 1874. (M. Costigan), 1382. Première lecture, 1382; deuxième lecture et en comité, 2635; troisième lecture, 2642.
- Bill (N° 136) pour réformer la loi criminelle du Canada (M. Robertson, Hastings), 1397. Première et deuxième lecture, 1397.
- Bill (N° 137) contenant de nouvelles dispositions concernant les prêteurs sur gages (du Sénat) (M. Small), 1538. Première lecture, 1538.
- Bill (N° 138) pour faire droit à Geo. Branford Cox, (du Sénat) (M. Cameron, Huron), 1538. Première lecture, 1538; deuxième lecture, 1633; troisième lecture, 1793.
- Bill (N° 139) modifiant l'acte relatif à la bibliothèque du parlement (sir John A. Macdonald), 1739. Première lecture, 1739; deuxième lecture, 2185. En comité, 2849; troisième lecture, 2853.
- Bill (N° 140) concernant la police à cheval du Nord-Ouest (du Sénat) (sir John A. Macdonald), 1739. Première lecture, 1739; deuxième lecture, 2862; troisième lecture, 2915.
- Bill (N° 141) concernant l'administration de la justice, etc., dans les territoires du Nord-Ouest (du Sénat) (sir John A. Macdonald), 2426. Première lecture, 2426; deuxième lecture, 3028. En comité, 3055; troisième lecture, 3539.
- Bill (N° 142) concernant les conserves alimentaires, (du Sénat) (M. Bowell), 2426. Première lecture, 2426; deuxième lecture, 2523. En comité, 2620, 2857; troisième lecture, 2857.
- Bill (N° 143) concernant la sophistication des aliments, des drogues et des fertilisants agricoles (du Sénat), (M. Bowell), 2438. Première lecture, 2438; deuxième lecture et en comité, 2551. En comité, 2627; troisième lecture, 2842.
- Bill (N° 144) pour autoriser le gouvernement à augmenter la police à cheval dans la Nord-Ouest (sir John A. Macdonald), 2514. Première lecture, 2514; deuxième lecture, 2861. En comité, 2861; troisième lecture, 2913.
- Bill (N° 145) à l'effet d'autoriser le prélèvement, par voie d'emprunt, de certaines sommes d'argent requises pour le service public (M. Bowell), 2612. Première, deuxième et troisième lectures, 2612.
- Bill (N° 146) modifiant l'acte refondu du revenu de l'intérieur, 1883 (M. McLelan), 2615. Première lecture, 2615; deuxième lecture, 3029. En comité, 3062; troisième lecture, 3098. Amend. du Sénat, 3540.
- Bill (N° 147) autorisant l'octroi de certaines subventions en terres pour la construction des chemins de fer du Nord-Ouest (sir Hector Langevin), 2620. Première lecture, 2620; motion pour deuxième lecture ajournée, 2861; deuxième lecture et en comité, 2948; troisième lecture, 2988.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 148) pour amender l'acte concernant la nomination d'un maître de havre à Halifax (M. McLelan), 2620. Première lecture, 2620; deuxième lecture 2862. En comité et troisième lecture, 2862.
- Bill (N° 149) accordant à Sa Majesté \$1,700,000 pour faire face à certaines dépenses encourues dans les Territoires du Nord-Ouest (M. Bowell), 2646. Première lecture, 2646; deuxième lecture, 2948. En comité, 2949; troisième lecture, 2988.
- Bill (N° 150) à l'effet d'autoriser l'avance de certaines sommes aux Commissaires du Havre des Trois-Rivières (M. Bowell), 2842. Première lecture, 2842; deuxième lecture et en comité, 3029; troisième lecture, 3051.
- Bill (N° 151) concernant le service postal par paquets (M. Carling), 2847. Première lecture, 2848 (Rescindé), 3479.
- Bill (N° 152) à l'effet d'amender l'acte refondu de la milice, 1883 (M. Caron), 2917. Première lecture, 2947; deuxième lecture, 3142. En comité, 3143; troisième lecture, 3172.
- Bill (N° 153) pour amender les actes concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique et pourvoir à l'achèvement et à l'exploitation profitable de ce chemin (M. Pope), 2961. Première lecture, 2961; deuxième lecture, 3121. En comité, 3128; troisième lecture, 3396.
- Bill (N° 154) à l'effet d'amender les actes concernant l'inspection et le mesurage du bois dans les provinces de Québec et d'Ontario (M. Costigan), 3017. Première lecture, 3017; deuxième lecture, 3140. En comité, 3140; troisième lecture, 3172.
- Bill (N° 155) pour augmenter le subside annuel à la province du Manitoba (M. Bowell), 3020. Première lecture, 3020; deuxième lecture, 3143. En comité, 3143. Troisième lecture, 3172.
- Bill (N° 156) à l'effet de restreindre et de réglementer l'immigration chinoise au Canada (M. Chapleau), 3120. Première lecture, 3120; deuxième lecture, 3146. En comité, 3146; troisième lecture, 3172.
- Bill (N° 157) pour amender les lois concernant les douanes et l'accise (M. Bowell), 3351. Première lecture, 3351; deuxième et troisième lectures, 3540.
- Bill (N° 158) subventions à certains chemins de fer (sir Hector Langevin), 3395. Première lecture, 3395; deuxième lecture, 3484. En comité, 3484; troisième lecture, 3508.
- Bill (N° 159) pour faciliter la navigation du Saint-Laurent dans et près le havre de Québec (M. McLelan), 3395. Première lecture, 3395; deuxième et troisième lecture, 3577.
- Bill (N° 160) concession de terres à la milice faisant le service dans le Manitoba et le Nord-Ouest (sir John A. Macdonald), 3484. Première lecture, 3484; deuxième et troisième lectures, 3577.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 161) traitement de certains juges provinciaux (sir Hector Langevin), 3499. Première lecture, 3499; deuxième et troisième lectures, 3542.
- Bill (N° 162) pour traitement d'un juge additionnel de cour de comté à Manitoba (sir John A. Macdonald), 3542. Première lecture, 3542; deuxième et troisième lecture, 3577.
- Bill (N° 163) subsides (M. Bowell), 3577. Première, deuxième et troisième lectures, 3577.
- Bill (N° 164) subventions à certains chemins de fer (M. Pope). Première, deuxième et troisième lectures, 3580.
- Bill (N° 165) (sir Hector Langevin). Première, deuxième et troisième lectures, 3565.

BILLS PRIVÉS :

- Délais pour la réception des pétitions concernant les, 41.
- Prolongation des délais pour la réception des—, 92, 529, 820.
- Prolongation des délais pour la réception des rapports des comités, 1147.

BILLETS de chemins de fer d'aller et retour, 740.

BLÉ ET FARINE: Droits sur—, 155.

BOISSONS ENIVRANTES, trafic des, 282.

BOLDUC, démission du capitaine Ludger, 30.

BOULTON, commandant d'état-major, 141.

BOURINOT, ouvrage de M., 41.

BRADLEY, W. Ingles, 502.

BREVETS D'INVENTION: 70, 245, 279.

Amendement à l'acte des, 652.

BRISE-LAMES: réparations aux, 54.

" de Summerville, N.-E., 60.

" de Parrsboro', 69.

" de Bayfield, N.-E., 81.

" de Brooklyn, N.-E., 501.

" British Medical Acts," 986.

BUDGET: Interpellation au sujet de la présentation du, 79, 156.

Avis du jour de la présentation du, 221.

Discours sur le budget et le tarif par :

Sir Leonard Tilley, de 328 à 349;

Sir Richard Cartwright, de 349 à 366.

M. White (Cardwell), de 413 à 425 et de 425 à 432.

M. Paterson (Brant), de 432 à 447.

M. Tupper, de 477 à 485.

M. Charlton, de 485 à 501.

M. McLelan, de 529 à 536.

M. Mills, de 536 à 546.

M. Curran, de 546 à 551.

M. Rinfret, de 551 à 557.

M. McLelan, de 559 à 560.

M. Foster, de 560 à 571.

M. Davies, de 571 à 581.

M. Woodworth, de 581 à 588.

M. King, de 588 à 593.

BUDGET.—*Suite.*

Discours sur le budget et le tarif par :

- M. Burns, de 623 à 627.
- M. Casey, de 627 à 634 et de 663 à 672.
- M. Stairs, de 672 à 679.
- M. Gillmor, de 679 à 689.
- M. Wood (Brockville), de 689 à 693.
- M. Jackson, de 694 à 699.
- M. Vail, de 699 à 705 et de 705 à 709.
- M. Allison, de 709 à 710.
- M. Tassé, de 710 à 720.
- M. Hackett, de 720 à 726.
- M. Cockburn, de 749 à 754.
- M. Robertson (Hamilton), de 754 à 758.
- M. McMullen, de 758 à 765.
- M. Dickinson, de 765 à 769.
- M. Sproule, de 769 à 774.
- M. Béchar, de 774 à 777.
- M. Hesson, de 783 à 792.

CANAUX :

- Canal de la vallée de la Trent, 151, 211.
- Canal des lacs de Muskoka, 303.
- Système de canaux sur la rivière Ottawa, 1268.

CAP BRETON :

- Lignes télégraphiques du, 81.
- Subventions aux chemins de fer du, 146.
- Réclamations de l'île du, 636.

CAP TRAVERSE :

- Paiement des journaliers employés à l'embranchement du, 149.

CARABINIERS Victoria et les troubles du Nord-Ouest, 2059.

CARON, Clovis, salaire et dépenses de, 304.

CENS ELECTORAL :

- Bill concernant le, 659, 1148, 1183, 1223, 1236, 1249, 1284, 1398, 1413, 1436, 1443, 1450, 1508, 1540, 1580, 1583, 1635, 1677, 1716, 1718, 1750, 1782, 1793, 1815, 1853, 1896, 1929, 1930, 1970, 1991, 1999, 2031, 2059, 2129, 2143, 2165, 2183, 2219, 2253, 2291, 2322, 2355, 2382, 2402, 2426, 2442, 2475, 2503, 2848, 3147, 3150.
- Exemplaires additionnels du bill du, 1929.
- Pétitions relatives au, 1930, 2101, 2182, 2252, 2290, 2355, 2400, 2474, 2581.
- Rémunération des réviseurs, 2503.

CEREALES, abolition des droits sur les, 56.

CHAMBRES DES COMMUNES :

- Dépenses pour papeterie de la, 303.
- Travaux de la, 1815, 1896, 3091.
- Séances de la, 3566.

CHAUFFAGE des édifices du gouvernement, 449.

CHEMINS DE FER :

- Somme payée au chemin de fer Canadien du Pacifique sur l'emprunt de \$22,500,000, 30.
- Tarif de certains, 56.
- Concession de terres aux, 97.
- Amendement à l'acte refondu des, 106, 777.
- Chemin de fer du comté de Grey, 60.

CHEMINS DE FER.—*Suite.*

- Dépenses et recettes du chemin de fer Intercolonial, 80.
- Chemin de fer de la Grande-Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, 81.
- Subventions aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton, 146.
- Chemin de fer d'Oxford et de New Glasgow, N.-E., 152.
- Chemin de fer de Prolongement Est, N.-E., 155.
- Chemins de fer des provinces, 197.
- Chemin de fer de la Rive Nord, 197.
- Chemin de fer de Montréal à l'Océan, 197.
- Chemin de fer du Sud du Canada et chemin de fer d'Erié à Niagara, 256.
- Concessions de terres aux chemins de fer du Nord-Ouest, 2524, 2568, 2619, 2861, 2948, 2984.
- Chemin de fer de la Ligne Courte, 257.
- Subventions à certains, 2617, 3065.
- Bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Amherst et de l'île du Prince-Edouard (M. Townshend), 366.
- Chemin de fer de Winnipeg et Prince-Albert, 419.
- Résolution au sujet du chemin de fer de Dundas et Waterloo, 472.
- Département des, 3542.
- Subventions aux, 3577.

CHENEVERT, J. A., 450.

COLOMBIE ANGLAISE :

- Immigrants établis dans la, 197.
- Représentation dans le cabinet, 246.
- Terres de la zone du chemin de fer, 303.
- Banque de la, 662.
- Zone de 40 milles, 2059.

COLONIES AUSTRALIENNES, commerce avec les, 38.

COMBUSTIBLE des colons du N. O., 64.

COMITÉS PERMANENTS :

- Motion proposant leur organisation, 2.
- Comité spécial chargé de préparer les listes des membres des comités permanents, 29, 31. Rapport du comité, 31.
- Convocation des, 70.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER, ETC : Addition au nombre des membres du, 131.

COMITÉ d'immigration et de colonisation : Addition au nombre des membres du, 313.

COMMISSION géologique du Canada, 120.

COMMUNICATIONS par voie ferrée avec Ottawa, 90.

" entre Port-Mulgrave et Guysboro', etc., 119.

COMPENSATION aux brasseurs et distillateurs, 246, 258.

COMPES PUBLICS :

- Déposés sur le bureau, 29.
- Comité des, 79.

CONFÉDÉRATION, anniversaire de la, 2863.

CONSERVES alimentaires, 60, 2523, 2620, 2857.

COUPES DE BOIS :

- Sur les réserves des sauvages, 59.
- Dans les territoires concédés à Ontario, 120.
- Au Nord-Ouest, 126.

COUR DE RÉCLAMATIONS pour le Canada, 470, 815.

COUR MARITIME d'Ontario, 42, 133, 225, 519.

COUR SUPÉRIEURE de Québec, 3395, 3479.

COUR SUPRÊME, 30, 107, 159, 257, 282.

COURTIERS, banques particulières et, 53.

CRIMINEL, preuves dans le procès au, 183, 187.

DALY, Malachy B., président des comités de la Chambre, 76.

DÉBATS :

Nomination du comité spécial des, 29.

Premier rapport du comité des, 33, 34.

Deuxième rapport du comité des, 42.

Edition quotidienne des, 623.

Traduction des, 782.

Rapport officiel des, 3350.

Troisième rapport du comité des, 2248, 3463.

Quatrième rapport du comité des, 3565.

Copistes, 3581.

Omissions dans les, 3581.

DEMANDE DE DOCUMENTS, par :

M. AMYOT :

Correspondance depuis le 1er janvier dernier entre l'exécutif de la Puissance et l'exécutif de la province de Québec au sujet de l'augmentation ou réajustement du subside fédéral à chacune des provinces, etc., 317.

Etat détaillé des recettes et dépenses des liquidateurs de l'Assurance Agricole du Canada ; etc., 317.

Copie du dossier Eugène Gosselin vs Sa Majesté, tel qu'il se trouve au greffe de la Cour Suprême du Canada, 737.

Correspondance échangée au sujet des relations commerciales entre la France et le Canada, 866.

M. AUGER :

Relevé des montants payés depuis le 1er janvier, 1882, par le gouvernement, à M.M. George et Andrew Holland, ou à toutes autres personnes, en qualité de rapporteurs officiels du Sénat ; etc., 154.

M. BAIN (Wentworth) :

Documents concernant la vente du chemin macadamisé de Dundas et Waterloo par le gouvernement, le 15 mars 1884 ; etc., 154.

M. BAIN (pour M. Holton) :

Copie de toute correspondance et documents relatifs à la démission de George E. Cherrier de l'agence des sauvages à Caughnawaga, aussi des rapports de l'enquête faite au sujet des affaires des sauvages par M. de Boucherville en 1883, et par A. Digman en 1884 ; avec copie de toutes instructions données à M. Cherrier en aucun temps par le département, 1507.

M. BAKER (Victoria) :

Etat de toute correspondance, papiers et documents échangés entre le gouvernement impérial et celui de la Confédération ou le gouvernement de la Confédération et celui de la Colombie-Anglaise au sujet des réserves publiques de la Colombie-Anglaise, etc., 737.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. BAKER (Victoria).—*Suite.*

Correspondance échangée au sujet des réparations du steamer "Sir James Douglass," etc., 872.

Etat du revenu des postes, provenant de toutes sources, à Victoria, C. A. 1506.

Relevé de tous les employés du service civil dans la Colombie-Anglaise, depuis l'agent résidant du gouvernement de la Confédération jusqu'au messenger dans chaque département, 1506.

Etat indiquant le coût total de la pose du câble télégraphique à travers le détroit de Juan et Fuca, entre Clover Point, Victoria, C. A., et un point à ou près de Dungeness, T. W., 1507.

Copie de la correspondance, de date récente, échangée entre le surintendant général des affaires des sauvages et l'agent du département dans la Colombie-Britannique, ou aucune autre personne, au sujet de l'établissement d'écoles des sauvages dans la dite province, 1507.

Copie de toute correspondance et arrêtés du conseil au sujet de l'achat, ou d'offres d'achat, des réserves des sauvages dans la Colombie Anglaise, subséquentement au 1er juin 1882, 1507.

M. BERGERON :

Correspondance échangée entre ce gouvernement et le Haut Commissaire en Angleterre, ou les représentants du gouvernement belge en ce pays ou les autorités belges en Europe, concernant l'Exposition internationale d'Anvers, 319.

Correspondance échangée entre ce gouvernement et le gouvernement local de la province de Québec, concernant le fonctionnement de l'Acte des Licences, 321.

Copie de tous documents concernant la nomination, les instructions et le traitement de l'honorable M. Fabre, en qualité d'agent du Canada à Paris (France) etc., 974.

M. BERGIN :

Correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui d'Ontario et les autorités impériales au sujet des actes impériaux connus sous les noms de *British Medical Act*, 1858 ; *British Medical Amendment Act*, 1868 ; *Dentists' Act*, 1878, etc., 34.

Etat donnant la liste de toutes les associations de carabiniers du Canada, indiquant leurs quartiers généraux etc., 47.

M. BLAKE :

Copie de toute correspondance échangée au sujet de tous paiements, réclamations ou allocations pour toute raison quelconque, se rapportant à la charge de haut-commissaire, et qui n'ont pas encore été communiqués à cette Chambre, etc., 46.

Copie de la correspondance, des rapports et arrêtés du Conseil non couverts par des adresses antérieures, relatifs aux remises que l'on se proposait de donner aux fabricants canadiens de certains articles requis par le chemin de fer Canadien du Pacifique, etc., 46.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

Etat des différentes matières à présenter à la Chambre en exécution de l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements, pour l'exercice 1883-84, au sujet de la ligne du chemin de fer sur laquelle porte particulièrement le contrat de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, etc., 46.

Etat du nombre des personnes entrées dans le Manitoba ou le Nord-Ouest, par chemin de fer, pendant chacun des mois de la dernière année de calendrier, etc., 46.

Etat indiquant la date et le taux auquel ont été vendus les dix millions de piastres de capital-actions du chemin de fer Canadien du Pacifique ci-devant engagés pour un emprunt d'environ \$4,950,000, et la somme nette reçue par la compagnie pour cette vente, 47.

La correspondance ou les documents relatifs aux demandes faites par les gouvernements locaux, d'avances de deniers à compte de la dette; ou tous documents faisant connaître les raisons qui motivent le bill annoncé sur ce sujet, 47.

Carte ou cartes indiquant : 1° Le tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, etc., 47.

Copie de tous les arrêtés du Conseil, rapports et correspondance, non encore produits, au sujet de l'exercice ou du non exercice du pouvoir de désaveu de tout acte provincial, etc., 54.

Etat donnant une estimation des recettes provenant chaque année de chaque classe de propriétés publiques et s'élevant au total de \$58,000,000 mentionné dans la lettre de A. M. Burgess, député du ministre de l'intérieur, lue à cette Chambre le 4 mai 1883, etc., 57.

Etat indiquant le nombre de saisies pratiquées à chacun des ports d'entrée du Canada durant le dernier exercice, etc., 58.

Copie de tous les arrêtés du conseil concernant l'octroi ou le paiement de subventions aux chemins de fer, autres que le Pacifique canadien non encore produits, etc., 58.

Copie de la commission ou autre autorisation, arrêté du conseil, correspondance et instructions concernant la commission délivrée pour l'investigation de certains faits au sujet de l'état des industries du Canada pendant les dernières vacances, etc., 58.

Etat indiquant, pour le temps écoulé depuis la période comprise par l'ordre de la Chambre des Communes de la dernière session, le nombre des personnes sur la liste pour l'année comme ayant droit au bénéfice du fonds de retraite, 58.

Copie de tous rapports faits par le Haut Commissaire au gouvernement ou à aucun ministre et de tous rapports ou dépêches non encore produits, 58.

Correspondance et règlements qui n'ont pas encore été présentés, à la Chambre, au sujet du bois réservé pour combustible à l'usage des colons dans le voisinage de Moosomin, T. N.-O.; etc., 64.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

Instructions du département et correspondance au sujet de la répartition des lots maritimes aux personnes désirant placer des trappes à homard dans la mer au large de la côte de l'Île du Prince-Edouard, 64.

Etat indiquant les recettes et les dépenses, et les recettes nettes du chemin de fer canadien du Pacifique pour chaque mois des années 1883 et 1884, faisant la distinction entre la ligne principale et les lignes aujourd'hui exploitées sous l'empire du contrat d'affermage passé avec la compagnie du chemin de fer Ontario et Québec; etc., 64.

Etat indiquant séparément le nombre de convois de voyageurs et autres convois qui ont fait le service quotidiennement, ou hebdomadairement, lorsqu'il n'y a pas eu de service quotidien, sur chaque division du chemin de fer canadien du Pacifique, pour chaque semaine pendant les années 1883 et 1884, 70.

Etat au sujet des causes dans lesquelles des demandes d'extradition ont été faites par le gouvernement du Canada, ou à ce gouvernement; etc., 70.

Etat faisant voir les rampes et les courbes sur la ligne construite par la compagnie du Pacifique à partir du pied des Montagnes Rocheuses jusqu'à l'endroit où ces rails sont posés, etc., 70.

Etat de la situation des affaires entrant en compte commun entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement, relativement aux ventes d'emplacements de ville, etc., 70.

Relevé, pour le dernier exercice, des dépenses de chauffage des édifices publics, 94.

Correspondance et pétitions adressées au directeur des Postes, relativement à l'adoption, en Canada, d'un système de nature à encourager les petites épargnes, semblable à celui qui a été inauguré en Angleterre par M. Fawcett, 95.

Correspondance et rapports des départements concernant les irrégularités, fraudes et vols se rapportant au service des malles dans le Manitoba et le Nord-Ouest, etc., 96.

Pétitions et correspondance relatives aux changemants apportés dans les conventions intervenues entre le gouvernement et les diverses compagnies de colonisation, etc., 96.

Correspondance, etc., se rapportant à toutes demandes d'aides faites par, ou au nom d'aucune compagnie de chemin de fer ailleurs que dans le Manitoba ou le Nord-Ouest, 96.

Correspondance et pétitions de compagnies de chemins de fer dans le Manitoba et le Nord-Ouest, demandant des octrois de terre, ou des modifications dans la nature et l'étendue des terrains qui leur ont déjà été concédés, etc., 97.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

- Copie de tous arrêtés du Conseil, etc., concernant la prime d'encouragement pour la fabrication du fer qui n'ont pas été produits, etc., 105.
- Etats indiquant les frais faits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur sa voie principale, entre Callender et Port-Arthur, et entre Selkirk et Kamloops, depuis la dépense de \$23,078,950, indiquée dans la lettre de M. Stephen au ministre des Chemins de fer et Canaux, en date du 15 janvier 1884, etc., 105.
- Etat détaillé de la position actuelle des octrois de terre et des obligations hypothécaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, indiquant par le numéro de la section, du township ou du rang, ou par toute autre description, les lots accordés à la compagnie, etc., 105.
- (Pour sir Richard Cartwright)—Etat indiquant le total des sommes avancées au gouvernement par des maisons de banque ou autres en Angleterre, au Canada ou ailleurs, jusqu'à la date de l'interpellation, etc., 119.
- (Pour sir Richard Cartwright)—Etat indiquant le nombre total de colons qu'on suppose s'être établis au Canada pendant l'année civile 1884, 119.
- (Pour sir Richard Cartwright)—Nombre de colons établis à Manitoba et au Nord-Ouest, 119.
- Correspondance relative au tarif d'ontier parcouru pour le transport des marchandises sur l'Intercolonial, etc., 151.
- Correspondance, etc., relativement au canal que l'on se propose de construire dans la vallée de la Trent, etc., 151.
- Plan de route ou des routes projetées du chemin de fer canadien du Pacifique, à partir de Port-Moodie, ou des environs, jusqu'à English Bay ou Coal-Harbour, etc., 152.
- Etat actuel de la dette de six cent mille piastres due lors de la dernière session par le "North American Contracting Company," etc., 152.
- Correspondance, etc., concernant le chemin de fer projeté d'Oxford à New-Glasgow, dans la Nouvelle-Ecosse, etc., 152.
- Etat des dépenses de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique depuis le compte-rendu de M. Stephen, dans sa lettre du 15 janvier 1884, sur les lignes d'embranchement, etc., 154.
- Copie de tous les arrêtés du conseil, dépêches et correspondance entre le gouvernement du Canada et le Royaume-Uni, et entre le gouvernement du Canada et l'ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, non encore produits, se rapportant au sujet de l'extradition et des arrangements d'extradition, 154.
- Etat comparé des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pour chacune des années 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, etc., 211.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

- Copie de rapports, etc., concernant les travaux du chemin de fer canadien du Pacifique sur la berge de la rivière Fraser, C.-A., etc., 213.
- Etat détaillé du coût annuel du service postal maritime, en fait de salaires, etc., 213.
- Rapport de M. Van Horno, vice-président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date de septembre dernier, et celui de M. S. B. Read, I.C., du même mois, concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, dans la Colombie-Anglaise, etc., 217.
- (Pour M. Charlton)—Etat indiquant le nombre total de demandes faites et non accordées pour des licences ou permis pour couper du bois de construction, billots, bois de corde, traverses et poteaux dans les limites du territoire en contestation, entre les provinces du Manitoba et de l'Ontario, etc., 219.
- (Pour M. Charlton)—Etat indiquant le nombre total de licences ou permis pour couper du bois de construction, billots, bois de corde, traverses et poteaux sur les terres qui ne se trouvent pas dans les limites du territoire en contestation, qui ont été demandés et refusés depuis le 1er février 1883, etc., 219.
- (Pour M. Charlton)—Règlements ou ordres émanés du département de l'Intérieur, concernant la vente ou la gestion des terres agricoles, etc., 219.
- (Pour M. Charlton)—Etat donnant les noms des locataires de pâturages qui ont du bétail sur les terres affermées; le nombre d'acres compris dans chaque bail, etc., 219.
- (Pour M. Charlton)—Etat donnant toutes ventes et baux de terrains houillers depuis le 23 avril 1883; aussi, copie de toutes demandes, correspondances, protêts et communications écrites concernant les terrains miniers vendus ou loués depuis le 23 avril 1885, etc., 219.
- Copie de toute nouvelle commission, ou de tout arrêté du conseil ou correspondance touchant la position ou le traitement du Haut Commissaire du Canada, qui n'ont pas encore été soumis, 219.
- Exposé des faits dans le cas de chaque élection qui a eu lieu depuis les élections générales de 1878; etc., 219.
- Rapports, correspondance, etc., se rapportant aux arrangements en vertu desquels des deniers publics ont été payés par le gouvernement à la Cie de navigation à vapeur de Halifax, 220.
- Copie de toute information en possession du département quant au caractère des travaux exécutés près de Lytton, C.-B., sur la partie du chemin de fer canadien du Pacifique pour laquelle M. Hugh J. Keefer avait un sous-contrat; etc., 236.
- Relevé du coût de la partie du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis Winnipeg jusqu'à un point situé à 615 milles à l'ouest de cette ville, sous les sous-titres ordinaires du coût de construction des chemins de fer; etc., 236.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

Rapports, etc., concernant la construction du quai et du hangar à marchandises du chemin de fer canadien du Pacifique à Port Moody, C.B.; etc., 309.

Copie de toute correspondance au sujet de la construction d'un chemin sur la réserve des sauvages à Fort-William, Ont., et de la dépense encourue à ce sujet à même les fonds appartenant aux sauvages; et surtout concernant les paiements à être faits à ceux qui ont des permis de coupe de bois, pour droits de souche ou autres, pour le bois nécessaire à la construction des ponts sur le dit chemin, 557.

Etat donnant les noms et adresses de tous les actionnaires de la Cie du chemin de fer du Pacifique canadien, et le montant d'actions possédé par chacun, à la date du 16 février, 1885, 557.

Copie de toute correspondance, arrêtés du conseil et documents concernant le projet d'immigration mentionné par le ministre des travaux publics dans un discours prononcé à Montréal, en novembre 1883, 558.

Copie de tous rapports, arrêtés du conseil et correspondance, non encore demandés, au sujet de l'effet de la décision de la cour Suprême relativement à l'Acte des licences de 1883, et un exposé des mesures à être prises pour en obtenir la révision, ainsi que des mesures que l'on se propose de prendre dans l'intervalle en vertu de l'Acte; aussi copie de toutes lettres ou télégrammes adressés aux commissaires ou inspecteurs, leur donnant des instructions pour les guider dans leur conduite ou leurs actes, et des informations concernant les intentions ou les actes du gouvernement, 558.

Copie de tous papiers, rapports, correspondance, etc., concernant la nomination ou la destitution du directeur de poste de Charlinch, etc., 742.

Documents au sujet du canal de la vallée de la Trent, 984.

Correspondance échangée entre les sauvages de la réserve de Fort-William, ou aucune personne de leur part et le département des sauvages, et entre ce département et l'agent des sauvages, soit par télégraphe ou autrement, au sujet des mesures prises en vertu des licences accordées pour la coupe du bois, 1506.

Correspondance, arrêtés du conseil et ordres administratifs concernant la nomination de l'agent de la compagnie des Terres d'Edmonton et de la Saskatchewan à titre d'agent général du gouvernement, et concernant les difficultés qui se sont élevées entre les colons, la compagnie et le gouvernement, 1507.

Correspondance, arrêtés du conseil, rapports et autres documents concernant la destitution de M. J. E. Starr, de Port-Williams, Nouvelle-Ecosse, de l'emploi d'inspecteur des pêcheries, et la nomination de son successeur, et de l'étendue de la ligne de côte du comté de King, N.-E., 1507.

Noms des actionnaires primitifs de la Cie du chemin de fer d'Ontario et Québec, avec le nombre d'actions

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

prises par chacun d'eux, ainsi que les dates et le montant de tous paiements en argent sur les dites actions.

2. Un état dans la même forme à la date du prospectus pour l'émission d'obligations-sterling de la compagnie. 3. Un état aussi dans la même forme à la date du 1er mars 1885, 1507.

Sommes payées à la ligne Allan, de 1878 à 1885, pour passages subventionnés, 1507.

Copie de la correspondance et pétitions au sujet des causes de libelle intentées contre Saunders et Wood et entendues en décembre 1884, devant un magistrat des territoires du Nord-Ouest, 1507.

Copie de tous arrêtés du conseil, correspondance et documents non encore soumis à la Chambre, au sujet de l'abandon ou de la définition des réclamations du Canada sur aucunes terres réservées aux chemins de fer dans la Colombie-Anglaise; ou à l'égard de tout changement survenu entre le Canada et la Colombie-Anglaise au sujet de telles concessions de terres aux chemins de fer, 1507.

M. BLONDEAU:

Copie du rapport de Clovis Caron, garde-pêche, avec tous les détails s'y rattachant pour 1884; aussi copie du rapport de Jules Gauvreau, garde-pêche, pour 1884; aussi copie de l'enquête faite par J. U. Gregory contre le garde-pêche Clovis Caron et de tous les documents à ce sujet; aussi copie de tous documents, plans et rapports envoyés au département de la marine et des pêcheries par J. U. Gregory concernant la pêche au marsoin de Ste-Anne Lapocatière, 557.

M. BOURASSA:

Etat comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant la dernière année fiscale, ainsi que le montant donné à chacun, 105.

M. BURPEE:

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Jamaïque, etc., 529.

Copie de toute correspondance échangée entre Charles H. Lugrin et le secrétaire d'Etat, au sujet d'un appel à la cour Suprême pour décider de la constitutionnalité de l'Acte de Tempérance du Canada, entre le 31 mai 1879 et le 31 mai 1884, 1507.

M. CAMERON (Middlesex):

Copie de la correspondance se rattachant à l'abolition des droits sur le grain et la farine, pendant l'année 1884 et jusqu'à cette date, 56.

Etat indiquant la quantité de blé, de farine de blé-d'inde et d'avoine, importée dans les différentes provinces et exportée des mêmes provinces depuis le premier jour de juillet jusqu'au trente-unième jour de décembre 1884, 58.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. CAMERON (Middlesex).—*Suite.*

Arrêté du conseil nommant H. J. Morgan commissaire forestier ; aussi, copie des instructions accompagnant la dite nomination ; etc., 154.

Etat donnant les noms du président, vice-président, directeurs et actionnaires des diverses compagnies de chemins de fer auxquelles des subsides ont été accordés par le parlement du Canada, et le montant d'actions possédées par chacun d'eux, 327.

Etat indiquant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats composant les batteries A, B et C, et les écoles de cavalerie et d'infanterie ; etc., 327.

Etat donnant la date et l'heure du départ de Toronto et de l'arrivée à Brockville de tous les trains du Grand Tronc faisant le service des malles, depuis le 1er février jusqu'au 30 avril des années 1881, 1882, 1883, 1884 et 1885 ; etc., 857.

M. CAMERON (Inverness) :

Etat faisant connaître les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer de prolongement vers l'Est, entre New-Glasgow et Port-Mulgrave, N.-E., pendant chaque mois de l'année civile, 1884, 327.

M. CAMERON (Huron) :

Copie de l'arrêté du Conseil à l'effet de soumettre à la cour suprême la cause convenue entre le gouvernement du Canada et celui de chacune des provinces, en vertu de l'acte des licences de 1883 et de l'acte l'amendant, pour faire décider s'il était de la compétence du parlement d'adopter les dits actes en tout ou en partie, etc., etc., 47.

Etat donnant : 1° Les noms et résidences de tous les fonctionnaires nommés par le gouvernement en vertu de l'acte des licences de 1883 et de l'acte l'amendant, etc., etc., 47.

Etat donnant les noms de tous les squatters ou occupants des diverses sections du troisième township, rangs 23 et 24 ouest, la date de l'occupation de ces sections ; les demandes diverses faites par ces squatters ou occupants pour acquérir ces terres, etc., 341.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le Conseil du Nord-Ouest au sujet de la représentation des territoires dans ce parlement, etc., 306.

Demandes et réclamations présentées au gouvernement par la ville d'Emerson pour une aide pécuniaire ou autre, et de toute correspondance à ce sujet, etc., 469.

Arrêtés du conseil ou administratifs concernant le $\frac{1}{2}$ S. E. de la section 2 du township W, rang 19 ouest, etc., 502.

M. CAMPBELL (Victoria) :

Copie de toute correspondance et plaintes concernant l'administration du phare de l'Île-aux-Oiseaux, Victoria, Nouvelle-Ecosse, pendant les deux dernières années, etc., 1507.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. CAMPBELL (Victoria).—*Suite.*

Nombre de compagnies volontaires licenciées durant les deux dernières années dans le district militaire n° 9, etc., 1507.

Copie de tous rapports, correspondance et mémoires concernant la convocation, le paiement de la solde arriérée du bataillon des "Argyle Highlanders," dans le district militaire n° 9, pour ses services à Lingan, comté du Cap-Breton, au cours de l'année 1883, etc., 1508.

CARTWRIGHT (Sir Richard) :

Etat faisant connaître le montant d'argent déposé au crédit du gouvernement du Canada en date du 1er janvier 1885, en Canada ou ailleurs, etc., 31.

Un état sommaire, semblable au n° 2 des tableaux du commerce et de la navigation, des articles importés pour la consommation sujets à des droits et admis en franchise en Canada ; le montant des droits perçus et le tarif des droits prélevés sur les dits articles pendant les six mois expirés le 31 décembre 1884. Aussi, un exposé, semblable au n° 5 des tableaux du commerce et de la navigation, des articles produits et fabriqués en Canada exportés de ce pays pendant les six mois expirés le 31 décembre 1884, 31.

Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1883 au 31 janvier 1884, et du 1er juillet 1884 au 31 janvier 1885, 31.

Etat, dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations, du 1er juillet 1883 au 1er janvier 1884, et du 1er juillet 1884 au 1er janvier 1885, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, 31.

Copie du prospectus de l'emprunt émis à Londres, etc., 38.

Etat donnant les noms de tous les journaux dans lesquels a été annoncé l'emprunt récemment émis à Londres, etc., 38.

Etat du total des sommes avancées au gouvernement du Canada, sous forme de prêt, par des banques, etc., jusqu'au 1er février 1885, 39.

Rapports, états et correspondance en la possession du gouvernement, indiquant le nombre des ouvriers employés dans les fabriques du Canada en 1878 et en 1884 ; etc., 39.

Etat indiquant les sommes dépensées au compte du capital depuis le 1er juillet 1884 jusqu'au 1er février 1885, et pour quels objets ont été dépensées les dites sommes, etc., 47.

Etat indiquant le nombre de voyageurs canadiens envoyés l'automne dernier en Egypte sous le contrôle des autorités impériales, etc., 219.

Etat faisant connaître le nombre et les noms des cadets gradués au Collège Militaire Royal de Kingston, chaque année jusqu'à date ; etc., 327.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*CARTWRIGHT (sir Richard).—*Suite.*

Correspondance échangée depuis le 1er janvier 1884, entre le ministre des finances et aucune des banques de la Puissance, touchant l'or retiré du gouvernement; etc., 368.

Arrêté du conseil, etc., concernant le retrait de l'emprunt consolidé 5 pour 100, échu le 1er janvier, 1885, 507.

Etat indiquant,—1° Le nombre total des personnes qui ont des dépôts dans les banques d'épargnes (des postes ou autres) de \$1,000 ou au-dessus; aussi, le montant total ainsi déposé. 2° Le nombre total des personnes qui ont des dépôts au-dessous de \$1,000 et au-dessus de \$500 chacune; aussi, le montant total ainsi déposé. 3° Le nombre total des dits déposants qui ont déposé moins de \$500 chacun; aussi, le montant total ainsi déposé, 557.

Etat indiquant les sommes d'argent payées à G. M. K. Clarke, en dehors de son traitement comme juge de comté, au cours des années 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, et 1884, etc. 731.

M. CASEY :

Copie du rapport du major-général commandant la milice, au sujet des accusations portées contre le lieutenant-colonel O'Malley, du 25e bataillon, 47.

Rapport fait par les ingénieurs désignés pour mesurer et classer à nouveau les travaux de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, en rapport avec les réclamations présentées par des entrepreneurs de la dite section pour obtenir un plus fort dédommagement pour ces travaux et les dommages éprouvés par eux, etc., 127.

Relevé des sommes payées jusqu'à date à la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction de la partie du chemin comprise entre Port-Arthur et Winnipeg dont le contrat lui a été transféré par les premiers entrepreneurs, etc., 129.

Copie de l'opinion donnée par l'avocat que le gouvernement a consulté, sur la validité de la sentence adjugeant des dommages aux entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, etc., 137.

Rapport séparé ou verdict du juge Clarke, l'un des arbitres dans l'affaire des demandes de dommages formulées par les entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, sur la validité de ces réclamations, etc., 138.

Copie de la demande de dommages présentée par les entrepreneurs de la section B, etc., 140.

Copie de la cause de la section B soumise aux arbitres par le gouvernement et les entrepreneurs respectivement, etc., 215.

Copie des pétitions ou de la correspondance concernant l'érection de Ridgetown en port d'entrée, 557.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. CASGRAIN :

Copie de la plainte, correspondance, documents et requête concernant l'enquête faite sur le capitaine Alphonse Miville de Chêne, vers 1879, à Saint-Roch-des-Aulnets, 31.

Copie des documents, correspondance et contrats relatifs à la fourniture du bois pour le phare-flottant de la traverse d'en bas, entre le gouvernement ou ses préposés et les divers soumissionnaires, et ce pour les années 1883 et 1884, 31.

Copie du rapport de l'exploration faite par M. Wicksteed, I.C., du tracé projeté de la prétendue ligne courte jusqu'au bord de la mer, etc., 54.

M. CHARLTON :

Etat faisant connaître le nombre total des licences ou permis de coupes de bois accordés depuis le 1er février 1883, etc., 31.

Copie du rapport sur l'état et l'administration de l'agence des sauvages du Manitoba sous J. A. N. Provencher, le surintendant des sauvages du district de Manitoba, fait par la commission d'enquête nommée par le gouvernement et composée de feu W. H. Ross, avocat, et Ebenezer McColl, inspecteur des agences des sauvages, ainsi que les témoignages qui ont fait la base de ce rapport; etc., 64.

Etat indiquant le nombre total de licences ou permis accordés depuis le 15 mars, 1883, jusqu'au 1er janvier 1885, pour couper du bois de construction, des billots, des poteaux de télégraphe, des traverses de chemins de fer et du bois de corde dans les limites du territoire en contestation entre Ontario et la Confédération du Canada; etc., 127.

Copie d'une certaine brochure intitulée: "The National Policy"; etc., 130.

Etat indiquant le nombre total des demandes pour licences ou fonds de bois dans la Colombie Anglaise, etc., 219.

Copie de toute correspondance, mémoires, etc, reçus par le gouvernement depuis le 1er janvier 1885, demandant que les frais de port sur les lettres soient réduits à deux centins par demi-once, etc., 304.

Copie de tous mémoires, lettres ou autres représentations par écrit, reçues par le gouvernement, concernant le non-paiement, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des sommes dues aux entrepreneurs, sous-entrepreneurs ou journaliers employés à la construction du dit chemin de fer, 557.

Mémoires ou papiers concernant les relations commerciales entre les Etats-Unis et le Canada, etc., 1508.

M. COCKBURN :

Copie de toute correspondance, baux, conventions et états de paiements pour loyer, ou taxes ou indemnités à tout employé du gouvernement, au sujet d'un édifice occupé par l'ingénieur ou les aides-ingénieurs du canal de la vallée de la Trent, sur partie du lot n° 2 à

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. COCKBURN.—*Suite.***

l'ouverture est de la rue Colborne et au nord de la rue Frances, dans le village de Fenelon-Falls, Ontario, 58.

Copie du rapport de H. J. Morgan sur la protection des forêts du Canada, etc., 211.

Copie de toute correspondance relative à la proposition de relier les eaux des lacs de Muskoka au canal projeté de la vallée de la Trent, etc., 211.

Correspondance ou pétitions de marinières, propriétaires de navires et autres, non encore soumises à la Chambre, concernant le choix d'une route pour le canal Murray, etc., 1506.

M. CURRAN :

Copie de la pétition de J. Hickson, écr. et autres, relativement à la continuation de la pension de feu John Martin à sa veuve, etc., 210.

Etat donnant toutes les causes contestées, jugées au mérite dans la cour Suprême du Canada, pendant les douze mois expirés le 1er février courant, etc., 223.

M. DAVIES :

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard et les autorités fédérales depuis la dernière session du parlement au sujet de la réclamation faite par le premier pour des deniers dépensés par lui du 1er juillet 1873 à janvier 1883, pour la construction et l'entretien de jetées et quais. Aussi, copie de tous rapports faits depuis la dernière session, par le ministre des travaux publics ou aucun de ses subordonnés, sur la dite réclamation, et des arrêtés du conseil y relatifs, 558.

Etat indiquant les recettes du chemin de fer Intercolonial pour le transport des marchandises pendant l'année expirée le 30 juin 1884, semblable au relevé des recettes du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour le même objet, etc., 1506.

M. DAWSON :

Etat de tous les droits de douane perçus dans Algoma, pendant les six mois terminés le 31 décembre 1884, 40.

M. DE ST-GEORGES :

Correspondance échangée entre le département des travaux publics et toute personne quelconque relativement à la construction d'un quai à la Pointe-aux-Trembles, comté de Portneuf, 245.

Etat donnant,—1. Les montants détaillés actuellement dus au surintendant des mesureurs du bois à Québec, pour inspection et mesurage. 2. Les noms de tous les débiteurs et la date de leurs comptes, 1506.

Etat donnant,—1. Le nombre des terres vendues dans le canton Viger, Témiscouata, appartenant aux sauvages, le montant de la vente, et le nom des acquéreurs. 2. Les paiements faits au département, à l'agent M. G. H. Deschênes, et à M. Antoine Lebel, donnant en détail la date de ces paiements, lorsqu'ils

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. DE ST. GEORGES.—*Suite.***

ont été faits, et le montant de ces divers paiements, 1507.

M. EDGAR :

Etat indiquant le nombre total de chevalets en bois et de ponts en bois, construits, ou donnés à l'entreprise pour être construits sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique entre la jonction de Sudbury et la rivière Nipigon, etc., 104.

Copie de toutes les estimations en détail fournies au gouvernement par le chemin de fer canadien du Pacifique et pour les ingénieurs du gouvernement, sur lesquels on s'est basé pour évaluer le coût de construction à \$23,000 par mille, pour la partie de la section Est, à partir du 100e mille jusqu'au 120e mille à l'ouest de Callendar, etc., 313.

Copie de toutes les estimations, rapports, etc., non encore soumis à la Chambre, sur lesquels les ingénieurs du gouvernement ont fait leurs évaluations nos 28 et 29, pour la division ouest de la section est du Pacifique, 316.

Demandes, exposés, estimations ou lettres envoyés par le chemin de fer canadien du Pacifique au gouvernement ou à aucun de ses officiers, relativement au changement fait dans les estimations par le gouvernement entre le 7 mai 1884 et le 16 mai 1884 au sujet du matériel roulant, etc., 316.

Relevé indiquant l'argent reçu par le gouvernement pour droits d'exportation prélevés sur le chêne, le pin et l'épinette depuis la Confédération jusqu'au 1er janvier 1885, etc., 1506.

M. FAIRBANK :

Etat indiquant le nombre de personnes qui, le 30 juin 1884, avaient certains montants en dépôts à la caisse d'épargne du département des postes, 859.

M. FISHER :

Relevé de la votation qui a eu lieu dans les divers comtés et cités sous l'autorité des dispositions de l'Acte de Tempérance du Canada, 1878; etc., 126.

M. FLEMING :

Liste de toutes les terres des sauvages qui n'ont pas été vendues dans le township de Toronto, comté de Peel, 154.

M. FORBES :

Correspondance échangée depuis le 1er janvier, 1884, jusqu'au 1er janvier, 1885, entre W. H. Rogers, inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse, et M. Sellon, gardien des pêcheries des rivières, pour Liverpool, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, etc., 154.

Correspondance, etc., concernant la réclamation contre la compagnie des steamers Allan pour services rendus par le steamer "Newfield" en 1881: etc., 327.

Etat indiquant tous les articles de quincaillerie achetés à Halifax par le département de la marine et des pêcheries, du 1er juillet 1878 au 31 décembre 1884;

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. FORBES.—*Suite.*

les noms des maisons commerciales qui ont fourni ces marchandises, la quantité vendue par chaque maison dans chaque année; les noms des maisons qui ont fourni les poèles, les articles en tôle galvanisée, ou la ferblanterie, chaque année depuis le 1er octobre 1878 jusqu'au 31 décembre 1884; indiquant si des soumissions ont été demandées, lesquelles ont été acceptées, et si des soumissions ont été demandées chaque année, 558.

Etat indiquant tous les articles en fer et approvisionnements de chemin de fer achetés à Halifax, par le département des chemins de fer et canaux, etc., 1506.

M. FORTIN :

Etat indiquant le nombre et le montant des réclamations pour la prime d'encouragement des pêches maritimes qui ont été payées en 1884, etc., 58.

M. FOSTER :

Correspondance échangée avec le gouvernement, concernant quelque projet de modification ou de mitigation des prescriptions de la loi actuelle de prohibition des liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest, 105.

Le numéro et le titre de toutes causes entrées pour plaiderie au dossier de la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, etc., 308.

Relevé indiquant le nombre de pétitions présentées à la Chambre, pendant la présente session, demandant séparément qu'il ne soit pas fait de changement à l'Acte de Tempérance de 1878, et qu'il soit adopté un acte prohibant le trafic des liqueurs enivrantes; montrant aussi les provinces d'où elles ont été envoyées, et le nombre total de signatures qui y sont attachées, 558.

M. GILLMOR :

Relevé de tous les permis donnés sur le chemin de fer Intercolonial, à toutes personnes autres que les officiers ou travailleurs employés sur ce chemin, pendant l'année 1884, etc., 245.

M. GORDON :

Copie de toute correspondance concernant la nomination d'une commission mixte par les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, pour la délimitation des frontières entre la Colombie Anglaise et l'Alaska, 739.

M. HACKETT :

Pétitions, lettres et autre correspondance entre le gouvernement et toutes autres personnes, relativement au paiement des gages dus aux travailleurs employés à la construction de l'embranchement sur le cap Traverse du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; etc., 149.

M. HESSON :

Relevé indiquant le nombre d'états ordonnés par cette Chambre concernant de quelque manière le chemin

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. HESSON.—*Suite.*

de fer canadien, du Pacifique depuis la date de son contrat avec le gouvernement; etc., 504.

Copie de toute correspondance et rapports des inspecteurs de pêcheries, garde-pêche, etc., dans le Manitoba et le Nord-Ouest, au sujet de la destruction du poisson, etc., 735.

M. IRVINE :

Dépêches ou correspondance échangées entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, etc., concernant les prétendues obstructions dans la rivière Madunakik, dans le comté de Carleton, Nouveau-Brunswick, 464.

Dépêches ou correspondance échangées entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, etc., concernant les droits de douanes excessifs imposés sur le foin récolté en Canada et exporté du Canada aux Etats-Unis, et leur remboursement, 464.

M. JACKSON :

Etat indiquant le nombre de dragueurs, remorqueurs et bacs construits aux Etats-Unis pour le gouvernement fédéral du Canada, pendant les années 1883 et 1884, etc., 55.

Correspondance échangée entre le gouvernement et le chef du service de sauvetage à Point Rowan, Ontario; etc., 148.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et un certain capitaine Connolly, ou aucune autre personne, concernant l'érection d'une trompe ou sifflet de brume sur le phare appelé *The Dummy Light House*, près de la tête du lac Erié, 307.

M. KINNEY :

Copie de tous arrêtés du conseil, conventions et correspondance en possession du gouvernement depuis 1872, au sujet de l'embranchement du chemin de fer de Windsor; aussi, copie de tous plaidoyers et verdicts dans les différentes poursuites légales, concernant le même embranchement, 557.

M. KIRK :

Etat de tous certificats pour liqueurs, délivrés par les médecins des divers comtés maintenant sous l'empire de l'Acte de tempérance dans la Nouvelle-Ecosse; etc., 154.

Copie du rapport fait par un ingénieur sur le coût de la construction de brise-lames à New-Harbor et Indian-Harbor, etc., 154.

Etat donnant la quantité et la valeur de la houille achetée en 1883 et 1884, pour l'usage des édifices à Ottawa, y compris Rideau-Hall, etc., 327.

Papiers, lettres, correspondance et minutes du conseil concernant l'érection de Port-Mulgrave, dans le comté de Guysboro', comme sous-port de Port-Hawkesbury, dans le comté d'Inverness, 466.

Etat indiquant combien il a été établi d'écoles industrielles pour l'instruction des jeunes sauvages et

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. KIRK.—*Suite.*

métis dans la province du Manitoba et les territoires du Nord Ouest, respectivement, en vertu de l'autorité et avec la permission du gouvernement du Canada, et en quelles localités, etc., 1507.

M. KRANZ :

Mémoires ou documents présentés au gouvernement ou à aucun de ses membres, concernant l'Acte de Tempérance du Canada de 1878, par des délégations, 469.

M. LANDERKIN :

Etat faisant voir le nombre des personnes qui ont, dans le cours de 1884, demandé des licences sous l'empire de l'Acte des licences de 1883, etc., 47.

Copie d'un mémoire présenté par le conseil du comté de Gray demandant le remboursement des primes payées par les municipalités de ce comté en aide à des chemins de fer qui sont aujourd'hui employés pour des fins fédérales ou comme tributaires de tels chemins, 60.

Etat indiquant les sommes qui ont été fournies au chemin de fer Canada Central entre Ottawa et Brockville, soit par le gouvernement du Canada, le gouvernement provincial de l'Ontario, ou par les municipalités qui se trouvent sur le parcours de cette ligne de chemin de fer, etc., 90.

M. LANDRY (Montmagny) :

Documents se rapportant à la démission du capitaine Ludger Bolduc, 30.

Etat indiquant les noms et prénoms des employés actuels du bureau de l'immigration, à Québec, et la nature de leur emploi, etc., 31.

Copies de tous arrêtés du conseil, etc., se rapportant au choix d'une ligne ferrée la plus courte et la meilleure entre le terminus actuel du chemin de fer du Pacifique et l'un des ports de mer dans les provinces maritimes, 34.

Copie de la réclamation de J. B. Plante, de St.-Charles, Bellechasse, au sujet des chevaux qu'il allègue avoir été tués par un convoi de l'Intercolonial, etc., 154.

Copie des jugements rendus par la cour suprême depuis son établissement jusqu'à ce jour, renversant les décisions de la cour du Banc de la Reine de la province de Québec; avec un résumé succinct des raisons données par les juges, 557.

Etat indiquant : 1° les noms de tous les soumissionnaires pour la construction de la salle d'exercices militaires à Québec; 2° le montant demandé par chaque soumissionnaire; 3° le montant du chèque déposé par chaque soumissionnaire à l'appui de sa soumission, avec les noms des signataires et des endosseurs de chaque chèque et le nom des différentes banques qui ont accepté les dits chèques, 558.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. LANDRY (Kent) :

Copie de toute correspondance, rapports, recommandations et représentations reçus ou envoyés par le département des douanes depuis 1880 jusqu'à ce jour, au sujet du havre de Richibouctou, des affaires de douane qui y ont été transigées ou de toutes matières se rattachant au service des douanes dans ce havre, y compris toutes réclamations faites pour services supplémentaires, par ou de la part d'aucun officier de douane des ports de Richibouctou et de Kingston, 1506.

Copie de toutes lettres et correspondance échangées entre le gouvernement du Canada ou aucun de ses membres, et le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ou aucun de ses membres, au sujet de l'érection d'un pont pour voitures et piétons sur la rivière Saint-Jean, à ou près de Frédéricton, 1507.

M. LANGELIER :

Papiers, correspondance et comptes relatifs à l'école de cavalerie de Québec, depuis le 1er juillet 1884 au 31 janvier 1885, 92.

Copie de la requête demandant le creusage du bras Saint-Nicholas, dans le comté de Montmagny, etc., 327.

Copie des annonces pour soumissions, des devis et des soumissions reçus pour la fourniture de trompes de brume et de boîtes aux lettres (letter box fronts) depuis le 1er janvier 1884 au 31 janvier 1885, etc., 327.

Copie d'un rapport par M. Joseph Simard, arbitre de la Confédération, en date du, ou vers le 16 octobre 1883, recommandant de payer à George Lavoie, de la paroisse de Sainte-Cécile du Bic, un montant pour dommages causés à sa propriété par le chemin de fer Intercolonial, ou établissant le montant de ces dommages, 1507.

M. LAURIER :

Copie de toute correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord, pour l'achat, par la première, du chemin de fer de la Rive Nord, depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, etc., etc., 43.

Copie de l'acte de démission du juge en chef Meredith, etc, et de la correspondance qui a suivi cette démission, 45.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de Québec et le gouvernement du Canada au sujet de la demande de la somme de \$960,000 réservée par le statut 47 Vic., chap. 8, pour le prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique depuis son terminus, à la jonction de Saint-Martin jusqu'au havre de Québec, 558.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. LESAGE :**

Copie de tous les rapports des ingénieurs du gouvernement relatifs à l'exploration des divers tracés projetés pour le prolongement canadien du Pacifique de Montréal à un port sur l'océan Atlantique, 39.

Rapport des explorations de l'ingénieur Vernon Smith, relativement à l'extension du Pacifique jusqu'aux ports canadiens, sur les bords de l'Atlantique, 308.

M. LISTER :

Correspondance échangée entre M. Taylor, M.P. pour Leeds-Sud, et M. Wood, M.P. pour Brockville, et le gouvernement, concernant les demandes de compensation faites par William McLeod, J. D. Jewitt, S. M. Stiles, John Stevenson et R. R. Coleman, squatters dans la vallée de la Qu'Appelle; etc, 214.

Etat détaillé indiquant toutes les sommes payées depuis le 23 janvier 1883 au sujet des procédés préliminaires ou autres dans la question des limites nord et ouest de la province d'Ontario, y compris les dépenses occasionnées par le renvoi de la dite question au Conseil privé de Sa Majesté (en Angleterre); etc, 219.

Etat indiquant les noms de toutes personnes à qui des licences pour tendre des rets à enclos ont été accordées pendant l'année 1884, dans cette partie du lac Erié qui se trouve sous la surveillance de William Prosser, garde-pêche; aussi, un état détaillé du montant reçu pour chacune de ces licences, avec le nom de la personne qui l'a payé, et le montant total reçu pendant la dite période, 1012.

M. MACDONALD (King) :

Copie de toute correspondance avec le gouvernement ou aucun des membres du gouvernement au sujet de la construction de jetées et de l'établissement d'une ligne de remorqueurs à vapeur aux caps Traverse et Tourmentine afin de faciliter la traverse pendant l'hiver de la malle et des voyageurs se rendant à l'Île du Prince-Edouard ou en venant, 65.

Copie de toute correspondance, rapports, etc., concernant le pesage et le mesurage des pommes de terre, etc., dans l'Île du Prince-Edouard, 210.

M. MACKENZIE :

Etat indiquant les diverses sommes perçues par le gouvernement fédéral pour terres vendues ou louées, etc., dans les limites de la partie est d'Ontario telles qu'elles ont été déterminées par la décision du Conseil privé à l'encontre de la réclamation du gouvernement fédéral, 41.

Etat donnant les noms de toutes les personnes employées par le département des travaux publics ou autres départements du gouvernement à titre d'inspecteurs ou de surveillants de travaux à tout édifice ou autre ouvrage public, pendant les années 1882-83 et 1883-84; etc., 146.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. MACMILLAN (Middlesex) pour M. Mitchell :**

Etat de tout le poisson pris dans la baie et la rivière de Miramichi, et ses tributaires, pendant l'année finissant le 1er février courant; etc., 308.

M. McCALLUM :

Copie tous rapports, correspondances et études, au département des travaux publics, concernant l'amélioration de la Saskatchewan-Nord pour les fins de la navigation, 645, 728.

M. McCRANEY :

Etat de tous les certificats pour liqueurs en vertu de l'article quatre-vingt-onze, sous-article quatre, deuxième partie de l'Acte de tempérance du Canada de 1878, par les médecins du comté de Halton; etc., 70.

Etat des diverses sommes payées par le gouvernement du Canada, ou par aucun des départements publics, depuis 1882, à Henry J. Morgan, pour services de toutes sortes, etc., 126.

Liste détaillée de toutes les terres des sauvages non vendues dans le township de Trafalgar, dans le comté de Halton, 558.

Etat de tous paiements faits pendant les années 1882-83 et 1883-84 pour le "Dominion Annual Register," à qui que ce soit, à l'exception de H. J. Morgan, avec les noms des personnes qui ont reçu l'argent, et un exposé de la manière dont les exemplaires de ce livre ont été distribués, 1507.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) :

Etat indiquant les subsides en argent et les subventions, de quelque nature qu'elles soient, qui ont été accordées depuis la Confédération aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, y compris le Cap-Breton, et qui sont imputables sur le capital, etc., 146.

Relevé des sommes payées en primes, pendant les années 1883 et 1884 pour le poisson pris dans les lacs du Bras d'Or, dans les comtés du Cap-Breton, Inverness, Richmond et Victoria, et du nombre de bateaux recevant telles primes dans chaque comté, 1507.

M. McISAAC :

Etat du montant des dépenses faites pour la réparation du brise-lames à Tracadie, Nouvelle-Ecosse, depuis le 30 juin 1884 jusqu'au 1er janvier 1885, etc., 154.

M. McMULLEN :

Etat donnant les noms des personnes employées par le gouvernement sur le chemin de fer canadien du Pacifique pendant l'année 1884, 58.

Copie de la commission et noms des commissaires qui ont été chargés d'aller à la Colombie-anglaise et d'y faire une enquête et un rapport sur la question chinoise, etc., 58.

Etat indiquant le nombre de personnes inscrites sur la liste des employés civils, le premier jour de janvier des années 1879-80-81-82-83-84 et 85 séparément, contribuant au fonds de retraite, etc., 58.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. McMULLEN.—*Suite.*

Etat indiquant les noms, etc., de tous les officiers du gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest; etc., 69.

Rapport de l'auditeur général et aussi d'un nommé McGee, et de tous papiers, lettres, comptes, chèques et journaux se rapportant à toute réclamation du commandant d'état-major Boulton contre le département de la marine et des pêcheries; etc., 141.

Etat faisant connaître toutes les sommes d'argent payées à A. F. Wood et J. A. Wilkinson, ou à l'un d'eux, depuis le 1er janvier 1879, jusqu'au 1er janvier 1885; etc., 154.

Relevé des diverses sommes payées, par le gouvernement, entre le 1er janvier et le 30 juin, 1884, et entre le 1er juillet et le 31 décembre de la même année, aux diverses compagnies d'impression et de publication du Canada; etc., 154.

Relevé du montant payé pour le compte du Haut Commissaire, à Londres, depuis la création de sa charge; etc., 219.

Copie de tous documents ou lettres, en possession du gouvernement et signées par le sous-ministre Smith, au sujet d'une difficulté ou irrégularité entre le sous-ministre Tilton et le commandant d'état-major Boulton, etc., 327.

Correspondance échangée entre l'Auditeur général et le département de la Marine et des Pêcheries au sujet d'un ordre de cette Chambre en date du 28 mars dernier, pour un état indiquant toutes sommes reçues par le département de la Marine et des Pêcheries pour location de rivières et cours d'eau, etc., 469.

Etat indiquant le nombre de permis ou billets à prix réduits donnés à des particuliers sur l'Intercolonial, etc., 528.

Relevé de la quantité de houille transportée de la mine de Spring-Hill par le chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1884, indiquant la distance parcourue, les différentes localités où elle a été livrée, et le prix payé pour transport, par tonne ou par wagon, depuis la mine jusqu'aux divers points de livraison, 558.

Etat indiquant les sommes d'argent, s'il en est, payées à J. E. Collins pour services rendus au gouvernement, etc., 733.

M. MASSUE :

Etat de toutes les propriétés, îles et autres terrains, bâtis et non bâtis, appartenant au gouvernement fédéral, situés dans les limites du comté de Richelien, etc., 154.

M. MILLS :

Copie de tous arrêtés du conseil impériaux, fédéraux ou provinciaux, en la possession du gouvernement, et non encore soumis au parlement, relatifs aux limites en contestation d'Ontario etc., 54.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. MILLS.—*Suite.*

Copie de tous les arrêtés du conseil, dépêches ou autre correspondance avec le gouvernement d'Ontario, qui n'ont pas encore été présentés à la Chambre, au sujet de la propriété des terres, des mines et des bois, au nord et à l'ouest de la hauteur des terres au nord des lacs Supérieur et Huron, depuis 1878, 69.

Etat indiquant le nombre de permis que les commissaires ont donné pour couper du bois dans aucune partie du territoire déclaré par la Reine en conseil comme appartenant à la province d'Ontario, etc., 120.

Permis ou autorisations quelconques donnés à aucune personne ou personnes pour couper du bois dans aucune partie du territoire déclaré par l'ordre de la Reine en conseil comme étant dans les limites de la province de l'Ontario, etc., 219.

Copie de toute correspondance avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le gouvernement impérial au sujet de la limite orientale de cette province, 557. (En l'absence de M. Davies.)—Copie du rapport du commissaire nommé pour s'enquérir des réclamations des marchands et des pêcheurs de l'île du Prince-Edouard pour remboursement de droits, etc., 372.

Correspondance échangée au sujet des affaires des Sauvages de la Colombie-Anglaise depuis décembre 1882, etc., 916.

Papiers, documents et correspondance concernant la demande d'indemnité formulée par John D. Robertson, etc., 1507.

M. MITCHELL :

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les divers gouvernements des colonies d'Australie et de Tasmanie ou quelqu'un d'entre eux agissant en leur nom, au sujet de l'établissement de relations commerciales plus étendues entre ces colonies et le Canada, etc. 38.

Copie du document ou acte renfermant l'assurance donnée par la Cie du Grand-Tronc au gouvernement le, ou vers le 17 avril dernier, tel que déclaré ce jour, de son siège en cette Chambre, par le Très Honorable sir John A. Macdonald, à l'effet que la dite compagnie mettrait de côté une somme d'un million de livres sterling dans le but de poser une double voie sur la ligne de la dite compagnie, entre Montréal et Toronto, etc., 150.

Etat des divers accidents survenus en 1884 sur la ligne du Grand-Tronc et sur celle du Pacifique canadien, et leurs embranchements, par lesquels des voyageurs ont été blessés ou tués, etc., 236.

Rapports requis de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc en vertu de l'acte refondu des chemins de fer de 1879, etc., 240.

Liste détaillée des noms, avec le domicile ou l'adresse d'affaires, de chacun des divers actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc, 245.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. MITCHELL.**—*Suite.*

Etat, devant être fourni par tous les syndics officiels nommés en vertu de l'acte de faillite de 1869 et des actes qui l'amendent, contenant une liste de tous les biens dont cession leur a été faite, etc., 318.

M. MOFFAT :

Copie de toute correspondance, minutes de témoignages, rapports, mémoires, télégrammes ou autres documents quelconques concernant ou ayant causé le renvoi de Brenthon Dodge, de Kentville, dans le comté de King, Nouvelle-Ecosse, de l'emploi de percepteur du port de Kentville, Nouvelle-Ecosse, 1506.

Copie de tous ordres, lettres, pièces justificatives, mémoires, correspondance ou autres documents de quelque nature que ce soit, en possession ou sous le contrôle du département du ministre des douanes ou d'aucun des membres du gouvernement ou de ses employés ou se rattachant en aucune manière aux accusations portées contre le nommé John Leander McKenzie, de la maison Sheffield et McKenzie, de Canning, comté de King, Nouvelle-Ecosse, pour infraction aux lois de douane, en attestant sous serment de fausses factures ou autrement, avec copie de la décision du département à ce sujet, 1506.

M. MULOCK :

Etat indiquant tous tarifs de péages de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, de la compagnie du chemin de fer de Hamilton au Nord-Ouest, et de la compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique respectivement, etc., 56.

Copie des minutes du conseil, documents non encore déposés sur le bureau de la Chambre, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au moment de la signature du traité de Washington, se rattachant à la question des pêcheries, etc., 57.

Copie du bail consenti par la compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique à la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada et à la compagnie du chemin de fer de Hamilton au Nord-Ouest ou à l'une ou l'autre d'entre elles, 58.

Copie de toute offre faite au gouvernement pour la construction d'un chemin de fer reliant le réseau des chemins de fer d'Ontario au Pacifique à ou près de Gravenhurst, 557.

Etat indiquant le nombre de membres de la milice active autorisés à faire les exercices annuels pendant l'exercice 1884-85, le nombre de ceux qui ont pris part à ces exercices, le montant placé dans les estimations budgétaires et voté pour cet objet, et le montant réel soldé pour les dits exercices pendant le dit exercice 1884-85, 558.

Nombre de pêches dans le comté de Charlotte, N.-B., pour 1884, etc., 1508.

Offres faites pour la construction d'une ligne de raccordement entre le chemin de fer du Pacifique et le réseau d'Ontario, etc., 1508.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. O BRIEN :**

Copie du jugement de la Cour Suprême dans la cause de la Reine vs Robertson, en tant qu'il concerne le droit des gouvernements provinciaux de contrôler les pêcheries de l'intérieur, dans la Confédération, etc., 240.

M. PAINT :

Copies de tous rapports faits par les ingénieurs employés par la compagnie du chemin de fer de "la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe," dans la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton, avec plans, documents et correspondance y relatifs, etc., 81.

M. PATERSON, (Brant) :

Etat donnant, par province, la quantité et la valeur du blé et de la farine importés en Canada et exportés du Canada, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1884,—145.

Etat de toutes réclamations faites pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation (depuis la date du dernier état soumis à cette Chambre), etc., 146.

Correspondance et conventions intervenues entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de l'immigration dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, etc., 154.

Etat indiquant les saisies faites à Winnipeg par le département des douanes, etc., 307.

Copie de tous mémoires, etc., au sujet des droits sur le blé et la farine, 557.

Copie de la formule de soumissions pour approvisionnements des sauvages de Nord-Ouest pour 1884, etc., 557.

Etat faisant connaître les saisies opérées au port de Winnipeg, par les officiers ou employés de la douane, entre le 1er janvier 1883 et le 1er janvier 1885, dans lesquelles des dépôts ont été confisqués ou des articles ont été vendus après saisie, etc., 1507.

M. PLATT :

Copie de tous rapports et communications adressés au gouvernement par la compagnie du Havre de Port-Crédit, etc., concernant la condition et l'état de réparation du dit havre, 130.

Arrêtés du conseil, bail, correspondance ou autres documents en la possession du gouvernement concernant la location d'une propriété connue sous le nom de Casernes de la Tête du Pont, dans la cité de Kingston, 219.

Arrêtés du conseil, bail, correspondance ou autres documents en la possession du gouvernement concernant la location d'une propriété connue sous le nom de Batterie du Marché, dans la cité de Kingston, 219.

Correspondance, rapports d'ingénieurs, et autres, concernant la construction d'un brise-lames à la Pointe-au-Saumon ; etc., 219.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. PLATT.—*Suite.*

Correspondances, pétitions, rapports d'ingénieurs, inspecteurs de phares et autres, concernant les changements de dimension ou de localité des phares connus sous le nom de "lumières d'alignement" à la Baie Weller, Ontario, 219.

M. ROBERTSON (Hamilton) :

Copie du rapport du surintendant du canal de la Baie Burlington sur des sondages faits pendant l'été de 1884, les plans et les profils en travers exécutés et montrant la conformation actuelle du fonds du dit canal; aussi, un état indiquant la profondeur sur les deux côtés, et copie de tous plans donnant des renseignements au sujet des dits sondages, 558.

M. ROBERTSON, (Shelburne) :

Copies de toutes les soumissions pour la construction d'un brise-lames, à la station du phare de Peterboro', dans le comté de Cumberland, N.E., etc., 69.

Etat détaillé indiquant les travaux faits, etc., et toutes les dépenses se rattachant à l'amélioration de la rivière du Grand-Village, dans le comté de Colchester, N.E., 70.

Copie de toute correspondance échangée entre D. M. Fraser et le département de l'Agriculture, relativement à la vente de six mille brochures intitulées : "Un voyage à la Confédération du Canada" par Hugh Fraser, de toutes pièces justificatives pour le paiement d'une somme de six cents piastres à D. M. Fraser, et copie des reçus indiquant à qui ces brochures ont été délivrées par D. M. Fraser, et toute information en possession du département, montrant où les dites brochures ont été distribuées, 557.

Copie de toutes annonces demandant des soumissions pour l'approvisionnement du charbon nécessaire aux sifflets de brume et aux phares de la baie de Fundy et sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse; aussi, copie des soumissions présentées, avec les noms de la personne ou des personnes dont la soumission a été acceptée. Aussi, copie de toutes pièces justificatives, connaissements et reçus en vertu desquels des paiements ont été effectués et de toute autre information que possède le département à ce sujet, 558.

Copie de tous rapports, correspondance, pétitions, etc., au sujet de la saisie du schooner "Léon," du port de Barrington, etc. N.-E., en décembre 1883, 558.

Correspondance et rapports au sujet de l'échelle à poissons brevetée de Rogers, etc., 913.

M. RYKERT :

Copie de l'arrêté du conseil créant la commission forestière et nommant J. H. Morgan, commissaire, etc., 196.

Copie de l'arrêté du conseil nommant L. K. Jones, secrétaire de la commission du chemin de fer Intercolonial, etc., 196.

Copies de tous arrêtés du conseil modifiant en quelque manière les contrats d'impression depuis 1867, 257.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. RYKERT.—*Suite.*

Etat indiquant le montant du revenu provenant de l'importation des vins, spiritueux, bière, etc., 327.

Notes sténographiques de la cause plaidée devant le Conseil privé au sujet du différend survenu entre les provinces du Manitoba et de l'Ontario relativement à la limite occidentale de cette dernière province, etc., 450.

Copie de toute correspondance, papiers et rapports de l'officier de douane au port de Toronto, au sujet de la confiscation de livres d'écoles déclarés en douane au dessous de leur valeur réelle, par Thomas Nelson et fils, d'Edimbourg, 1507.

Copie de toute correspondance, papiers et rapports des officiers de douane au port de Halifax, et tous autres ports, concernant l'entrée de livres d'écoles par A. et W. Mackinley, agents de Thomas Nelson et fils, au dessous de leur valeur réelle, 1507.

M. SHAKESPEARE :

Correspondance échangée entre le gouvernement local de la Colombie-Anglaise et le gouvernement de la Confédération, concernant les troubles survenus parmi les sauvages à Metlakatla dans l'année 1884, 318.

Correspondance échangée au sujet du pénitencier de la Colombie-Anglaise, 864.

M. SOMERVILLE (Brant) :

Relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 28 janvier 1884, jusqu'à date, 130.

Etat donnant le nombre de jours pendant lesquels le nom de W. Ingles Bradley, commis dans le département des chemins de fer, se trouve inscrit sur la feuille de présence de ce département, depuis le 1er juillet 1884; etc. 502.

Etat faisant connaître les sommes payées pour blessures à des personnes faisant partie de la police à cheval, depuis 1878, etc. 528.

Etat indiquant toutes les propriétés ou chambres louées par les différentes branches du service public, de particuliers ou de compagnies dans la cité d'Ottawa, et le prix de loyer payé dans chaque cas; aussi à quel usage sont employées les dites propriétés ou chambres, 557.

M. STAIRS :

Etat faisant connaître le nombre des saisies opérées à chacun des ports douaniers de la Nouvelle-Ecosse, pendant le dernier exercice, etc., 557.

Etat indiquant la quantité totale de noir animal importée en Canada, comme engrais agricoles ou pour des fins industrielles, la valeur de chaque espèce et les droits perçus pour cet article aux ports douaniers de la Confédération, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1884, 558.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. TEMPLE :

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de la Confédération et le gouvernement local du Nouveau-Brunswick, au sujet du chemin de fer du Nord et de l'Ouest depuis mai, 1884, jusqu'à février, 1885, 557.

M. VAIL :

Etat de tout le sucre importé de la Jamaïque à Halifax depuis le 1er janvier 1883 jusqu'au 3 décembre 1883, 41

Copie d'un rapport de l'ingénieur local des provinces maritimes sur les jetées de la Pointe de l'Eglise et de l'Anse à la Truite, pour 1884, 56.

Correspondance échangée avec le gouvernement impérial au sujet du traité commercial conclu entre les Etats-Unis et l'Espagne qui permet l'entrée des produits américains à Cuba et Porto Rico à des conditions meilleures que celles accordées pour les produits du Canada, 229.

Comptes et pièces justificatives se rapportant aux provisions, charbon et autres approvisionnements fournis à Halifax, en juillet dernier, au steamer de la Baie d'Hudson, le " Neptune," 239.

Relevé du quaiage perçu au quai de Digby, depuis le 1er janvier 1884 jusqu'au 31 décembre 1884. Etat du quaiage perçu au quai de la rivière Metaghan, dans le comté de Digby, pendant la même période, 557.

Etat des droits perçus sur la farine de blé et la farine de maïs, et le maïs, dans les divers ports de la Nouvelle-Ecosse, entre le 30 juin 1884 et le 31 décembre 1884, 558.

M. VANASSE :

Etat indiquant les montants portés au compte de la dette publique du Canada, qui ont été dépensés pour chemins de fer, canaux et navigation, dans la Colombie-Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest, Kéwatin, Manitoba, Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, et l'Île du Cap-Breton, jusqu'au 1er janvier 1885; aussi indiquant la superficie et la population de chacune de ces divisions du Canada, respectivement, 1012.

M. WALLACE (York) :

Copie de toute correspondance et rapports concernant la consignation de livres d'écoles de Nelson et fils à la ci-devant maison commerciale de James Campbell et fils, de Toronto, 1507.

M. WATSON :

Copie de toute correspondance et contrats passés au sujet de l'achat des barges de dragage, du dragueur et des machines employés sur la rivière Rouge; aussi, un état détaillé de leur coût, de la date du commencement et de la discontinuation des travaux de dragage, de la qualité de dragage exécutée, et du tirant d'eau du remorqueur du gouvernement le " Sir Hector," 1012.

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. WATSON.—*Suite.*

Etat indiquant la date de l'achèvement de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique de Winnipeg à Brandon, de Brandon à la Mâchoire-d'Orignal, et de la Mâchoire-d'Orignal à Calgary; les dates auxquelles chaque section a été ouverte au trafic, les dates auxquelles chaque section a été inspectée par l'ingénieur du gouvernement, avec copie de tous arrêtés du conseil, documents et correspondance non encore soumis à la Chambre, concernant le tarif des passagers et des marchandises sur telle ligne, 1012.

(Pour M. Fleming.)—Mémoires présentés au gouvernement par des délégués au sujet des bonis accordés aux chemins de fer déclarés d'utilité publique en Canada, 1507.

Etat indiquant : 1. Les droits imposés sur divers articles dans l'ancienne province du Canada et ceux imposés actuellement. 2. Le tarif en vigueur dans la Colombie Anglaise et dans le Manitoba, respectivement, lors de l'union. 3. La période pendant laquelle tel tarif est resté en vigueur après l'union, 1507.

M. WELDON :

Etat indiquant le nom, le tonnage, et le propriétaire ou les propriétaires de chaque navire ayant reçu une prime d'encouragement pendant l'année 1884, en vertu de l'acte affectant \$150,000 " pour le développement des pêches maritimes ; " etc., 103.

Arrêté du conseil, etc., au sujet des réclamations résultant de la construction de l'Intercolonial; etc., 105.

Relevé des recettes du bureau de poste de Saint-Stephen N.-B. pendant l'année civile 1884; etc., 105.

Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collision, rails brisés, ou autrement pendant l'année 1884; etc., 105.

Etat faisant connaître toutes les demandes faites pour drawbacks sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin 1884; etc., 105.

Etat complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant l'année expirée le 30 juin 1884; etc., 105.

Etat indiquant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant chaque semestre de l'année expirée le 31 décembre 1884; etc., 105.

Etat du revenu et des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pendant les six mois de l'année expirée le 31 décembre 1884; etc., 105.

Copie de tous contrats passés par le gouvernement pour l'érection de clôtures en fil métallique le long de l'Intercolonial, etc., 557.

Etat faisant connaître tous les permis ou licences accordés par le département de la marine et des pêcheries pour la pêche dans les eaux où la marée ne se fait pas sentir, dans la province du Nouveau-Brunswick,

DEMANDE DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. WELDON.**—*Suite.*

les territoires ou cours d'eau loués ou pour lesquels il a été accordé des licences, et les sommes versées annuellement par chaque locataire ou porteur de licences, 558.

Etat indiquant toutes les propriétés possédées par le gouvernement fédéral pour des fins militaires dans le Nouveau-Brunswick, dont on a disposé et qui ont été louées depuis leur transfert par le gouvernement impérial, etc., 636.

Copie de tous ordres ou instructions du département des chemins de fer au sujet de la vente des billets d'aller et retour, etc., 740.

Mémoires et correspondance envoyés au gouvernement par les maires ou les municipalités de Saint-Jean, N.-B., et Portland, etc., 1506.

Copie de tous mémoires ou correspondance adressés au département de la marine et des pêcheries concernant le site du nouveau phare construit à Quaco en remplacement de celui qui a été incendié, etc., 1506.

Copie des instructions données aux officiers de santé des ports de la province du Nouveau-Brunswick, et des règlements de quarantaine établis par le département de la marine et des pêcheries ou de l'agriculture au sujet de ces ports, 1507.

M. WHITE (Renfrew) :

Etat des comptes d'impressions, etc., 902.

M. WIGLE :

Rapport établissant comment se fait le service des malles sur le chemin de fer du Sud du Canada, entre Essex-Centre et Amherstburg, 126.

M. WILSON :

Copie de tous rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la construction d'un havre de refuge à Port-Stanley et Port-Burwell sur la rive nord du lac Erié, etc., 65.

Copie de tous rapports et correspondances qui n'ont pas encore été présentés au sujet de la construction de l'édifice du bureau de poste, du bureau du revenu de l'intérieur et de la douane à Saint-Thomas, indiquant le montant dépensé jusqu'à ce jour, etc., 83.

Documents et correspondance échangés entre le gouvernement et D. J. Hughes, juge du comté d'Elgin, etc., 103.

Accusations portées contre le lieutenant-col. O'Malley, du 25^{ème} bataillon, d'Ontario, etc., 105.

Pétitions du conseil du comté d'Elgin adressées au gouverneur général en conseil ou au ministre des chemins de fer et canaux, demandant une mesure générale pour le soulagement des municipalités d'Ontario qui ont donné de l'aide aux chemins de fer déclarés d'utilité publique pour la Confédération, etc., 373.

M. WOOD (Brockville) :

Etat donnant le nombre d'îles louées dans le Saint-Laurent, etc., 154.

DÉPENSES PUBLIQUES, 2961.

DÉPUTATION : Vacances survenues dans la, 1.

DÉPUTÉS :

Nouveaux, 1.

Présentation de nouveaux, 1, 2, 118, 1249, 1449.

Confort des, 51.

Indemnité des, 852, 853, 3580.

DIMANCHE : Observance du, 268.

DISCOURS du Trône, 2.

DISTRIBUTION des biens des débiteurs insolvable : Bill concernant la, 30.

DIVISION : Correction d'une liste de, 1043.

DIVISIONS :—Par ordre de priorité :

Motion de sir John A. Macdonald, relative à la nomination d'un sous-orateur et président des comités, 70 ; amendement de M. Blake, demandant qu'un comité spécial soit nommé pour examiner s'il doit être fait quelque amélioration au sujet de la présidence des comités généraux, rejeté (par 59 contre 121), 75.

Motion de M. Edgar, demandant un état du nombre de chevalets en bois et de ponts en bois sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, 104 et 107 ; amendement de M. McLellan, à l'effet d'insérer le mot "permanent" après les mots "le nombre de," etc., adopté (par 101 contre 54), 117.

Motion de M. Landry (Montmagny), demandant la deuxième lecture du bill (N° 3) à l'effet de restreindre la juridiction de la cour Suprême, rejetée (par 34 contre 125), 177.

Amendement de M. Tupper, demandant que le bill (N° 6) à l'effet d'amender la loi relative à la preuve des procès au criminel, soit lu une deuxième fois dans 6 mois, rejeté (par 55 contre 87), 195.

Motion de sir Hector Langevin, demandant l'ajournement du débat sur une motion de M. Laurier à l'effet que la Chambre se forme en comité général pour examiner la résolution déclarant que le choix du tracé du chemin de fer qui doit relier Montréal aux ports de Saint-Jean et Halifax, soit soumise à l'approbation du parlement, adoptée (par 104 contre 49), 209.

Amendement de sir Richard Cartwright, demandant que le bill (N° 21) relatif au recensement du Nord-Ouest soit renvoyé en comité afin de l'amender, rejeté (par 62 contre 120), 224.

Amendement de M. Fisher sur la motion de M. Kranz, à propos de la compensation aux brasseurs et aux distillateurs, adopté (par 105 contre 74), 265.

Motion de M. White, (Renfrew), pour deuxième lecture du bill (N° 25), pour amender l'acte concernant les brevets d'invention de 1872, rejetée, (par 57 contre 70), 281.

Amendement de M. Curran à la motion de M. McCarthy demandant la deuxième lecture du bill (N° 13), con-

DIVISIONS.—*Suite.*

- cernant les voituriers par terre, rejeté (par 64 contre 71), 302.
- Motion de Sir Richard Cartwright au sujet des avances faites par le gouvernement à la banque d'Echange, rejeté (par 55 contre 118), 413.
- Motion de M. White, (Cardwell), pour deuxième lecture du bill (N° 84), du sénat pour faire droit à Amanda Esther Davis, adoptée (par 86 contre 61), 447.
- Amendement de M. Amyot pour renvoyer en comité général le bill (N° 6), à l'effet d'amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles, rejeté (par 34 contre 76), 528.
- Motion de M. Edgar demandant la deuxième lecture du bill (N° 106), pour faire droit à Alice Elvira Evans, adoptée (par 87 contre 40), 727
- Amendement de M. Blake, que cette Chambre est d'opinion qu'il est du devoir du gouvernement de mettre immédiatement devant cette Chambre les renseignements les plus complets sur les réclamations et griefs des Métis de Saint-Albert, etc., rejeté (par 57 contre 122), 808.
- Amendement de M. Jamieson demandant que l'on examine le bill (N° 92) au sujet de l'acte de tempérance, au lieu du bill (N° 85) concernant les fabriques (adopté par 86 contre 62), 996.
- Amendement de M. Ives au sujet de l'acte de tempérance (999), rejeté par (17 pour et 109 contre), 1001.
- Motion de M. Jamieson, demandant la deuxième lecture du bill (N° 92), concernant l'acte de tempérance (adoptée par 108 contre 15).
- Amendement de M. Davies à la motion de sir Leonard Tilley, que la Chambre se forme en comité des subsides; lequel amendement demande que des négociations soient entamées avec les Etats-Unis pour ouvrir des relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis; rejeté (58 pour, 98 contre), 1073.
- Amendement de M. Burpee demandant que le bill (N° 92) concernant la tempérance soit renvoyé en comité général (rejeté par 49 pour et 86 contre), 1101.
- Amendement de M. Hickey demandant que le bill (N° 92) concernant la tempérance soit renvoyé en comité général (adopté par 68 contre 64), 1105.
- Amendement de M. White (Cardwell) demandant que le bill (N° 92) concernant la tempérance soit renvoyé en comité général (rejeté par 39 pour et 78 contre), 1114.
- Amendement de Sir Richard Cartwright demandant que le bill concernant le cens électoral ne soit pas lu une deuxième fois (rejeté par 104 contre 59), 1222.
- Amendement de M. Laurier demandant que le bill concernant le cens électoral ne soit pas lu une deuxième fois (rejeté par 86 contre 54), 1261.
- Motion de Sir John A. Macdonald pour la 2e lecture du bill concernant le cens électoral (adoptée par 111 contre 63), 1338.

DIVISIONS.—*Suite.*

- Motion de M. Mitchell demandant que la 3e lecture du bill du service civil soit renvoyée à six mois (rejetée par 112 contre 67), 1346.
- Motion de M. Casey demandant que le bill du service civil soit renvoyé en comité général (rejetée par 107 contre 59), 1353.
- Amendement de M. Blake à l'acte du service civil (1355) (rejeté par 140 contre 58), 1357.
- Amendement de M. Davies à l'acte du service civil (1358) (rejeté par 103 contre 57), 1361.
- Amendement de M. Sutherland à l'acte concernant les maladies contagieuses des animaux (1383) (adopté par 131 contre 16), 1385.
- Amendement de M. Mulock au dit bill (rejeté par 90 contre 54), 1389.
- Amendement de M. Catudal au dit bill, (rejeté par 89 contre 58), 1389.
- Amendement de M. Cameron (Huron) au dit bill, (rejeté par 94 contre 54), 1393.
- Amendement de M. Armstrong au dit bill, (rejeté par 88 contre 50), 1395.
- Amendement de M. Davies au dit bill, (rejeté par 84 contre 50), 1396.
- Appel à la Chambre par M. Edgar de la décision d'une question d'ordre rendue par le président du comité sur le bill du cens électoral. (Décision du président maintenue par 76 contre 46), 1579.
- Appel à la Chambre d'une décision du président du comité sur le bill du Cens électoral. (Décision du président maintenue par 67 contre 41), 1999.
- Amendement de M. Jamieson demandant de ne pas accepter partie d'un amendement fait par le Sénat à l'acte de tempérance (rejeté par 84 contre 75), 2737.
- Amendement de M. Jamieson demandant de rejeter la 2e disposition du 3e amendement fait par le Sénat à l'acte de tempérance (rejeté par 108 contre 54), 2741.
- Amendement de M. Jamieson demandant que le 2e paragraphe de la 2e disposition du 3e amendement fait par le Sénat à l'acte de tempérance soit rejeté (amendement rejeté par 90 contre 75), 2743.
- Amendement de M. Small;—acte de tempérance (rejeté par 86 contre 78), 2760.
- Amendement de M. Cameron (Huron), contre les résolutions relatives au chemin de fer canadien du Pacifique (rejeté par 95 contre 51), 2813.
- Amendement de M. Blake à propos du bill relatif à la falsification des aliments, drogues, etc. (rejeté par 60 contre 42), 2841.
- Amendement de M. Laurier au sujet du bill concernant la bibliothèque du parlement (rejeté par 65 contre 51), 2853.
- Amendement de M. Charlton à propos du bill relatif aux offenses contre la personne (rejeté par 72 contre 58), 2858.

DIVISIONS.—*Suite.*

- Amendement de M. Charlton au sujet des résolutions du Pacifique (rejeté par 91 contre 53), 2954.
- Amendement de M. Casey, sur le même sujet (rejeté par 91 contre 55), 2956.
- Amendement de M. Laurier sur le même sujet (rejeté par 89 contre 55), 2957.
- Amendement de M. Weldon (rejeté par 89 contre 53), 2958.
- Amendement de M. Watson (rejeté par 93 contre 51), 2961.
- Amendement de sir Richard Cartwright au sujet des dépenses publiques (rejeté par 79 contre 42), 2983.
- Amendement de M. Blake au sujet du bill concernant les subventions en terres aux chemins de fer du Nord-Ouest (rejeté par 86 contre 46), 2988.
- Amendement de M. Blake demandant que le nouveau magistrat nommé dans les territoires du Nord-Ouest ne soit pas membre du Conseil du Nord-Ouest (rejeté par 67 contre 37), 3051.
- Amendement de M. Mills au sujet du bill concernant l'administration des Territoires du Nord-Ouest (rejeté par 79 contre 37), 3062.
- Amendement de M. Charlton au bill concernant le cens électoral (rejeté par 96 contre 51), 3149.
- Amendement de M. McIntyre au bill concernant le cens électoral (rejeté par 95 contre 50), 3154.
- Amendement de M. Weldon au bill concernant le cens électoral (rejeté par 96 contre 46), 3157.
- Amendement de M. Watson au bill concernant le cens électoral (rejeté par 96 contre 46), 3158.
- Amendement de M. Mulock au bill concernant le cens électoral (rejeté par 96 contre 46), 3159.
- Amendement de M. Langelier au bill concernant le cens électoral (rejeté par 95 contre 44), 3159.
- Amendement de M. Jenkins au bill concernant le cens électoral (rejeté par 114 contre 17), 3159.
- Amendement de M. Langelier au bill concernant le cens électoral (rejeté par 92 contre 41), 3160.
- Amendement de M. Burpee au bill concernant le cens électoral (rejeté par 89 contre 37), 3160.
- Amendement de M. Trow au bill concernant le cens électoral (rejeté par 88 contre 36), 3161.
- Amendement de M. Armstrong au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 37), 3161.
- Amendement de M. Somerville (Brant) au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3162.
- Amendement de M. McCraney au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3162.
- Amendement de M. Innes au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3162.
- Amendement de M. Cameron (Middlesex) au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3163.

DIVISIONS.—*Suite.*

- Amendement de M. Langelier au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3163.
- Amendement de M. Lister au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3164.
- Amendement de M. Cameron (Huron) au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3165.
- Amendement de M. Weldon au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3165.
- Amendement de M. Fairbank au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3165.
- Amendement de M. Paterson (Brant) au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3166.
- Amendement de M. Gillmor au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3167.
- Amendement de M. Holton au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3167.
- Amendement de M. Fisher au bill concernant le cens électoral (rejeté par 87 contre 38), 3168.
- Amendement de M. Mills au bill concernant le cens électoral (rejeté par 88 contre 37), 3169.
- Amendement de M. Langelier au sujet de la ligne courte (rejeté par 107 contre 39), 3391.
- Amendement de M. Lesage, ligne courte (rejeté par 101 contre 36), 3394.
- Amendement de M. Langelier, ligne courte (rejeté par 101 contre 35), 3394.
- Motion de M. Pope, 3ème lecture du bill relatif au Pacifique (adoptée par 77 contre 45), 3396.
- Amendement de M. Tassé, *Débats* (rejeté par 127 contre 18), 3473.
- Amendement de M. Wood (Brookville) *Débats* (rejeté par 82 contre 63), 3474.
- Amendement de M. Hickey, *Débats* (rejeté par 91 contre 53), 3475.
- Amendement de M. Kirk, bill accordant des subventions à certains chemins de fer (rejeté par 83 contre 40), 3508.
- Amendement de M. Blake, même sujet (rejeté par 79 contre 43), 3508.
- Amendement de M. Cameron (Huron) demandant que la Chambre ne se forme pas en comité des subsides, mais que des mesures soient prises pour que les Territoires du N.-O. soient représentés au parlement, (rejeté par 77 contre 35), 3512.
- Amendement de M. Mills (administration de la justice dans les Territoires du N.-O.) (rejeté par 89 contre 35), 3538.
- DIVORCE :**
- Etablissement d'une cour de, 81.
- Preuve dans les causes de, 448.
- DOCUMENTS** demandés, 749, 782, 939, 1089, 1115, 1116, 1448, 1676, 2766.
- DRAGUEURS, REMORQUEURS ET BACS** construits aux E.-U., pour le gouvernement canadien, 55, 59.

DROITS d'auteur, 743.

DROITS :

Perception non autorisée des, 447.

Sur le foin, 464.

DYNAMITE :

Législation relative à la, 60.

EDIFICES PUBLICS :

A Napanee, 81.

A St.-Thomas, 83.

Chauffage des, 94.

A St.-Stephen, N.-B., 155.

A Dundas, 303.

ELECTION de Grenville Sud, 3170.

ELECTIONS :

Procès en invalidation d'élections dans les districts électoraux de Lennox, Soulanges et Middlesex-Ouest, 1.

ELECTIONS contestées, 622.

EMERSON :

Aide à la ville d', 155.

EMIGRANTS :

Bâtiments des, 93.

Etablis au Canada, (leur nombre), 119.

Etablis à Manitoba et au Nord-Ouest, (leur nombre), 119.

EMPRUNT consolidé de 5 p. 100, 507.

EMPRUNT du gouvernement, (résolution), 2545, 2610.

ENFANTS, JEUNES FILLES ET FEMMES employés dans les ateliers, moulins et fabriques du Canada :—Bill concernant les, 30.

ENGRAIS agricoles, 983, 2561.

EPARGNES :

Les petites, 95.

Caissees d', 155, 859.

ESQUIMALT : Bassin de radoub à, 107, 1117.

ESTIMATIONS : Message de Son Excellence transmettant les, 303.

ESTIMATIONS supplémentaires, 2913.

EXPLICATION PERSONNELLE :

Par M. Lister, 727.

Par M. Edgar, 2030.

Par M. McNeill, 2252.

Par M. Allen, 2290.

Par M. Blake, 2628.

Par M. Sproule, 2863.

Par M. Blake, 3347.

Par M. Girouard, 3497.

EXPLORATION sur la rivière Ottawa, 137.

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS du blé, de la farine, etc., 145.

EXPOSITION des colonies et des Indes, 473, 937, 1117, 2481.

EXPOSITION INTERNATIONALE D'ANVERS, 319.

FABRE, M. :

Interpellation au sujet du rapport de, 303.

FABRICANTS CANADIENS : Remises faites aux, 46.

FABRIQUES :

Bill relatif aux, 30, 379, 635, 916.

Impression et distribution du rapport des, 221.

Rapport de la commission nommée pour examiner la question des fabriques, 477, 501.

FACTEURS de poste, surintendants des, 933.

FAILLIS, biens des, 318.

FAILLITES :

Nomination d'un comité sur les, 48.

Bill concernant les, 106.

Message concernant les, 106.

Interpellation au sujet de la question des, 1089.

FALSIFICATION des aliments, 2551, 2627.

FARINE, droits sur la, 155.

FÉDÉRATION impériale, 53.

FÊTE-DIEU, ajournement le jour de la, 2382.

FOIN, droits sur le, 464.

FONCTIONNAIRES de la Chambre, 2583, 2841.

FORÊTS, protection des, 211.

FRONTIÈRES entre l'Alaska et la Colombie Anglaise, 739.

GAUVREAU, JULES : Salaire et dépenses de, 304.

GAZ : Inspection du, 879.

GOSSELIN :

Dossier Eugène, 737.

GOUVERNEMENT :

Annonces du, 70.

Affaires du, 939, 1012, 1397, 3396.

Vol des bons du, 3475.

GOUVERNEMENTS LOCAUX : Avances faites aux, 47.

GRAND TRONC :

Liste des actionnaires du chemin de fer du, 29, 106, 1147, 1338, 2291.

Double voie entre Montréal et Toronto, 150.

Rapports que la compagnie doit fournir, 240.

Trains faisant le service des malles sur le, 857.

Discussion au sujet du, 902.

GRANT : Alpin, 450.

GUYSBORO : Ports dans le comté de, 53.

HAUT COMMISSAIRE DU CANADA, 46.

HAVRE DE HALIFAX : Maître du, 2505, 2608, 2620.

HAVRES :

Hâvre de Port Crédit, 197.

Hâvre de refuge à Port Rowan, 310.

HUGHES, accusations portées contre le juge J. D., 80, 103.

ILE DU PRINCE-EDOUARD ;

Lots maritimes de l', 64.

Traverse d'hiver entre la terre ferme et l', 65.

Subventions pour les quais de l', 368.

Pesage et mesurage des racines dans l', 210.

IMMIGRANTS :

Etablis dans la Colombie-Anglaise, 197.

Secours aux, 303.

Turcs pauvres, 3582.

IMMIGRATION CHINOISE :

- Projet de loi relatif à l', 30, 1088, 3146, 3172.
- Rapport de la commission sur l', 221, 246.
- Résolutions relatives à l', 3098.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS du blé, de la farine, etc., 145.**IMPRESSIONS.** Rapports du comité des. 156, 1894, 3395, 3497.**IMPRESSIONS ET ANNONCES,** 211.**IMPRESSIONS ET ANNONCES,** coût des, 29.**IMPRESSIONS** et annonces du gouvernement (Subsides), 3129.**INDEMNITÉ** des députés, 3580.**INSPECTEURS** ou surveillants des travaux, 146.**INSPECTION :**

- Des banques, 53, 85.
- Des bateaux à vapeur, 1339, 2482.
- Générale, 1367, 1382, 1635.
- Et mesurage du bois, 2503, 2559.

INTERCOLONIAL, chemin de fer :

- Dépenses et recettes, 80, 119, 449.
- Frais d'exploitation, 211.
- Construction jusqu'à Indian Town, 857.
- Transport des marchandises sur l', 151.

INTÉRIEUR : Revenus du département de l', 56.**INTERPELLATIONS,** par ordre de priorité :

- Bill relatif aux fabriques (M. Blake), 30.
- Projet de loi pour restreindre l'immigration des Chinois en Canada (M. Shakespeare), 30.
- Dette du Canada, le 1er janvier 1885 (M. Charlton), 30.
- Somme payée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur le prêt de \$22,500,000 à elle fait par le gouvernement (M. Charlton), 30.
- Loi concernant les licences accordées aux débitants de liqueurs (M. Desjardins), 30.
- Réduction des frais de port des lettres (M. Hesson), 34.
- Pension aux veuves des vétérans de 1812 (M. Robertson, Hastings), 37.
- Crédit pour faire de McIsaac's-Pond, Inverness, un havre de refuge (M. Cameron, Inverness), 37.
- Hypothèque du gouvernement sur le chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 38.
- Indemnité aux personnes qui ont intenté des poursuites en vertu de la loi Scott (M. Tupper), 42.
- Combien de jours l'ancien ministre des chemins de fer a-t-il passé en Canada, durant la vacance, entre la session de 1883 et celle de 1884?, etc. (M. Blake), 42.
- Charge de bibliothécaire du parlement (M. Blake), 42.
- Limites nord et ouest d'Ontario (M. Mills), 53.
- Argent payé à J. A. Wilkinson (M. McMullen), 53.
- Fédération impériale (M. Edgar), 53.
- Banques particulières et courtiers (M. Cameron, Middlesex,) 53.
- Sociétés de bienfaisance (M. Cameron, Middlesex), 53.
- Inspection des banques (M. Casgrain), 53.
- Application au Nord-Ouest de la loi des pêcheries (M. Hesson), 53.

INTERPELLATIONS.—Suite.

- Ports dans le comté de Guysboro' (M. Kirk), 53.
- Réparations au brise-lames de la Pointe-Blanche, N.-E. (M. Forbes), 54.
- Agent du gouvernement et de la Compagnie des terres d'Edmonton (M. Blake), 59.
- Communication entre l'Île de Sable et la terre ferme, 59.
- Chemin de fer du Nord et de Jonction du Pacifique (M. Edgar), 59.
- Terrains vacants du gouvernement à Montréal (M. Gault), 60.
- Conserves en boîtes (M. Gault), 60.
- Projet de loi au sujet de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 60.
- Brise-lames de Summerville, N.-E. (M. Forbes), 60.
- Législation relative à la dynamite (M. Farrow), 60.
- Montant, en chiffres ronds, de la dette publique le 1er janvier 1885 (M. Charlton), 80.
- Etablissement d'un bureau d'agriculture (M. Gigault), 80.
- Règlements concernant l'emploi du fonds des licences (M. Auger), 80.
- Dépenses et recettes du chemin de fer Intercolonial (M. Blake), 80.
- Emploi des sténographes officiels par la cour Suprême et par la Commission des arbitres (M. Auger), 80.
- Accusations portées contre le juge J. D. Hughes (M. Wilson), 80.
- Application de l'Acte de l'avancement des sauvages de 1884 (M. Cockburn), 80.
- Somme payée à M. J. H. Morgan à titre de commissaire des forêts (M. Cockburn), 81.
- Commissaires nommés en vertu de l'Acte des licences de 1883 (M. Foster), 81.
- Brise-lames de Bayfield, N.-E. (M. McIsaac), 81.
- Etablissement d'une cour de divorce (M. Farrow), 81.
- Édifices publics à Napanee (M. Prunyn), 81.
- Somme payée aux entrepreneurs de la section B, chemin de fer canadien du Pacifique (M. Casey), 81, 118.
- Lignes télégraphiques du Cap-Breton (M. Cameron, Inverness), 81.
- Relations commerciales avec les pays étrangers (M. Burpee, Sunbury), 81.
- Surintendants des sauvages (M. Lister), 93.
- Modification de la constitution du tribunal des arbitres officiels (M. Belleau), 93.
- Bâtiments des émigrants à Lévis (M. Belleau), 93.
- Banque d'Echange du Canada. Réclamation du gouvernement (M. Holton), 93.
- Phare du chenal en face de Brookville (M. Wood, Brockville), 118.
- Réclamation de la section B, chemin de fer canadien du Pacifique (M. Edgar), 119.
- Communications entre Port-Mulgrave et Guysboro, etc. (M. Kirk), 119.
- Profits et dépenses de l'Intercolonial (M. Blake), 119.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Commissaires des chemins de fer et arbitres fédéraux (M. McMullen), 120.
- Commission géologique du Canada (M. Hall), 120.
- Coupes de bois accordées par le gouvernement dans les territoires concédés à Ontario (M. Mills), 120.
- Limites d'Ontario (M. Mills), 120.
- Permis de coupes de bois dans le territoire concédé à Ontario (M. Mills), 120.
- Exploration sur la rivière Ottawa (M. White, Renfrew), 137.
- Chemin de fer canadien du Pacifique depuis Port-Moody jusqu'à Savona Ferry. (Contrat Onderdonk.) (M. Homer), 155.
- Droits sur la farine de blé et la farine de maïs (M. Forbes), 155.
- Compagnie de steamers *Allan* (M. Forbes), 155.
- Aide à la ville d'Emerson, Manitoba (M. Cameron, Huron), 155.
- Chemin de fer de prolongement Est, Nouvelle-Ecosse (M. Cameron, Inverness), 155.
- Emploi de John Moody (M. Lister), 155.
- Droits sur le blé et la farine (M. Bergeron), 155.
- Colons des provinces maritimes (M. Gillmor), 155.
- Caisse d'épargne des bureaux de poste (M. Stairs), 155.
- Gare à Elgin station, comté de L'Islet (M. Casgrain), 155.
- Edifices publics à St-Stephon, N.-B. (M. Gillmor), 155.
- Recensement du Nord-Ouest, (M. Farrow), 156.
- Ebenezer Watson (M. Lister), 196.
- Chemins de fer des provinces (M. Sproule), 197.
- Subside au Manitoba (M. Cameron, Huron), 197.
- Havre de Port-Credit (M. Fleming), 197.
- Immigrants établis dans la Colombie-Anglaise (M. Baker), 197.
- Steamer *Lansdowne* (M. Vail), 197.
- Chemin de fer de la Rive Nord (M. Laurier), 197.
- Subside à la Nouvelle-Ecosse (M. Kirk), 197.
- Dettes du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Charlton), 229.
- Transfert à Québec de la batterie actuellement à Kingston (sir Richard Cartwright), 246.
- Représentation de la Colombie-Anglaise dans le cabinet (M. Shakespeare), 246.
- Absents d'après le recensement de 1881 (sir Richard Cartwright), 246.
- Paiements faits à G. M. Clarke (sir Richard Cartwright), 246.
- Estimation des progrès du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Edgar), 246.
- Subside à la province de Québec (M. Langelier), 246.
- Lois criminelles du Canada, 1869 à 1881 (M. Gigault), 257.
- Gare dans la paroisse du Cap Saint-Ignace, comté de Montmagny (M. Casgrain), 257.
- Production des documents au sujet du chemin de fer appelé Ligne courte (M. Casgrain), 257.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Bureau de poste à Montmagny (M. Casgrain), 257.
- Poudrière du gouvernement au Fort Howe (M. Mills pour M. Weldon), 258.
- Bateau de sauvetage dans le comté de Cap Breton (M. Dodd), 303.
- Terres de la zone du chemin de fer, Colombie-Anglaise (M. Hesson), 303.
- Fonds de pêche de Long-Point, Ontario (M. Jackson), 303.
- Canal des lacs de Muskoka (M. Bain pour M. Cockburn), 303.
- Envoi de lettres franc de port (M. Amyot), 303.
- Zone du chemin de fer, dans l'Île Vancouver (M. Gordon), 303.
- Papeterie de la Chambre des Communes (M. Casgrain), 303.
- Rapport de M. Fabre agent à Paris (M. Casgrain), 303.
- Edifices publics à Dundas (M. Bain, Wentworth), 303.
- Secours aux immigrants (M. Macintosh), 303.
- Salaires et dépenses de Clovis Caron, garde pêche (M. Blondeau), 304.
- Salaires et dépenses de Jules Gauvreau, garde pêche (M. Blondeau), 304.
- Gages des journaliers du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Charlton), 304.
- Montant des droits d'accise prélevés (sir Richard Cartwright), 304.
- Montant des recettes provenant des terres fédérales (sir Richard Cartwright), 304.
- Prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique à Québec, (M. Laurier), 304.
- Emprunts temporaires faits aux banques par le gouvernement (M. Charlton), 367.
- Exploration de la ligne directe depuis la station Saint-Charles (M. Landry), 367.
- Subvention au chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 367.
- Intérêt sur les emprunts faits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 367.
- Estimateur des douanes à Summerside (M. Yeo), 367.
- Mise à la retraite du J. B. Schurman (M. Yeo), 367.
- Percepteur du revenu de l'intérieur à Summerside (M. Yeo), 367.
- Ligne de la rivière Etchemin (M. Lesage), 368.
- Hangars pour les immigrants à Medicine-Hat (M. Watson), 368.
- Service de diligences entre Fort-McLeod et Medicine-Hat (M. Watson), 368.
- Casernes pour la police à cheval, Territoires du Nord-Ouest (M. Watson), 368.
- Subventions pour les quais de l'Île du Prince-Edouard (M. Davies), 368.
- Lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick (M. Blake), 380.
- Plans et profils amendés du chemin de fer canadien du Pacifique dans la Colombie-Anglaise (M. Blake), 380.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Population catholique de la province de Québec (sir Richard Cartwright), 380.
 Amendement à l'acte de tempérance du Canada de 1878 (M. Robertson, Shelburne), 380.
 Recettes et dépenses d'exploitation de l'Intercolonial pendant le mois de janvier 1865 (M. Blake), 449.
 Exploration instrumentale sur le chemin de fer de Longueuil à Lévis (M. Vanasse), 449.
 Bois de chauffage pour les édifices occupés par les départements et le Parlement (M. McCraney), 449.
 Constitutionnalité de l'acte des licences (M. Blake), 450.
 Estimations des progrès du chemin de fer canadien du Pacifique pour février (M. Blake), 450.
 Ligne directe, rapport des ingénieurs (M. Casgrain), 450.
 M. J. A. Chenevert (M. Laurier), 450.
 Demandes de lots de grève à la Nouvelle-Ecosse (M. Tupper), 450.
 M. Alpin Grant (M. Forbes), 450.
 Juge en chef de la cour Supérieure de la province de Québec (M. Casgrain), 450.
 Relations commerciales avec la Jamaïque (M. Burpee, Sunbury), 450.
 Brise-lames de Brooklyn, N. E. (M. Forbes), 501.
 Epreuve du sucre au moyen du polariscope (M. Vail), 501.
 Homesteads dans la zone du chemin de fer (M. Blake), 501.
 Phare sur Discovery Island, C. A. (M. Baker, Victoria), 501.
 Phare sur Satuma Island, C. A. (M. Baker, Victoria), 502.
 Bonées dans les havres de Victoria et de Nanaimo (M. Baker) (Victoria), 502.
 Améliorations du havre de Cascumpec (M. Yeo), 502.
 Chemin de fer canadien du Pacifique. Sommes dues pour coupe de bois (M. Casey), 502.
 Port de Liverpool, N.-E. (M. Forbes), 502.
 Chemin de fer de la ligne directe (M. Casgrain), 502.
 Le lieutenant-gouverneur de Québec (M. Casgrain), 502.
 Or américain (sir Richard Cartwright), 529.
 Immigration chinoise (M. Blake), 529.
 Réclamations des entrepreneurs de l'Intercolonial (M. Weldon), 529.
 Homesteads. Chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 593.
 Augmentation de la subvention à la Nouvelle-Ecosse (M. Kirk), 594.
 Montant total payé par le gouvernement à la ligne Allan depuis le 1er juillet 1878 jusqu'au 1er juillet 1883 pour passages, etc. (M. Blake), 594.
 Ligne de vapeurs entre la France et le Canada (M. Amyot), 594.
 Chemins à barrières de Montréal (M. Amyot), 594.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Commission chargée d'étudier la question chinoise (M. Blake), 594.
 Question des limites (M. Blake), 594.
 Chemin de fer de la ligne directe (M. Casgrain), 594.
 Communications avec la France (M. Amyot), 594.
 Choléra asiatique (M. Amyot), 595.
 Juges du Nouveau-Brunswick (M. Davies), 595.
 Contingent militaire canadien pour le Soudan (M. Blake), 595.
 Ecoles des sauvages au Nord-Ouest (M. Kirk), 595.
 Distribution des statuts (M. Trow), 595.
 Zone du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 595.
 Transport des malles entre Antigonish et Sherbrooke (M. McIsaac), 595.
 Chemin de fer canadien du Pacifique. Raccordement au réseau d'Ontario (M. Mulock), 596.
 Compagnie du pont et du chemin de fer de prolongement de Saint-Jean (M. Weldon), 596.
 Territoire en litige. Titres des sauvages, (M. Mills), 622.
 Besogne de la Chambre (M. Mitchell), 623.
 Inondation sur la rivière Richelieu (M. Béchard), 635.
 Exportation des produits canadiens (sir Richard Cartwright), 635.
 Commissaires des licences dans le comté d'Essex (M. Lister), 635.
 Inspecteur des édifices du gouvernement fédéral à Woodstock, N.-B. (M. Irvine), 635.
 La question chinoise (M. Blake), 662.
 Chemin de fer canadien du Pacifique. Rampes et courbes (M. Blake), 662.
 Section du gouvernement sur le chemin de fer canadien du Pacifique dans la Colombie Anglaise (M. Blake), 662.
 Relations commerciales avec le Mexique (M. Paterson, Brant), 663.
 Acquisition de titres des sauvages (M. Mills), 663.
 Filature de coton de Sainte-Croix. Paiement de droits de douanes (M. Edgar), 663.
 Gratification à Charles Hunter Terry (M. McMullen), 663.
 Chemin de fer du Grand Nord. Rapports (M. Mitchell), 694.
 Chemin de fer canadien du Pacifique. Rampes, tangentes et courbes (M. Blake), 728.
 Inspecteur des pêcheries, Colombie Anglaise (M. Baker, Victoria), 728.
 Embranchements du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 728.
 Chemin de fer d'embranchement du cap Traverse (M. Yeo), 728.
 Avalanches—Chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 728.
 Droit sur le riz (M. Shakespeare), 728.
 Chemin de fer canadien du Pacifique. Modification des arrangements (M. Blake), 728.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Ecole de marine à Québec (M. Amyot), 779.
 Bassin de radoub d'Esquimalt (M. Baker, Victoria), 779.
 Service des lignes télégraphiques et des signaux dans la Colombie Anglaise (M. Baker, Victoria), 779.
 Emprunts du gouvernement du Canada (sir Richard Cartwright), 779.
 Louis Riel est-il ou a-t-il été employé du gouvernement? (M. Casey), 779.
 H. R. Pringle a-t-il été employé par le gouvernement depuis l'élection de 1882? (M. Casey), 779.
 Chemin de fer Intercolonial. Travaux jusqu'à Indian Town (M. Weldon), 780.
 Importation de sucre de betterave (M. Vail), 780.
 Chemin de fer canadien du Pacifique—Tangentes et courbes (M. Blake), 780.
 Droits sur la farine (sir Richard Cartwright), 780.
 M. J. W. Trutch est-il l'agent de confiance du gouvernement dans la Colombie Anglaise? (M. Landerkin), 780.
 Chemin de fer Intercolonial. Recettes et dépenses d'exploitation (M. Blake), 780.
 Chemin de fer Intercolonial—Retard du courrier (M. Weldon), 780.
 Chemin de fer canadien du Pacifique. Subvention en terres (M. Blake), 788.
 Provisions fournies à l'expédition de la Baie d'Hudson (M. Vail), 821.
 Frais d'équipement de l'Intercolonial (M. Blake), 856.
 Bureau de poste à "Les Fonds" (M. Rinfret), 856.
 Bassin de radoub de Port Moody, Colombie Anglaise (M. Casey), 856.
 Recettes et dépenses du Pacifique, division de l'Est (M. Blake), 857.
 Recettes et dépenses du Pacifique, division de l'Ouest (M. Blake), 857.
 Compagnie agricole de la vallée du lac qu'Appelle (M. Blake), 857.
 Législature de Manitoba. Session de 1884 (M. Blake), 905.
 Acquiescement de navire sans le certificat du maître de port (M. Paint), 905.
 Nom et appointements de N. N. Ross, premier commis, département des douanes (M. McMullen), 905.
 Compagnies organisées au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (M. Trow), 905.
 Permis de coupes de bois (M. Charlton), 905.
 Arrérages dus aux "Argyle Highlanders" (M. Campbell, Victoria), 932.
 Chemin du Pacifique—Parties planes, rampes, tangentes, etc. (M. Blake), 932.
 Equipement de l'Intercolonial (M. Blake), 933.
 Droits sur le matériel roulant du Pacifique (M. Blake), 933.
 Police de la douane dans la Nouvelle-Ecosse (M. Forbes), 933.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Dette publique du Canada (sir Richard Cartwright, pour M. Charlton), 974.
 Steamer "Lansdowne" communication entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme (M. Jenkins), 974.
 Chemin du Pacifique. Terres refusées en dehors de la zone du chemin de fer (M. Blake), 974, 1012.
 Liste des actionnaires du Grand-Tronc (M. Mitchell), 974.
 Sacs de la malle—Comment fournis (M. Jackson), 1012.
 Lettres-patentes émises à Prince-Albert (M. Blake), 1012.
 Déchets des scieries dans la rivière Mersey (M. Forbes), 1090.
 Havre à la Pointe Rouge, Île du Prince-Edouard (M. McDonald, King), 1090.
 Edifices fédéraux dans Charlottetown (M. Davies), 1090.
 Location des magasins militaires à Québec (M. Lange-lier), 1091.
 Vente au gouvernement de l'embranchement de la Rivière-du-Loup (M. McMullen), 1091.
 Fonds pour l'amélioration des terres (M. Sproule), 1091.
 Les gradués du collège militaire de Kingston dans la milice (M. Kirk), 1091.
 Améliorations sur la rivière Ottawa (M. White, Renfrew), 1091.
 Dignes à Lakefield et à Young's Point (M. Blake), 1185.
 Prêt au chemin de fer canadien du Pacifique (sir Richard Cartwright), 1185.
 Subside au chemin de fer canadien du Pacifique (sir Richard Cartwright), 1185.
 Dépenses pour l'achèvement des travaux du Pacifique (sir Richard Cartwright), 1185.
 Volontaires dans le Nord-Ouest—Liqueurs enivrantes (M. Foster), 1185.
 Bureau de poste de Glamis (M. Blake), 1185.
 Louis et Eugène Coste (M. Lister), 1185.
 Intérêt payable sur l'emprunt du Pacifique (M. Charlton), 1185.
 Emploi du steamer "Queen of the Isles" (M. McMullen), 1186.
 Absence du ministre de l'Intérieur (M. Blake), 1186.
 Copie du bill concernant le cens électoral (M. Casey), 1186.
 M. Antoine Lebel (M. de St. Georges), 1268.
 Réserve des Sauvages à Victoria, C. A. (M. Blake), 1268.
 Procédures sommaires devant les juges de paix (M. Blake), 1268.
 Malles entre Shiloh et Fergus (M. Innes), 1268.
 M. Millard (M. Forbes), 1268.
 Emprunts du gouvernement aux banques (M. Charlton), 1366.
 Avances du gouvernement au Pacifique (sir Richard Cartwright), 1366.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Chemises pour les volontaires (M. Rinfret), 1367.
 Acte de tempérance du Canada—Licences de droguistes (M. McCraney), 1367.
 Acte de tempérance du Canada—Frais de poursuites (M. McCraney), 1367.
 Chevaux pour les gardes du gouverneur général et pour la police à cheval, A. O. T. Coleman (M. Trow), 1367.
 Instructions données au général Middleton (M. Blake), 1367.
 Réforme judiciaire dans les territoires—Pétitions de Calgary et d'Alberta (M. Blake), 1367.
 Brosseau et Lisabelle, courtiers de douanes, Montréal (M. Langelier), 1449.
 Saisies par les officiers de douanes du département de Montréal (M. Langelier), 1450.
 Bois pour les édifices publics à Ottawa (M. Bain, Wentworth), 1450.
 Relations commerciales entre Terre-Neuve et les États-Unis (M. Davies), 1450.
 Relations commerciales entre le Canada et les États-Unis (M. Davies), 1450.
 Pacifique canadien—Les taux dans la Colombie Anglaise (M. Reid), 1539.
 Série d'interpellations au sujet des troubles du Nord-Ouest (M. Blake), 1539.
 Chemin de fer du Grand-Tronc—Importations de lisses (M. Mitchell), 1633.
 Reconnaissance des services des volontaires du Nord-Ouest (M. Small), 1633.
 Dette publique au 30 avril 1885 (M. Charlton), 1633.
 Commission des Métis (M. Royal), 1634.
 Affaire du lac aux Canards (M. Royal), 1634.
 Station à Saint-Romuald d'Étchemin (M. Guay), 1634.
 Droits sur les chiffons de laine (M. Blake), 1634.
 Evacuation de Carlton (M. Blake), 1634.
 Réclamation des colons—District de Saint-Albert (M. Blake), 1634.
 Lots des Métis sur la Saskatchewan (M. Blake), 1634.
 Etablissement des Métis—Possession paisible (M. Blake), 1634.
 Métis, réserves et homesteads des Sauvages (M. Blake), 1634.
 Métis des Territoires—Règlement des réclamations (M. Blake), 1634.
 Séance de la commission des Métis (M. Blake), 1635.
 Équipement des militaires (M. Blake), 1635.
 Paiement des inspecteurs des licences (M. Gunn), 1635.
 Série d'interpellation à propos du chemin du Pacifique (M. Charlton et M. Blake), 1747.
 Recettes et dépenses pendant le mois d'avril 1885 (sir Richard Cartwright), 1747.
 Troubles au Nord-Ouest—coût de l'expédition et production de documents (M. Charlton et M. Blake), 1747.
 Compagnie de colonisation (M. Blake), 1747.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Ligne directe de chemin de fer (M. Blake), 1747.
 Destitution de Charles Steele comme directeur de poste (M. Mulock), 1813.
 Troubles du Nord-Ouest. Engagement du lac aux Canards (M. Mulock), 1813.
 Enfants métis mineurs de Manitoba (M. Blake), 1813.
 Mise à la retraite de J. W. Peachy (M. Langelier), 1814.
 Secours aux colons du Nord-Ouest (M. Watson), 1814.
 Ligne de chemin de fer entre Montréal et les ports maritimes (M. Landry, Montmagny), 1814.
 Bottes aux volontaires de Toronto (M. Blake), 1814.
 Chemin de fer du Pacifique. Service postal et service de transport (M. Blake), 1815.
 Chemin du Pacifique. Changement d'arrangements avec le gouvernement (M. Blake), 1815.
 Dépenses du chemin de fer Intercolonial (sir Richard Cartwright), 1815.
 Emprunts par le gouvernement (sir Richard Cartwright), 1815.
 Troubles du Nord-Ouest. Correspondance avec le gouvernement impérial (M. Blake), 1815.
 Bill concernant le cens électoral, 1889.
 Correspondance au sujet des arrangements existants entre la compagnie du Pacifique et le gouvernement (M. Blake), 1889.
 Recettes et dépenses de l'Intercolonial (sir Richard Cartwright), 1889.
 Emprunts du gouvernement depuis le 1er avril 1885 (sir Richard Cartwright), 1889.
 Fonctionnaires canadiens-français au département des Douanes (M. de St. Georges), 1900.
 Services du chirurgien général Bergin (M. McMullen), 1900.
 Réclamations des métis (M. Blake), 1900.
 Chemin de fer du Pacifique. Lisses pour la section du gouvernement (M. Blake), 1900.
 Bouée automatique. Havre de Liverpool (M. Forbes), 1900.
 Articles en tôle galvanisée, etc., achetées à Halifax (M. Forbes), 1900.
 Fournitures de chemins de fer, etc., achetées à Halifax (M. Forbes), 1900.
 Protection du phare de l'Île Coffin (M. Forbes), 1900.
 Chemin du Pacifique. Résolutions (M. Blake), 1900.
 Usage du chemin de fer de la Rive Nord par le chemin de fer du Pacifique (M. Blake), 1900.
 Emploi de Louis Schmidt et autres au Nord-Ouest (M. Blake), 1901.
 Papiers relatifs au Nord-Ouest (M. Blake), 1901.
 Terres fédérales. Prétendues irrégularités (M. Blake), 1901.
 Chemin de fer du Pacifique. Paiement des intérêts (M. Blake), 2030.
 Chemin de fer du Pacifique. Correspondance avec le gouvernement (M. Blake), 2106.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Directeur de poste de Brandon (M. Lister), 2106.
 Arpentages au Nord-Ouest (M. Mills), 2106.
 Chemin de fer Intercolonial. Recettes et frais d'exploitation (M. Blake), 2106.
 Mât breveté de Lavis pour les tentes (M. Langelier), 2107.
 Transport gratuit des restes des volontaires tués au Nord-Ouest (M. Blake), 2107.
 Terres fédérales. Lot de Gabriel Dumont. (M. Blake.) 2107.
 Chemin de fer du Pacifique. Remises à locomotives du gouvernement (M. Blake), 2107.
 Importations des articles fabriqués dans les prisons (M. Platt), 2249.
 Quarantaine du gouvernement (M. Taschereau), 2249.
 Série d'interpellations au sujet des affaires du Nord-Ouest (M. Langelier et M. Blake), 2249.
 Appointements des employés du service civil (M. Blake), 2250.
 Dépêche du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse au sujet du cens électoral fédéral et provincial (M. Blake), 2250.
 Titres de concession de terres de la Confédération. Accusation de fraudes (M. Blake), 2251.
 Agents du gouvernement dans le Nord-Ouest. Honoraires reçus des colons (M. Blake), 2251.
 Compagnies de colonisation. Arpentage des townships (M. Blake), 2251.
 Remise à locomotives à Manitoba (M. Blake), 2251.
 Canadiens-français au département des douanes à Ottawa (M. Catudal), 2252.
 Couvertures imperméables pour les volontaires (M. Catudal), 2252.
 Droits du gouvernement sur les rives de certaines rivières (M. Vanasse), 2319.
 Exécution des conditions imposées au chemin de fer canadien du Pacifique (M. Blake), 2319.
 Vente des billets sur l'embranchement de l'Intercolonial, à Chatham (M. Blake), 2319.
 Changement du tracé du Pacifique (M. Blake), 2320.
 Pacifique canadien. Courbes, tangentes et pentes (M. Blake), 2320.
 Sciure de bois dans la rivière La Have, N.-E., (M. Forbes), 2320.
 Echelles à poisson dans la rivière La Have, N.-E., (M. Forbes), 2320.
 Chemin de fer du Pacifique. Correspondance avec Québec (M. Blake), 2320.
 Ligne directe (M. Blake), 2320.
 Chemin de fer du Cap-Breton (M. Blake), 2320.
 Compagnie du Ranche de Sainte-Claire (M. Blake), 2321.
 Terres fédérales dans la Colombie-Anglaise. Droits de coupe de bois (M. Blake), 2321.
 Compagnie de colonisation (M. Blake), 2322.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Série d'interpellations au sujet des arpentages et réclamations du Nord-Ouest (M. Blake), 2439 et 2440.
 Troubles dans le Nord-Ouest. Procès de Riel (M. Lister), 2440.
 Extradition de Gabriel Dumont (M. Lister), 2440.
 Edifice public de Charlottetown (M. Weldon), 2440.
 Troubles dans le Nord-Ouest. Récompense aux volontaires (M. Casgrain), 2441.
 Pêche au saumon dans le Havre de Bathurst (M. Blake), 2441.
 Location de rivières et de cours d'eau (M. McMullen), 2441.
 Noms de localités dans le Nord-Ouest (M. Tassé), 2441.
 Dépôts dans les banques d'épargnes du gouvernement (M. Charlton), 2441.
 Rapport sur la police à cheval du Nord-Ouest (M. Blake), 2441.
 Protection des pêcheries (M. Vail), 2441.
 Dette publique du Canada (M. Charlton), 2549.
 Billets du gouvernement en circulation (M. Charlton), 2549.
 Dette flottante et non consolidée du Canada (M. Charlton), 2549.
 Emprunts du gouvernement (M. Charlton), 2550.
 Dépôts à la caisse d'épargnes des postes (M. Charlton), 2550.
 L'emprunt à 5 p. 100 (sir Richard Cartwright), 2550.
 Vente ou établissement des terres du Nord-Ouest (M. Cameron, Huron), 2616.
 Réseau des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse (M. Stairs), 2616.
 Prêts temporaires au gouvernement (M. Charlton), 2616.
 Mises à la retraite et nominations (M. McMullen), 2616.
 Revenu de l'accise, mai 1884 et mai 1885 (sir Richard Cartwright), 2617.
 Réorganisation du système de statistique (M. Tassé), 2617.
 Dépôts dans les caisses d'épargnes des bureaux de poste (M. Charlton), 2646.
 Personnel de la Chambre des Communes (M. Fisher), 2841.
 Vacance dans le district judiciaire n° 6 Nouvelle-Ecosse (M. Kirk), 2841.
 Prime aux pêcheurs (M. Kirk), 2841.
 Statistiques du service public (M. Tassé), 2947.
 Traité de commerce avec la Jamaïque (M. Laurier), 2947.
 Troubles du Nord-Ouest—secours aux colons (M. Ross), 2947.
 Equipement du 90e bataillon (M. Ross), 2947.
 Ventes de terres fédérales (sir Richard Cartwright), 2947.
 Limites contestées d'Ontario (M. Mills), 2947.
 Communication par voie ferrée avec le Cap Tourmentine (M. Davies), 3092.

INTERPELLATIONS.—Suite.

Ventes de terres fédérales (sir Richard Cartwright), 3092.
 Edifices publics de Cornwall (M. Lister), 3092.
 Inspecteur de poisson dans la cité de Saint-Jean (M. Weldon), 3093.
 Major-général Laurio (M. Kirk), 3093.
 Le dernier emprunt anglais (M. Charlton), 3093.
 Les frontières d'Ontario (M. Mills), 3093.
 Terres fédérales (sir Richard Cartwright), 3170.
 Recettes des douanes et de l'acoise (sir Richard Cartwright), 3170.
 Echelles à poisson de Rogers (M. Forbes), 3170.
 Pêche dans le lac Simcoe (M. Mulock), 3170.
 Traitement des juges des cours de comté (M. Holton), 3170.
 Pêcheries dans l'eau profonde sur la littoral de la Colombie-Anglaise (M. Baker, Victoria), 3170.
 Chemin de fer Intercolonial (M. Blake), 3170.
 Traitement des ministres (M. Somerville, Brant), 3170.
 Acte de tempérance 1878 (M. McCraney), 3424.
 Machines entreposées en usage (M. McMullen), 3424.
 Les pêcheries (M. Forbes), 3424.
 Troubles du Nord-Ouest—indemnité aux victimes (M. Royal), 3424.
 Troubles du Nord-Ouest—Secours aux familles dans la détresse (M. Royal), 3425.
 Limites d'Ontario (M. Mills), 3425.
 Troubles du Nord-Ouest (M. Blake), 3425.
 Pacifique—Etats (M. Blake), 3476.
 Demande de rapport (M. Mitchell), 3499.
 Troubles du Nord-Ouest (M. Blake), 3529. (Diverses interpellations.)
 Propriété occupée par John Heney (M. Holton), 3532
 Actionnaires du Grand Tronc (M. Mitchell), 3532.
 M. Mathew Roach (M. Blake), 3532.
 Bref relative à l'élection de Saint-Jean (M. Weldon), 3533.

INTERPRÈTE CHINOIS, 3120.

JAMAÏQUE : Relations commerciales avec la, 450.

JETÉES de la Pointe de l'Église et de l'Anse à la Truite, 56.

JEUDIS : Mesures du gouvernement les, 473.

JUGE EN CHEF DE LA COUR SUPÉRIEURE : Province de Québec, 450.

JUGES DE PAIX :

Bill relatif aux devoirs des, 131.

Bill relatif aux procédures soumises devant les, 1185, 2504, 2920.

JUSTICE : Rapport du ministre de la, 29.

LETTRES :

Envoi de lettres franc de port, 303.

Réduction des frais de port sur les, 304.

LÉVIS :

Bref pour l'élection du comté de, 663, 693.

LICENCES :

Accordées aux débitants de liqueurs, loi concernant les, 30, 47, 80, 974, 1268, 1284, 1341, 2858, 3052.

Commissaires nommés en vertu de l'Acte des, 81.

Bill (n° 58) pour amender l'Acte des, 177, 650.

Fonctionnement de l'Acte des, 321.

LIGNE DIRECTE à la côte maritime, 54.

LIGNE DIRECTE :

Compagnie de la, 302.

Exploration de la ligne directe depuis la station St.-Charles, 367.

Rapport des ingénieurs, 450.

LIMITES d'Ontario, 53, 54, 120, 450, 1187, 3542.

LIQUEURS SPIRITUEUSES : Prohibition des, 1091.

LOI CRIMINELLE :

Bills pour amender la, 178, 282.

Publication en français des lois criminelles, 257.

MAGISTRAT stipendiaire additionnel dans les Territoires du Nord-Ouest, 3051.

MAIL : Les résolutions du Pacifique et le, 1782.

MAISONS DE DÉSORDRE, 178.

MALADIES CONTAGIEUSES DES ANIMAUX : Bill relatif aux, 131, 937, 1117, 1382, 1390, 2480.

MANITOBA :

Agences des sauvages du district du, 64, 70.

Subside au, 197.

Administration de la justice au, 3499.

Juge additionnel, 3541.

MARTIN, feu John, 210.

MEREDITH : Résignation du juge en chef, 45.

MESSAGES DE SON EXCELLENCE :

A l'ouverture du parlement, 1.

Transmettant copie d'une dépêche reçue du très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies en réponse à une adresse collective de condoléance à la Reine au sujet de la mort du duc d'Albany, 33.

Transmettant un rapport du conseil nommant les commissaires devant agir en vertu de l'acte 31 Victoria, chap. 27, 42.

Transmettant à la Chambre copie des pétitions, etc., au sujet de la faillite, soumises à Son Excellence en conseil pour examen, 106.

En réponse à l'adresse, 118.

Transmettant à la Chambre deux minutes du conseil, au sujet des conditions du règlement provisoire des réclamations de Manitoba, 211.

Transmettant le rapport de la commission royale sur l'immigration chinoise, 245.

Transmettant les estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1884, 302.

Soumettant à la Chambre qu'il est opportun d'accorder \$700,000 pour dépenses entraînées par les troubles du Nord-Ouest, 1116.

MESSAGES DE SON EXCELLENCE.—Suite.

Exposant à la Chambre qu'il est opportun d'accorder \$1,000,000 pour dépenses entraînées par les troubles du Nord-Ouest, en sus du montant déjà soumis par Son Excellence, 2315.

Transmettant à la Chambre les estimations supplémentaires des sommes requises pour le service de la Confédération pour l'exercice finissant le 30 juin 1885, 2913.

Traité de Washington, 3333.

Estimations supplémentaires pour 1886, 3463.

Nouvelles estimations supplémentaires, 3528.

Gratification au général Middleton, 3576.

MESURAGE du bois, 2559, 3017, 3139.

MÉTIS :

De Prince-Albert,—révolte des, 726, 749.

Réclamations des, 1714.

Mineurs de Manitoba, 1813.

MIDDLETON : Crédit au général, 3564.

MILICE :

Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense, 41.

Amendements à l'acte de la, 3142.

MINISTRE DES CHEMINS DE FER, 42, 54.

MINISTRE DES FINANCES : Santé du, 2583.

MOODY, JOHN, 155.

MORGAN, J. H. :

Commissaire des forêts, 81.

Paiements faits à, 126.

McISAAC'S POND, havre de refuge, 37, 63.

NAVIGATION :

Tableau du commerce et de la, 29.

Dans les eaux canadiennes, 1338.

NÉGOCIATIONS concernant les pêcheries, 3172.

NORD-OUEST :

Immigration au, 46.

Application de la loi des pêcheries au, 53.

Officiers du gouvernement dans le, 69.

Terres de, 69.

Recensement du, 48, 132, 178, 221, 225.

Représentation des territoires du, 306, 3508.

Troubles du, 760, 792, 821, 829, 851, 852, 853, 873, 879, 902, 905, 915, 930, 933, 939, 1012, 1015, 1088, 1116, 1262, 1362, 1365, 1382, 1390, 1436, 1443, 1448, 1506, 1539, 1633, 1716, 1718, 1805, 1853, 1895, 1930, 2059, 2107, 2143, 2165, 2219, 2249, 2315, 2438, 2948, 3172, 3191.

Concession de terres aux chemins de fer du, 2524, 2568, 2583, 2619, 2861, 2948, 2984.

Rapport officiel du, 3095.

Grand débat sur l'insurrection du, 3172, 3191, 3215.

Procès au, 3542.

NOUVEAU-BRUNSWICK :

Cour Suprême du, 307.

Lieutenant-gouverneur du, 380.

NOUVELLE-ÉCOSSE :

Subventions aux chemins de fer de la, 146.

Subside à la, 197.

Demandes de lots de grève, 450.

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE :

Bill (n° 42) pour amender l'acte relatif aux, 131, 228, 1088, 2857.

O'MALLEY, accusations contre le lieutenant-colonel, 47.

OMISSION à l'ordre du jour, 2865.

ORATEUR :

Président des comités et sous-orateur, 70.

Bill relatif à la nomination d'un sous-orateur 77, 183, 221.

Absence de l', 1618.

ORDRES rescindés, 3479.

OTTAWA, communication par voie ferrée avec, 90, 93.

QUIMET, lieutenant-colonel, 1223, 1262.

OUVERTURES faites dans la glace, bill relatif aux, 157.

PACIFIQUE, LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU :

Sommes payées au chemin de fer canadien du Pacifique, 30.

Hypothèque du gouvernement sur le chemin de fer canadien du Pacifique, 38.

Prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique de Montréal à un port sur l'océan Atlantique, 39.

Capital actions du chemin de fer canadien du Pacifique, 47.

Projet de loi relatif au, 60.

Recettes du, 64.

Somme payée aux entrepreneurs de la section B. 81, 118, 119.

Rapport des ingénieurs sur les travaux de la section B. 127.

Chevalets et ponts sur le chemin de fer Canadien du, 104, 107.

Travaux entre Port-Arthur et Winnipeg, 129.

Domages adjugés aux entrepreneurs de la section B., 137.

Verdict du juge Clarke dans l'affaire de la section B, 138.

Tête de ligne de l'ouest, 152.

"North American Contracting Company," 152.

Depuis Port-Moody jusqu'à Savona Ferry, 155.

Estimation des progrès, 196, 246.

Retards apportés à la production d'états relatifs à la section B, 302.

Travaux sur la rivière Fraser, 213.

Prouve faite devant les arbitres—Section B, 215.

Rapport de M. Van Horne, 217.

Dettes du, 229.

Travaux exécutés près de Lytton, C. A., 236.

Coût de la construction depuis Winnipeg jusqu'à un point situé à 615 milles à l'ouest de cette ville, 236.

Gages des journaliers employés à la construction du, 304.

Prolongement à Québec, 304.

PACIFIQUE.—*Suite.*

- Rapport de Vernon Smith, ingénieur, au sujet de l'extension du Pacifique aux ports canadiens, sur l'Atlantique, 308.
 Résolutions, 2504, 2647, 2688, 2711, 2767, 2814, 2951.
 Bill basé sur les résolutions, 2961, 3121.
 Quai et hangar à fret de Port Moody, 309.
 Evaluation du coût de la Section Est, 313, 316.
 Changement dans le matériel de roulage sur la division ouest, 316.
 Subvention à la compagnie du, 367.
 Intérêt sur les emprunts faits par le, 367.
 Plans et profils amendés, 330.
 États concernant le, 504.
 Proposition du chemin de fer canadien du, 782.
 Étendue de terre dans la zone de 48 milles, 821.
 Rapports du, 823.
 Concession de terres, 904.
- PAQUES,—ajournement de, 932.
- PASSAGES d'eau internationaux, 265.
- PATRIE,—fête de Saint, 622.
- PÊCHERIES :
- Application au Nord-Ouest de la loi des, 53.
 - Canadiennes, 57.
 - De l'Intérieur, 239.
 - Amendement à l'acte des, 447.
 - Fonds de pêche de Long Point, Ontario, 303.
 - Négociations concernant les, 3172.
 - Protection des pêcheries dans le Nord-Ouest, 735.
 - Traité des, 2864, 2984.
 - Subsides, 2992.
- PÊCHEURS, primes d'encouragement aux, 59.
- PÉNITENCIER de la Colombie-Anglaise, 864.
- PERCEPTION non autorisée des droits, 447.
- PESAGE et mesurage des racines, 210.
- PÉTITIONS, présentation de, 1966.
- POINTE BLANCHE, N. E., réparations au brise-lames de la, 54.
- POIDS et mesures, 873, 1741.
- POISSONS, échelle à, 913.
- POISSON pris dans le Miramichi, 308.
- POLICE À CHEVAL :
- Recrues, 1676.
 - Résolutions, 2486, 2505.
 - Bill concernant l'augmentation de la, 2861, 2913.
 - Bill concernant la, 1739, 2862, 2915.
- PORT DES LETTRES, réduction des frais du, 34.
- POUDRIÈRES du gouvernement au Fort Howe, 258.
- PRÉSIDENT des comités et sous-orateur, 70.
- PREUVES dans les procès au criminel, 183, 187.
 Comité nommé pour examiner bill relatif à la, 196.
- PRIMES aux bateaux-pêcheurs, 103.
- PRISONNIERS, emploi des, 1727.
- PRIVILÈGE, question de :
- Par M. Benson, au sujet d'un article du *Globe*, 50.
 - Par sir Richard Cartwright, au sujet du confort des députés, 51.

PRIVILÈGE, question de.—*Suite.*

- Par M. Sproule, au sujet d'un article du *Free Press*, 92.
 - Par M. Royal, au sujet d'un entrefilet du *Free Press*, 178.
 - Par M. Girouard, au sujet d'un entrefilet du *Free Press*, 178.
 - Par M. Dawson, au sujet d'un entrefilet du *Globe*, 258.
 - Par M. Sproule, au sujet d'un article du *Free Press*, 593.
 - Par M. McCallum, au sujet d'un entrefilet du *Globe*, 694.
 - Par M. Curran, à propos de remarques faites par M. McMullen, 761.
 - Par M. Blake, à propos d'un article du *Daily Spectator*, 853.
 - Par M. Caron, à propos d'un article de l'*Electeur*, 1014.
 - Par M. Desaulniers (Maskinongé) à propos d'un article de la *Patrie*, 1043.
 - Par M. Ives, à propos d'un article du *Globe*, 1116.
 - Par M. McMullen, à propos d'un article du *Herald*, 1186.
 - Par M. Cook, à propos d'un article publié dans un journal d'Ottawa, 1398.
 - Par M. Bergeron, à propos d'un article du *News de Toronto*, 1747.
 - Par M. Wallace (York), à propos d'un article du *Globe*, 1896.
 - Par M. Edgar, à propos d'un article du *Citizen d'Ottawa*, 2182.
 - Par M. Gordon, à propos d'un article du *Free Press d'Ottawa*, 2320.
 - Par M. Macmaster, à propos d'un article du *Witness*, 2708.
 - Par M. Charlton, à propos d'une omission à l'ordre du jour, 2947.
 - Par M. Orton, à propos d'un article du *News Record*, 3095.
 - Par M. Kaulback, 3170.
 - Par M. Girouard, 3257.
 - Par M. Dawson, 3258.
 - Par M. Somerville (Brant), 3259, 3313.
- PROCÈS AU CRIMINEL : Bill concernant la preuve dans les, 30.
- PROCÈS DU NORD-OUEST, 3542.
- PROBATION : Interpellation au sujet de la, 3580.
- PROBATION DU PARLEMENT, 3582.
- PROTECTION DES FORÊTS DU CANADA, 211.
- PROTECTION DES PÊCHERIES du Nord-Ouest, 735.
- PROVENCHER, copie du rapport sur l'administration de l'agence des sauvages sous J.A.N., 64.
- PROVINCES MARITIMES, colons des, 155.
- QUAIS, DOCKS, etc. :
- Bill (n° 18), concernant les, 48, 225.
 - Quai et hangar à fret à Port Moody, 309.
- QUÉBEC, PROVINCE DE :
- Subside à, 246.
 - Population catholique, 380.
 - Administration de la justice, 3499.
 - Juge en chef de la cour supérieure, 450.

- RAPPORTS, états, etc., déposés sur le bureau de la Chambre :**
 Rapport du bibliothécaire intérimaire du parlement, 1.
 Rapport du département de l'Intérieur pour 1884 (sir John A. Macdonald), 29.
 Tableaux du commerce et de la navigation, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (A. Bowell), 29.
 Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (sir Hector Langevin), 29.
 Rapport du ministre de la Justice au sujet des pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (sir Hector Langevin), 29.
 Comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (sir Leonard Tilley), 29.
 Rapport de l'Auditeur général, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (sir Leonard Tilley), 29.
 Rapport du département chargé des affaires des sauvages, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (sir John A. Macdonald), 29.
 Rapport du département du revenu de l'Intérieur, pour l'exercice expiré le 30 juin 1884 (M. Costigan), 29.
 Rapport du ministre de la Milice et de la Défense, pour l'année expirée le 31 décembre 1884 (M. Caron), 41.
 Rapport du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice finissant le 30 juin 1884 (M. Pope), 80.
 Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice finissant le 30 juin 1884 (M. Carling), 80.
 Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (M. McLellan), 118.
 Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année terminée le 31 décembre 1884 (M. Chapleau), 133.
 Rapport de la police à cheval du Nord-Ouest (sir John A. Macdonald), 2913.
 Rapport du comité des Impressions, 155.
 Rapport de la Commission chinoise, 221.
- RAPPORTS :** retard apporté à la production des, 59, 118, 196, 220, 448, 476, 513.
 Production de, 106.
 Demandes de, 380, 558, 593, 873, 879, 1012, 1014, 1186, 1187, 1223, 1262, 1632, 1989, 2030, 2475, 2948, 3030.
 Incomplets, 528.
 Sur les manufactures, 622.
- RAPPORT** du département de l'Intérieur, Distribution du, 51
RAPPORT des Fabriques, impression et distribution du, 221.
- RECENSEMENT DANS LE NORD-OUEST :**
 Bill relatif au, 48, 132, 221, 225.
 Rémunération aux énumérateurs, 48, 77, 131.
- RECENSEMENT :**
 Quatrième et cinquième volume du, 50.
 Du Nord-Ouest, 156, 178.
- RÉCIPROCITÉ** avec les Etats-Unis, 1044, 1059.
- RÉCLAMATIONS** des Métis, 1714, 2503.
 Du Manitoba, 2865, 2916, 3018, 3143, 3172.
- RÉDUCTION** des frais de port sur les lettres, 304.
- REFONTE** DES STATUTS :
 Rapports des commissaires nommés pour la, 33, 815.
- REINE**, ajournement le jour de la fête de la, 2107.
- RELATIONS COMMERCIALES** avec les pays étrangers, 81.
 Entre la France et le Canada, 866.
 Entre Terre-Neuve et la Confédération, 3139.
 Avec les Etats-Unis, 3260.
- REMARQUES**, 3581.
- REMBOURSEMENT** de subventions à certains chemins d'Ontario, 596, 646.
- REMERCIEMENTS** aux troupes, 3532.
- REMISES** de droits sur articles fabriqués pour l'exportation, 146.
- RÉSERVE** en or du gouvernement, 368.
- RÉSOLUTIONS** par ordre de priorité :
 Adresse en réponse au discours du Trône, 29.
 Rémunération aux énumérateurs du recensement, 48, 77, 131.
 Comité sur les faillites, 48.
 Nomination du sous-orateur et président des comités, 70.
 Avantages accordés aux agriculteurs dans les affaires de banque, 120.
 Banqueroute et insolvabilité, 131.
 Résolution relative à l'acte du service civil, 220, 933.
 Compensation aux brasseurs et aux distillateurs, 246.
 Au sujet de la Banque d'Echange, 308, 381.
 Modification du tarif, 348.
 Au sujet du chemin de fer de Dundas et Waterloo, 472 et 937.
 A propos de l'exposition des Colonies et des Indes de 1886, 473, 937, 1117.
 Concernant la bibliothèque du parlement, 622.
 A propos des droits d'auteur, 743.
 A propos de la cour des réclamations pour le Canada, 815.
 A propos des subventions en terres aux compagnies du Nord-Ouest, 820.
 Au sujet des poids et mesures, 873.
 Au sujet de l'inspection du gaz, 879.
 Au sujet des surintendants des facteurs de poste, 933.
 A propos de l'acte des licences, 974, 1268, 1341.
 A propos de la fabrication, de l'inspection et de la vente des engrais, 983.
 A propos de la police à cheval, 1044.
 A propos de la prohibition des liqueurs spiritueuses, 1091.
 A propos du système des canaux sur la rivière Ottawa, 1268.
 A propos de la navigation dans les eaux canadiennes, 1338.
 A propos de l'inspection des bateaux-à-vapeur, 1339.
 A propos d'un crédit pour dépenses entraînées par les troubles du Nord-Ouest, 1365. En comité, 1365.
 Concernant l'acte d'inspection générale de 1874, 1367.
 A propos de la bibliothèque, 1728.
 Demandant d'accorder des subsides pour payer les dépenses entraînées par les troubles du Nord-Ouest, 2318. Concours, 2318.
 Au sujet d'emprunts pour le service public, 2474.]

RÉSOLUTIONS.—*Suite.*

- A propos de la police à cheval du Nord-Ouest, 2485, 2505.
 A propos de l'inspection et du mesurage du bois, 2503, 2559.
 A propos de la rémunération des reviseurs des listes électorales, 2503.
 A propos du règlement des réclamations de Manitoba, 2503, 2865, 2916, 3018.
 A propos du service postal par paquebots, 2503, 2643, 2842.
 A propos du chemin de fer canadien du Pacifique, 2504, 2647, 2688, 2711, 2767, 2814.
 Amendements à l'acte du revenu consolidé de l'intérieur, 2504, 2612.
 A propos du maître de havre de Halifax, 2505, 2608, 2620.
 Interprète chinois, 2505.
 Concession de terres aux chemins de fer du Nord-Ouest, 2524, 2583, 2619.
 Emprunt du gouvernement, 2545, 2610.
 Falsification des substances alimentaires. Rémunération des analystes, 2583, 2628.
 Commissaires du havre des Trois-Rivières. Prêt du gouvernement, 2583, 2642, 2842.
 Administration des territoires du Nord-Ouest, 2617, 3020.
 Subventions à des compagnies de chemins de fer, 2617, 3065.
 Subventions à Manitoba, 2983.
 Concernant l'immigration chinoise, 3098.
 Remerciements aux troupes, 3532.
 Crédit au général Middleton, 3564.
 RETARD apporté à l'étude des questions mentionnées dans le discours du trône, 220.
 Apporté à la production d'états au sujet de la section B, chemin de fer du Pacifique, 302.
 REVENU DE L'INTÉRIEUR: Rapport du département du, 29.
 Acte refondu du, 2504, 2612, 3029, 3062.
 REVENU des terres fédérales, 304.
 REVISEURS des listes électorales, 2503.
 RICHELIEU et Ontario, compagnie de navigation du, 1267, 1409.
 RIEL:
 Capture de, 1970.
 Son traitement en prison, 2439.
 RITCHIE, sir William, député du gouverneur général, 1580.
 RIVE NORD, subvention au chemin de fer de la, 43.
 RIVIÈRES, obstructions dans les, 464.
 SAINT-GEORGE, fête de, 1366.
 SAINT-JEAN, Bref relatif à l'élection de, 3533.
 SANCTION de certains bills, 1583.
 SASKATCHEWAN-NORD, amélioration à la, 645, 728.
 SAUVAGES:
 Rapport du département chargé des affaires des, 29.

SAUVAGES.—*Suite.*

- Acte de l'avancement des, 80.
 Surintendants des, 93.
 De la Colombie-Anglaise, 906.
 SAUVETAGE:
 Bateau de sauvetage, Cap-Breton, 303.
 Service de sauvetage à Port-Rowan, 148, 156.
 SCOTT, pétitions au sujet de la loi, 2401.
 SECOURS:
 Aux immigrants, 303.
 Aux municipalités qui ont accordé de l'aide aux chemins de fer, 373.
 SÉDUCTION, punition de la, 80, 649.
 SERMENTS D'OFFICE:
 Bill (N^o 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1.
 SERVICE CIVIL:
 Bill relatif au, 30, 106, 282, 286, 294, 1148, 1342, 1349, 1362, 1895, 2471.
 Résolutions relatives au, 220, 282, 286, 294, 933.
 SERVICE DE LA MALLE:
 Sur le chemin de fer du Sud du Canada, 126.
 Océanique, 213.
 SERVICE postal océanique, 2503, 2643, 2842.
 SIFFLET DE BRUME sur le *dummy lighthouse*, lac Erié, 307.
 SOCIÉTÉS de bienfaisance, 53.
 SPIRITUEUX retirés des entrepôts, 3475, 3499.
 SQUATTERS:
 Dans la vallée de la Qn'Appelle, 214.
 Dans le township 3, rangs 23 et 24 ouest, 241.
 STEAMER:
 "Lansdowne," 197.
 "Neptune," approvisionnements pour le, 239.
 STEAMERS Allan, Compagnie de, 155.
 STÉNOGRAPHES OFFICIELS:
 Leur emploi par la cour Suprême et par la commission des arbitres, 80.
 SUBSIDE à la province de Québec, 246.
 SUBSIDE fédéral aux provinces, 317.
 SUBSIDES:
 Jour fixé pour prendre en considération les subsides, 29.
 Examen en comité, 940, 1016, 1073, 2887, 2923, 2961, 2983, 2992, 2997, 3030, 3138, 3333, 3351, 3393, 3410, 3442, 3486, 3513, 3554.
 Concours, 2853, 3017, 3051, 3476, 3499, 3539, 3576.
 Dépenses entraînées par les troubles du Nord-Ouest, 1365, 2315, 2318, 2646, 2948, 2988.
 Chemins de fer du Nord-Ouest, 3484.
 SUBVENTION au chemin de fer canadien du Pacifique, 367.
 SUBVENTIONS:
 A Manitoba, 2983.
 A certains chemins de fer, 3351, 3425, 3503, 3577.
 SUMMERSIDE:
 Estimateur des douanes à, 367.
 Percepteur du revenu de l'intérieur à, 367.

TARIF :

Résolutions de sir Leonard Tilley, modifiant le tarif, 348.

Droits imposés sur les cigares, 349, 366.

Changements de, 749. En comité, 808, 821, 830, 881.

TEMPÉRANCE :

Votation à propos de l'acte, 126.

Amendement à l'acte de, 245, 257, 380, 469, 748, 779, 987, 1091, 1097, 2315, 2734.

TERRAINS vacants du gouvernement à Montréal, 60.

TERRES FÉDÉRALES, revenu des, 304.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :

Représentation des, 304, 380, 513, 3508.

Administration des, 2617, 3020, 3055, 3096, 3533.

Magistrat stipendiaire additionnel dans les, 3051.

TRADUCTION des documents publics, 622.

Des *Débats*, 782.

TRAITÉ DE WASHINGTON, 2646.

TRAITÉ DE COMMERCE entre les Etats-Unis et l'Espagne, 229.

TRAVAUX PUBLICS : Rapport du ministre des, 29.

TRENT, canal de la vallée de la, 151, 211, 864.

TRÉSORERIE, bureau de la, 660.

TROIS-RIVIÈRES, havre des, 2583, 2642, 2842, 3029.

TROUBLES parmi les Sauvages de Metlakatla, 318.

TROUBLES du Nord-Ouest, 780, 792, 821, 829, 851, 852, 853,

873, 879, 902, 905, 915, 930, 933, 939, 1012, 1015,

1088, 1116, 1262, 1342, 1362, 1365, 1382, 1390, 1436,

1443, 1448, 1506, 1539, 1633, 1716, 1718, 1815, 1853,

1895, 1930, 2059, 2107, 2143, 2165, 2219, 2249, 2315,

2316, 2438, 2583, 2841, 2948, 3172, 3191, 3529.

(Discours) par l'honorable M. Caron, 3566; par sir

Richard Cartwright, 3570; par M. Tassé, 3571; par

M. Wright, 3573; par M. Woodworth, 3574; par M.

Macmillan, 3575.

Transport des approvisionnements, 1015.

Massacre au lac des Grenouilles, 1044.

Voies et moyens, 2618, 2646, 3172, 3191, 3215, 3260.

Grand débat sur les, 3172, 3191, 3215, 3260.

VACANCE, dans la députation, 1.

VACANCES de Pâques, 748.

VANCOUVER, Ile de:

Zône du chemin de fer dans l'Ile Vancouver, 303.

VENTE des billets de chemins de fer, 380.

VENTILATION de la Chambre, 2766.

VEUVES des vétérans de 1812, pension aux, 37.

VOIES ET MOYENS :

Le budget et le tarif: par sir Leonard Tilley, 328 à 349;

réponse par sir Richard Cartwright, 349 à 366; autres

discours, par M. White (Cardwell), 414 à 425 et 425

à 432; M. Paterson (Brant), 432 à 447; M. Tupper,

477 à 485; M. Charlton, 485 à 501; M. McLelan, 529

à 536; M. Mills, 536 à 546; M. Curran, 546 à 551;

M. Rinfret, 551 à 557; M. McLelan, 559 à 560; M.

Foster, 560 à 571; M. Davies, 571 à 581; M. Wood-

worth, 581 à 588; M. King, 588 à 593; M. Burns,

623 à 627; M. Casey, 627 à 634 et de 663 à 672; M.

Stairs, 672 à 679; M. Gillmor, 679 à 689; M. Wood

(Brockville), 689 à 693; M. Jackson, 694 à 699; M.

Vail, 699 à 705 et de 705 à 709; M. Allison, 709 à

710; M. Tassé, 710 à 720; M. Hackett, 720 à 726;

M. Cookburn, 749 à 754; M. Robertson (Hamilton),

754 à 758; M. McMullen, 758 à 765; M. Dickinson,

765 à 769; M. Sproule, 769 à 774; M. Béchard, 774 à

777; M. Hesson, 783 à 792.—En comité, 808, 821,

830, 881, 3313, 3329, 3397, 3577.

Trouble du Nord-Ouest, 2618, 2646, 3172, 3191, 3215,

3260.

VOITURIERS PAR TERRE: Bill concernant la responsabilité des, 30, 107.

Bill concernant les, 265, 295.

VOL des bons du gouvernement, 3475.

VOLONTAIRES de 1837-38, 39.

VOLONTAIRES :

Médailles pour les, 2355.

Volontaires protestants dans le 65^e bataillon, 3093, 3191.

Volontaires appartenant au service civil, 3139.

Reconnaissance des services des, 3425, 3480.

Accusations portées contre les, 3539.

WASHINGTON: traité de, 3426.

WILLIAMS, lieutenant-colonel, 3171, 3580.

WINNIPEG :

Saisies par les officiers de douanes, à, 307.

Chemin de fer de Winnipeg et de Prince Albert, 366, 449.